



ALOÏS RAMEL,
avocat, cabinet
Seban et associés



ALEXANDRA ADERNO,
avocate, cabinet
Seban et associés

Polluants

Les véhicules à faibles émissions sont des véhicules électriques ou des véhicules produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Parc automobile

Les institutions publiques gèrent directement ou non des parcs de véhicules qui peuvent être affectés à un service de transport privé ou de transport public régulier de personnes.

Exclusions

Les véhicules utilisés par la défense nationale, la police, la gendarmerie, la sécurité civile sont exclus des mesures de renouvellement prévues par la loi de transition énergétique.

Transition énergétique (3) L'acquisition de véhicules de transport à faibles émissions

L'Etat, les collectivités territoriales, les établissements publics nationaux et locaux et les entreprises nationales devront montrer l'exemple dans la mise en œuvre de la transition énergétique.

En effet, la loi du 17 août 2015 leur impose, à court terme, de constituer un parc de véhicules automobiles, d'autobus et d'autocars à faibles émissions. Cette obligation mise à leur charge apparaît aussi lourde financièrement que contraignante à mettre en œuvre d'un point de vue opérationnel. Pour autant, elle s'inscrit dans l'un des objectifs majeurs de la loi relative à la transition énergétique de développer les transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé.

Ces dispositions concernent, d'une part, le parc de véhicules automobiles qui sont destinés à un service privé, et, d'autre part, les autobus et les autocars qui sont utilisés dans le cadre de services de transport public collectif.

ACQUISITION DE VÉHICULES À FAIBLES ÉMISSIONS LORS DU RENOUELEMENT DU PARC

Parmi les mesures phares votées par les parlementaires en matière de transports lors des discussions sur le projet de loi relative à la transition énergétique, figure l'obligation pour l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales, leurs groupements et les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au service concurrentiel d'acquérir, dans une proportion de 50% pour l'Etat et ses établissements publics et de 20% pour les autres organismes, des véhicules à faibles émissions (c. env. art. L.224-7) à l'occasion du renouvellement d'un parc automobile comptant plus de 20 véhicules dont le poids total autorisé en charge (PTAC) (1) est inférieur à 3,5 tonnes. Cette obligation s'applique à compter

des opérations de renouvellement postérieures au 1^{er} janvier 2016.

En revanche, cette obligation de renouvellement ne s'applique pas pour les véhicules utilisés pour des missions opérationnelles de la police, de la défense nationale, de la gendarmerie, de la sécurité civile ou encore s'agissant de véhicules nécessaires à l'exploitation des réseaux d'infrastructures et à la sécurité des transports terrestres et maritimes.

Néanmoins, sans y être obligés, les organismes gestionnaires de ce type de véhicules à vocation opérationnelle pourront « contribuer à atteindre les objectifs » de réduction des émissions de dioxyde de carbone et de polluants atmosphériques « avec des solutions existantes adaptées aux spécificités de ces missions » (c. env., art. L.224-7). L'ambiguïté d'une telle formulation laisse penser qu'il appartient à chaque organisme gérant ce type de véhicules d'identifier les mesures susceptibles de conduire à une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Or, l'absence de force contraignante et de proposition de réflexion commune permet de considérer que cette mesure ne devrait qu'être peu suivie.

Quoi qu'il en soit, pour les parcs de véhicules automobiles dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes, l'Etat, ses établissements publics mais aussi les collