

ACTUALITÉS

Tour d'Europe des aides au transport fluvial

Pour la première fois, des informations détaillées sur les aides à destination du secteur fluvial en Europe sont mises en ligne dans le cadre du projet européen PLATINA.

Destiné aux armements, aux exploitants portuaires ainsi qu'aux transporteurs, logisticiens et chargeurs amenés à utiliser le réseau fluvial, un nouveau guide détaille, pays par pays, tous les programmes d'aides au financement du transport fluvial et du transport combiné.

Les programmes sont classés selon 4 thématiques: modernisation de la flotte, développement de services logistiques, développement des ressources humaines et modernisation des infrastructures portuaires. Petit tour d'horizon des aides détaillées dans le guide.

Les programmes européens. L'Union européenne finance un certain nombre de programmes d'aides. Pour ce qui relève des infrastructures, c'est le RTE-T/Réseau transeuropéen de transport qui offre les plus gros moyens. Le programme Marco Polo a, quant à lui, pour ambition de financer le transfert modal du fret de la route vers le rail, le short-sea et la navigation intérieure. Il concerne non seulement l'Union européenne, mais également les Etats périphériques qui peuvent en bénéficier. Enfin, le 7^{ème} programme cadre de recherche et développement (PCRD) abrite un volet destiné à développer des modes de transport plus propres et compatibles avec le développement durable. En matière de navigation intérieure, les objectifs visent au développement d'unités fluviales innovantes et des Services d'Information Fluviale (SIF).

Les programmes français. En termes de politique nationale, 6 programmes d'aide sont à la disposition des opérateurs. Le plan d'aide à la modernisation du transport de marchandises par voie navigable, géré par Voies Navigables de France (VNF), subventionne ainsi la modernisation de la flotte, que ce soit à travers l'amélioration de la propulsion, la modernisation du bateau, l'installation de matériels destinés aux SIF à bord, l'installation d'une grue pour ren-

dre l'unité auto-déchargeante, la formation des personnels ou encore l'acquisition d'unités d'occasions par de jeunes entrepreneurs.

Le plan d'aide à l'embranchement fluvial, lui aussi géré par VNF, propose d'aider les entreprises ou les ports souhaitant se doter d'un quai et des superstructures nécessaires (grues, portiques) en leur accordant une subvention couvrant au maximum 25% de l'investissement effectué. Un programme identique, soutenu et développé par le Port autonome de Paris, soutient les ports privés de la région Ile-de-France désireux de se doter de quais et d'outillage.

Le Ministère chargé des transports propose quant à lui des aides au démarrage et à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatifs à la route. Tous les opérateurs européens de services combinés réguliers peuvent prétendre à cette aide, d'un montant maximal équivalent à 30% des coûts de transport et cumulable avec les fonds Marco Polo.

L'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) propose elle aussi des aides au transport combiné variant de 20% à 50% du montant des investissements. Objectif pour l'Agence : réduire les émissions de gaz à effet de serre en favorisant le transfert modal au bénéfice du transport combiné. L'Ademe propose en outre une aide à la décision en faveur de la réalisation d'économies d'énergie dans le secteur du transport fluvial. Cette subvention, d'un montant maximal de 30.000 € ou de 50% des investissements, est accordée aux études préliminaires à l'amélioration énergétique de la propulsion, du système électrique, de la récupération de la chaleur et de l'isolation de l'unité fluviale.

Guide disponible sur le site du programme NAIA-DES : www.naiades.info/funding

ACTUALITÉS

- Tour d'Europe des aides au transport fluvial
- L'autoroute ferroviaire atlantique prévue pour 2011
- Des poids lourds moins émetteurs de CO₂
- VNF lance EVE

RÉGLEMENTATION

- Harmonisation des normes pour les analyses dans l'air et dans l'eau des ICPE
- Modification de la rubrique ICPE n° 1530
- Du nouveau pour les CEE
- Distances d'éloignement réduites pour les entrepôts frigo à l'ammoniac
- L'évaluation environnementale des entreprises devrait évoluer
- Ce qui attend les ICPE
- La Taxe Carbone dans le projet de loi de finances
- Grenelle II: point d'avancement des discussions

FOCUS

- L'engagement national pour le fret ferroviaire

L'autoroute ferroviaire Atlantique prévue pour 2011

Un protocole d'accord inter-régional a été adopté pour la mise en place d'un service d'autoroute ferroviaire Atlantique éco-fret entre le Sud de l'Aquitaine et le Nord-Pas-de-Calais.

Ce service, prévu pour 2011, doit permettre de capter 320 poids lourds par jour, soit 1,5 million de tonnes de fret par an. Les 5 régions concernées (Aquitaine, Poitou-Charentes, Ile-de-France, Nord-Pas-de-Calais et Centre) ont convenu de déboursier un montant total de 175,5M€ pour la réalisation de ce projet. Le protocole porte sur le financement des aménagements nécessaires des lignes existantes (en particulier la hauteur des ponts) afin de faire passer les wagons spécifiques à l'autoroute ferroviaire.

SOMMAIRE

Des poids lourds moins émetteurs de CO₂

Entre 1996 et 2006, l'augmentation des émissions de CO₂ dans l'atmosphère par les poids lourds français a été 2 fois moins rapide que celle des tonnes.km réalisées.

En 2006, les poids lourds immatriculés en France ont émis 18,1 millions de tonnes de CO₂ pour le transport intérieur de marchandises contre 15,5 millions de tonnes en 1996, soit une hausse de 17% en dix ans. Les émissions de CO₂ ont cependant augmenté 2 fois moins vite que les tonnes.km réalisées sur la même période (+34%).

L'intensification des flux de transport routier a ainsi gagné en efficacité du point de vue des émissions de CO₂. En 10 ans, la masse de CO₂ rejetée par les poids lourds lors du transport de 1.000 tonnes.km est passée de 114kg à 99kg, diminuant ainsi de 13%.

Deux facteurs principaux limitent, chacun pour moitié environ, l'augmentation des émissions de CO₂ : l'amélioration des moteurs des véhicules nouvellement immatriculés et la modification de la structure du parc utilisé. L'effet des gains d'efficacité énergétique a ainsi contribué à réduire les émissions de 7% (voire de 10% pour les poids lourds de plus de 26

tonnes). De son côté, la modification de la structure du parc a permis de renouveler le parc par des véhicules plus neufs moins émetteurs et de les remplacer par des véhicules plus lourds, moins émetteurs en CO₂ par tonne.km transportée que les plus petits. La conjugaison des facteurs, poids total roulant autorisé (PTAC) et âge du véhicule, a donc limité la progression des émissions de CO₂.

Emissions de CO ₂	1996	2006	Evolution 1996-2006
Pour 1000km	950	919	-3%
Pour 1000 t.km	114	99	-13%
Pour 1000 tonnes	9,4	8,6	-9%

Emissions du transport routier de marchandises français rapportées aux volumes transportés (kgCO₂)

Les émissions de CO₂ par les poids lourds français entre 1996 et 2006 ont augmenté moins vite que les volumes transportés - Le point sur... n°25 - Commissariat Général au Développement Durable - Septembre 2009

VNF lance EVE

Voies Navigables de France (VNF) lance son écocalculateur EVE. Particularité : il intègre d'autres paramètres que les émissions de CO₂.

L'écocalculateur EVE mis en ligne par VNF permet aux acteurs de la voie d'eau d'évaluer l'impact des transports fluviaux sur l'environnement et de les comparer à ceux des autres modes (fer et route). Outre les émissions de CO₂, l'outil évalue les consommations d'énergie et les "coûts externes" sur la société prenant en compte la pollution atmosphérique, le bruit, la congestion, les risques d'accidents... Objectif : intégrer l'ensemble des impacts des transports sur l'environnement et les intégrer dans sa prise de décision.

EVE permet aux utilisateurs de personnaliser les caractéristiques de son transport : type de conditionnement, volume de marchandises, bassin de navigation, distance parcourue et type d'unité de transport...

EVE complète la liste des écocalculateurs destinés au secteur des transports tels que "Viacombi", développé par l'Agence De l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie (Ademe) ou "Ecotransit", programme élaboré par 5 compagnies ferroviaires européennes (voir le Feuillet environnement n°43).

EVE : www.vnf.fr/leve

RÉGLEMENTATION

Harmonisation des normes pour les analyses dans l'air et dans l'eau des ICPE

Un nouvel arrêté précise les modalités et les normes de référence pour les analyses dans l'air et dans l'eau des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Pour qu'une norme soit d'application obligatoire, elle doit être précisée par un texte réglementaire. Malheureusement, les normes évoluent souvent plus rapidement que les textes réglementaires. Il est donc parfois difficile de savoir quelle norme appliquer : celles prévues dans les arrêtés ministériels de prescriptions générales concernant les rubriques ICPE ? Celles fixées par l'arrêté préfectoral d'autorisation ? Celles dont les références ne figurent encore dans aucun texte ?

Face à ce constat, le Ministère chargé de l'écologie a décidé de retirer les références aux normes dans les arrêtés et de proposer un arrêté qui listerait l'ensemble des normes de référence.

Pour toutes les ICPE, les normes à appliquer pour la réalisation des analyses dans l'air et dans l'eau sont donc désormais celles mentionnées par le nouvel arrêté. 109 arrêtés ministériels de prescriptions générales applicables à certaines ICPE sont modifiés et intègrent désormais la référence au nouvel arrêté du 7 juillet 2009.

Par ailleurs, cet arrêté présente l'intérêt d'éclairer les exploitants sur le fait de savoir si, pour la réalisation de ces analyses, ils doivent faire appel à un laboratoire agréé ou non. Deux cas sont à distinguer :

- pour les mesures dont le but est de vérifier la conformité des rejets aux prescriptions réglementaires, les exploitants doivent recourir à un laboratoire agréé;
- pour les mesures dites "d'auto-surveillance" des rejets, les exploitants peuvent recourir à des laboratoires non agréés, à condition que la pertinence de ces mesures soit "régulièrement évaluée" par leur comparaison avec des mesures réalisées par un laboratoire agréé. Concernant la notion de "régulièrement évaluée", la fréquence des comparaisons à faire réaliser par un laboratoire agréé devrait être précisée au cas par cas dans les arrêtés préfectoraux.

Arrêté du 7 juillet 2009 relatif aux modalités d'analyse dans l'air et dans l'eau dans les ICPE et aux normes de référence (JO du 10 septembre 2009)

Modification de la rubrique ICPE n° 1530

La rubrique ICPE relative aux dépôts de bois, de papier ou de carton inclut désormais les emballages de conditionnement.

La modification de l'énoncé de la rubrique n° 1530 consiste à inclure expressément dans le volume de classement les emballages de conditionnement des produits prévus, afin d'éviter un double classement au titre des matières d'emballages pouvant relever d'une autre rubrique.

Décret n°2009-841 du 8 juillet 2009 modifiant la nomenclature des installations classées (JO du 10 juillet 2009)

Du nouveau pour les CEE

La liste des opérations standardisées permettant de valoriser financièrement les démarches de réduction des consommations énergétiques devrait être allongée dans le cadre de la deuxième période d'engagement et devrait mieux englober les transports.

Dans le cadre du mécanisme des Certificats d'Economie d'Énergie (CEE), le gouvernement français a imposé aux vendeurs d'énergie (ou "obligés") d'économiser 54 millions de kilowattheures (54TWh) (l'équivalent d'environ 5,5 millions de litre de gazole) entre le 1^{er} juillet 2006 et le 30 juin 2009. 3 solutions leur ont été proposées.

La 1^{ère} consiste à réaliser eux-mêmes des économies, sur leurs installations ou auprès de leurs clients. Cela peut se traduire par une diffusion d'information à leur clientèle, des aides aux travaux, des diagnostics gratuits... En contrepartie du constat des investissements effectués par les consommateurs grâce à ces actions, les vendeurs d'énergie reçoivent des "Certificats d'Economie d'Énergie" (CEE).

Deuxième solution: acheter des CEE à d'autres acteurs. En effet, toute personne morale (collectivité, entreprise...) qui réalise une économie d'énergie supérieure à 1GWh (l'équivalent de 100.000 litres de gazole) peut solliciter un CEE. A titre d'exemple, si une entreprise décide d'engager un programme d'isolation de ses bâtiments, elle

peut obtenir des CEE et les revendre aux obligés.

Dernière solution: payer des pénalités. Les vendeurs qui n'ont pu ni réaliser ni faire réaliser assez d'économies d'énergie, ni acheter assez de CEE pour remplir leurs obligations à fin juin 2009, ont dû s'acquitter d'une pénalité de 2c€ par kWh non économisé.

Afin de faciliter le montage d'opérations, le Ministère a défini une liste d'"opérations standardisées" dans les différents secteurs économiques. Côté transport de marchandises, jusqu'à présent, une seule opération standardisée permet d'obtenir des CEE: l'acquisition d'Unités de Transport Intermodales (UTI).

Dans le cadre du projet de loi Grenelle 2, les pouvoirs publics souhaitent prolonger le mécanisme sur la période 2009-2012 au cours de laquelle les obligations d'économies d'énergie devraient être renforcées. L'objectif d'économies d'énergie devrait être relevé à au moins 100 TWh par an. Les distributeurs de carburants seront intégrés au système. Ils devront ainsi réaliser des

économies d'énergie, via une contribution à des programmes d'information, de formation et d'innovation notamment vers le développement de véhicules "décarbonés".

Les opérations standardisées seront par ailleurs enrichies. Pour le moment, les différents acteurs travaillent sur la rédaction d'opérations qui permettront de collecter des CEE, susceptibles d'être revendus aux obligés et donc d'être valorisés financièrement. Sont aujourd'hui étudiés l'utilisation de lubrifiants ou de carburants, l'utilisation du télépéage, l'acquisition d'unité de transport intermodal (UTI) ou de barges et la construction de mur à quai pour le transport fluvial, l'acquisition de wagon d'autoroute ferroviaire ou de transport combiné ou encore l'achat de groupes frigorifiques à haute efficacité énergétique pour les véhicules frigorifiques.

La seconde période des CEE devrait commencer en janvier. Les fiches d'opérations standardisées devraient donc être publiées par arrêté d'ici là. Affaire à suivre...

Distances d'éloignement réduites pour les entrepôts frigo à l'ammoniac

Un projet d'arrêté permettrait aux installations utilisant de l'ammoniac de réduire, sous conditions, leurs distances d'éloignement des limites de propriété.

Deux règlements européens visent à supprimer certains gaz fluorés (CFC, HCFC, HFC) utilisés dans la réfrigération pour leurs rôles dans la destruction de la couche d'ozone et sur le réchauffement climatique. Parmi les fluides de substitution figure l'ammoniac, dont l'emploi et le stockage sont réglementés au travers de la rubrique n° 1136 de la nomenclature Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Les distances d'éloignement prévues par la réglementation ne permettent pas toujours une substitution des HCFC par de l'ammoniac, au vu de la réalité des installations existantes. Le Ministère chargé de l'écologie a donc engagé une réflexion pour évaluer la possibilité de réduire ces distances, moyennant la mise en place de dispositifs de protection supplémentaires.

Un projet d'arrêté modifiant les prescriptions applicables aux installations soumises à déclaration sous la rubrique 1136 est donc actuellement en cours de validation. Il propose une réduction des distances d'éloignement de 50m à 10 ou 15m sous réserve d'un renforcement de certaines prescriptions (positionnement des équipements de production du froid, capacité unitaire des récipients sous pression, capotage...).

Le projet d'arrêté actualise par ailleurs certaines dispositions de l'arrêté actuel (modification des termes utilisés pour la résistance au feu des bâtiments, baisse des seuils de détection de gaz, introduction d'un examen visuel des limiteurs de pression...).

Le projet d'arrêté est actuellement en examen auprès des partenaires professionnels.

L'évaluation environnementale des entreprises devrait évoluer

La loi Grenelle 1 évoque la possibilité d'étendre la diffusion d'informations environnementales et sociales de l'entreprise à d'autres entreprises que celles cotées en bourse.

La loi Grenelle 1 prévoit que le gouvernement étudie les conditions dans lesquelles l'obligation de faire figurer les informations environnementales et sociales dans le rapport annuel destiné à l'assemblée générale des actionnaires (aujourd'hui limitée aux entreprises cotées en bourse) pourrait :

- Etre étendue à d'autres entreprises (en fonction de leur chiffre d'affaires, de leur bilan ou de leur nombre de salariés),
- Inclure l'activité des filiales

Le gouvernement devrait étudier par ailleurs la possibilité d'inclure dans les plans de formation des entreprises soumises à cette obligation des modules consacrés à l'environnement, au développement durable et à la prévention des risques.

Loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (JO du 5 août 2009)

Ce qui attend les ICPE

La réglementation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) va évoluer dans les mois qui viennent. Nouvelle classification des installations, contrôle quinquennal... Point sur les évolutions à venir.

L'enregistrement. L'ordonnance du 11 juin 2009 a officialisé la création d'un régime intermédiaire entre l'autorisation et la déclaration. Ce 3^{ème} régime sera appliqué aux rubriques ICPE des activités pouvant être réglementées par des prescriptions générales et dont les risques sont connus.

La logistique sera concernée notamment via les rubriques n°1510 (entrepôts couverts), 1530 (dépôts de bois, papier, carton ou matériaux combustibles analogues), 2662 (stockage de polymères) ou encore 2663 (stockage de pneumatiques et produits composés d'au moins 50% de polymères).

Ce 3^{ème} régime entend recentrer les tâches des inspecteurs ICPE sur les installations les plus dangereuses, simplifier les démarches, et raccourcir les délais d'instruction des dossiers (6 mois maximum). Les prescriptions applicables aux ICPE enregistrées seront définies par un arrêté national. Le préfet pourra cependant prévoir des prescriptions particulières, en fonction des conditions locales.

Le demandeur devra, dans son dossier, préciser la nature et le volume envisagé des activités, la ou les rubriques ICPE concernées... Il devra justifier que les conditions d'exploitation répondent aux prescriptions générales et démontrer qu'il dispose des capacités techniques et financières nécessaires pour assurer l'exploitation de l'installation et la remise en état du site. Les études de danger et d'impacts, exigées pour l'autorisation, ne le seront plus dans le cas de l'enregistrement. Elles seront remplacées par des justifications de

conformité dont le guide sera fourni par les arrêtés de prescriptions générales. L'enregistrement supprime par ailleurs l'enquête publique et la remplace par une mise à disposition du public du dossier (en mairie, en préfecture et sur le site Internet du préfet).

L'introduction de la catégorie des installations enregistrées va entraîner la migration de certaines installations en fonctionnement déjà autorisées ou déclarées. Ce changement de nomenclature n'implique pour l'exploitant aucun dépôt de demande d'enregistrement si, sous 1 an après la modification de la nomenclature, il a averti le préfet. L'exploitant devra fournir quelques informations et le préfet pourra exiger la production de pièces complémentaires. La non-satisfaction de cette démarche implique pour l'exploitant la perte de son droit à exploiter. Pour le moment, il est prévu que l'instruction du dossier par les Autorités dure au maximum 6 mois. Passé ce délai, le rejet du dossier serait tacite.

Les arrêtés précisant les prescriptions applicables aux installations concernées sont en cours de discussion. Ils devraient, pour certaines exigences, être applicables aux installations existantes. L'arrêté dédié aux entrepôts 1510 devrait être présenté au Conseil Supérieur des Installations Classées en décembre prochain. Pour le moment, les seuils d'application du régime d'enregistrement ne sont pas décidés. A noter cependant que les nouvelles prescriptions semblent aller vers plus d'exigences et pourraient entraîner au final, certes des délais d'instruction plus courts mais des surcoûts non négligeables.

Les ICPE déclarées plus contrôlées. Un amendement à la loi Grenelle 2 prévoit de mettre en place une information systématique de l'inspection des installations classées des non-conformités importantes relevées par les organismes agréés lors des contrôles quinquennaux des installations déclarées. Des arrêtés ministériels préciseront les points de contrôle les plus importants qui devront faire l'objet de cette information. Pour l'instant, le résultat des contrôles devait être conservé à disposition de l'inspection. Le but de l'amendement est "de permettre, sur des non-conformités graves et touchant à des points importants, l'information de l'inspection des installations classées sur l'existence de ces non-conformités, ce qui débouchera le cas échéant sur l'inspection de l'installation en cas de manquements réitérés".

Le dossier d'autorisation sur Internet. Un autre amendement propose la communication - via Internet - du résumé non technique du dossier de demande d'autorisation. L'objectif visé est de mieux informer le public afin qu'il saisisse plus facilement les enjeux du projet. Cette mesure devrait permettre une meilleure information du public, tout en respectant les secrets de fabrication ou la sécurité publique, puisque de telles informations ne seront pas communiquées par cette note non technique.

Ordonnance n°2009-663 du 11 juin 2009 relative à l'enregistrement de certaines installations classées pour la protection de l'environnement (JO n°134 du 12 juin 2009)

La Taxe Carbone dans le projet de loi de finances

Le projet de loi de finances pour 2010 intègre la Taxe Carbone sur les produits énergétiques et crée une Taxe Générale sur les Activités Polluantes sur les prestations de transport routier.

D'après le projet de loi de finances pour 2010, la Taxe Carbone viendrait surenchérir les produits énergétiques utilisés comme carburant ou combustible.

Fondée sur le contenu en carbone des produits taxables, la taxe serait calculée à partir d'un coût de la tonne de CO₂ fixé à 17€. Concrètement, la taxe carbone augmenterait de 4,52c€ le prix du litre de gazole dès le 1^{er} janvier 2010.

Le projet de loi prévoit cependant d'accompagner de manière spécifique certains

secteurs "sensibles" afin de leur laisser le temps de s'adapter et de ne pas pénaliser leur compétitivité vis-à-vis de leurs concurrents étrangers.

Ainsi, la Taxe Carbone payée par les transporteurs, leur serait remboursée de la même manière que la TIPP.

Dans le même temps, une Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) sur les prestations de transport routier serait créée. Cette taxe serait acquittée par les chargeurs ou commissionnaires déplaçant ainsi vers eux le signal-prix.

Seule exception: le cas des exploitant de véhicules de moins de 7,5 tonnes qui paieraient la taxe carbone mais ne pourraient pas répercuter son contenu à leurs commanditaires de transport.

Le projet de loi de finances sera examiné par les parlementaires d'ici la fin de l'année.

Projet de loi de finances pour 2010

FOCUS

L'engagement national pour le fret ferroviaire

Souhaitant parvenir à l'engagement du Grenelle de l'environnement (faire évoluer la part modale du non-routier et du non-aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022), l'Etat, Réseau ferré de France (RFF) et les opérateurs ferroviaires s'engagent dans la consolidation du fret ferroviaire. Détail des principales mesures, nouvelles ou non, intégrées dans ce nouveau plan...

Création d'un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées. Objectif : reporter plus de 500.000 camions par an sur le fer d'ici 2020.

L'Etat s'est engagé dans :

- Le développement et le prolongement de l'autoroute ferroviaire alpine vers 10 allers-retours quotidiens (4 actuellement) et un cadencement des trains toutes les heures à partir de 2013. La France et l'Italie lanceront une consultation pour l'ouverture, en 2011, d'un service accessible aux poids lourds de dimension standard. A partir de 2013, l'itinéraire sera allongé vers la région lyonnaise.
- Le développement de l'autoroute ferroviaire Perpignan - Luxembourg (AFPL) vers 10 navettes mixtes quotidiennes en 2015. Elle tourne aujourd'hui avec 6 allers-retours hebdomadaires. L'Etat devrait mettre en place de nouvelles aides remboursables pour faciliter l'acquisition du matériel nécessaire au développement de l'AFPL.
- La réalisation de l'autoroute ferroviaire atlantique (entre l'Aquitaine, l'Île-de-France et le Nord-Pas de Calais). L'Etat a lancé en mai dernier une consultation pour désigner l'opérateur pour un lancement du service en 2011.

- La mise en place d'une 4^{ème} autoroute ferroviaire pour interconnecter les itinéraires rhodanien et atlantique.

Doublement du transport combiné de marchandises.

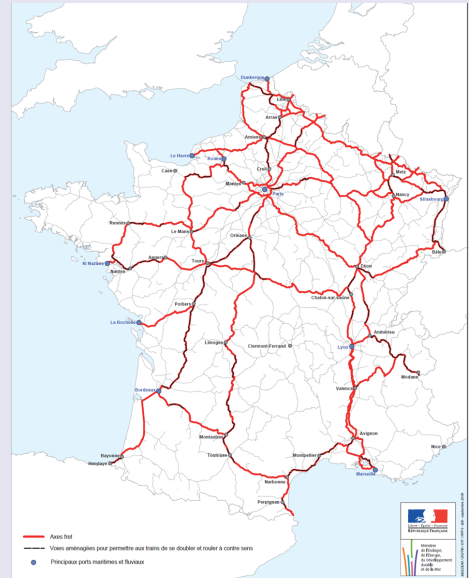
Le plan d'aide au transport combiné existant a pour objectif de compenser partiellement le surcoût dû au transbordement, par rapport à un parcours "tout routier". Pour la période 2008-2012, l'aide à l'exploitation a été complétée par une aide au démarrage de nouveaux services. Un appel à manifestation d'intérêt sera lancé dans les prochaines semaines pour identifier les projets de nouveaux services. Enfin, une étude sera lancée fin 2009 pour mettre au point un programme d'adaptation des terminaux aux besoins de demain. En complément seront mis en place dès 2011 des trains longs de 1 000 m sur l'axe Paris-Marseille.

Création des opérateurs ferroviaires de proximité. Objectif : lancer au moins trois opérateurs ferroviaires de proximité d'ici fin 2009.

Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) ont vocation à faire circuler des lots de wagons ou des trains massifiés jusqu'à ou à partir d'un point d'échange avec un opérateur ferroviaire longue distance. Une adaptation de règles juridiques et réglementaires sera mises en œuvre pour faciliter leur création.

Développer le fret à grande vitesse entre les aéroports. Objectif : Reporter 100.000 camions et 1.000 avions par an sur le fer

L'Etat soutient le projet CAREX qui vise à mettre en place un service européen de fret ferroviaire à très grande vitesse reliant les grandes villes européennes (Paris, Lyon, Lille, Liège, Amsterdam, Cologne-Bonn et Londres). L'Etat participera à l'investissement des



CARTE DU RÉSEAU ORIENTÉ FRET (SOURCE : MEEDM)

terminaux ferroviaires de Roissy et Saint-Exupéry et de leurs raccordements au réseau TGV (Investissement : 170 M€).

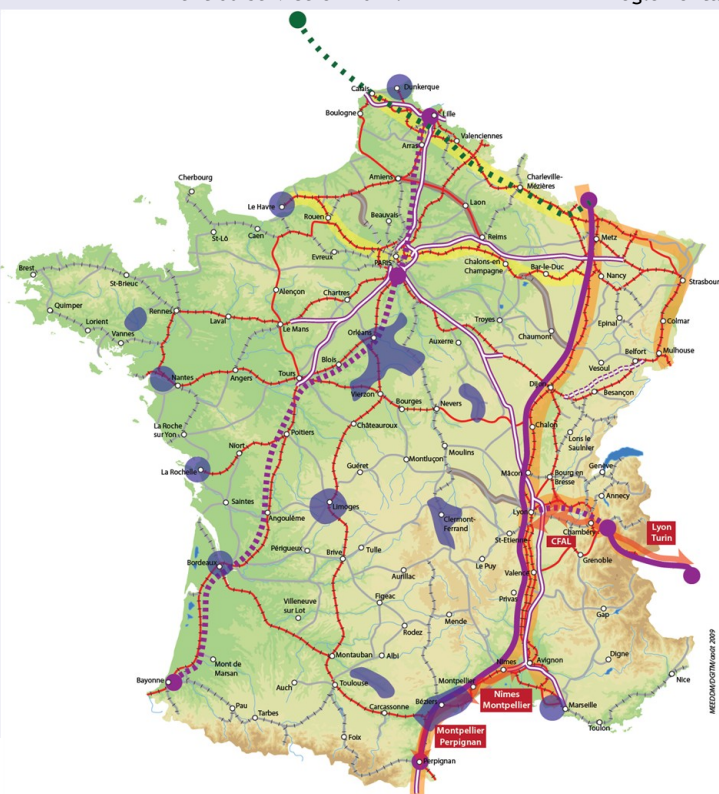
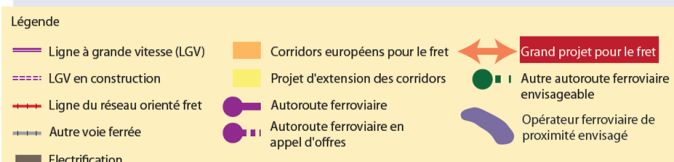
Création d'un "Réseau Orienté Fret". Objectif : Transformer le réseau existant sur les grands axes structurants de transport de marchandises, en un véritable Réseau Orienté Fret.

1 500 M€ permettront de moderniser en 15 ans le Réseau Orienté Fret (investissements de renouvellement afin de favoriser le développement du transport du fret à très long terme, aménagement de la partie française des corridors européens de fret, modernisation des infrastructures nécessaires au fret en Île-de-France, électrification...).

Suppression des goulets d'étranglement. Objectif : 4,5Mds€ d'investissement permettront de supprimer à moyen terme les bouchons qui nuisent au développement des trafics de fret (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, de Nîmes et de Montpellier)

(Suite page 6)

CARTES DES PROJETS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE (SOURCE : MEEDM)





FOCUS

(Suite de la page 5)

Amélioration de la desserte ferroviaire des ports. Objectif : Doubler la part de marché du fret ferroviaire pour les acheminements portuaires.

Des opérateurs ferroviaires de proximité seront créés dans chacun des grands ports maritimes, pour une mise en place progres-

sive à partir de 2010.

Améliorer le service offert aux transporteurs. Objectif : Améliorer le service proposé par RFF aux demandeurs de sillons afin de les intégrer dans des processus industriels et commerciaux (création sur chaque grand itinéraire d'un "service clients" chargé de superviser la gestion des sillons et des travaux, élaboration en

concertation avec les clients de RFF de l'organisation des travaux...).

Cet engagement national correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020.

Grenelle II: point d'avancement des discussions

Le Sénat a achevé l'examen en première lecture de la partie Transports du projet de loi "Grenelle 2". Ont été introduits l'expérimentation des péages urbains, le bilan carbone obligatoire et la mise en œuvre de la directive Eurovignette.

Péages urbains. D'après le projet de loi portant engagement national pour l'environnement (dit "Grenelle 2") approuvé par les sénateurs, les péages urbains pourraient être expérimentés dans les agglomérations de plus de 300.000 habitants. Ce péage ne pourra être institué que pour une durée de 3 ans et son montant sera fixé par l'autorité organisatrice des transports urbains dans la limite d'un seuil défini par décret. Le projet de loi prévoit qu'après étude d'impact et concertation par les collectivités, le projet de péage urbain soit autorisé par décret en Conseil d'Etat. Condition impérative à une possible mise en œuvre : que les infrastructures et les services de transport collectif susceptibles d'accueillir le report de trafic lié à l'instauration du péage soient préalablement créés.

Eurovignette. La directive Eurovignette II est aussi en bonne voie de transposition (date limite : juin 2008). Elle prévoit la modulation, au plus tard le 1^{er} janvier 2010 ou lors des renouvellements des délégations de service public, des péages autoroutiers payés par les poids lourds en fonction de la norme Euro du véhicule (norme européenne qui réglementent les émissions de polluants atmosphériques) et du jour et de l'heure du trajet. Par amendement au projet de loi initial, les sénateurs ont étendu cette disposition aux véhicules particuliers.

Bilan carbone obligatoire. L'article 26 confirme que les entreprises de plus de 500 salariés "fortement émettrices" de CO₂, dont la liste devra être fixée par voie réglementaire, seront tenues d'établir un bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre. Etablis au plus tard le 1^{er} janvier 2011, le

bilan devra s'accompagner d'un plan d'action et être mis à jour au moins tous les 5 ans.

Véhicules décarbonés. Les sénateurs ont par ailleurs ajouté un nouvel article au projet de loi visant à prendre des dispositions liées au plan de développement des véhicules "décarbonés" annoncé en octobre 2008. Ce nouvel article donne la possibilité aux communes de créer et d'entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le Sénat doit finaliser son examen du texte courant octobre avant passage à l'Assemblée Nationale.

Projet de loi portant engagement national pour l'environnement dit "Grenelle 2"

Le Feuillet Environnement à l'écoute de ses lecteurs...

Vous aimeriez que le Feuillet Environnement éclaire un sujet précis dans le cadre de la rubrique Focus ?

N'hésitez pas à nous en faire part en envoyant un courriel à lfe@tl-a.com. L'équipe du Feuillet étudiera la possibilité d'y répondre dans un prochain numéro.



Par ailleurs, vous pouvez retrouver l'ensemble des numéros depuis juillet 2004 sur le site Internet de TL&Associés (www.tl-a.com) et de TLF (www.e-tlf.com).

Editeur

TL&Associés

22 rue Pasteur 92300 Levallois-Perret

Contact

lfe@tl-a.com

Publication mensuelle

ISSN: 1962-4174

Dépôt légal à parution

Directrice de la publication

Nadine Dangleterre

Rédacteur en chef

Iwen Layec

Rédactrice

Nadège Larrigaudière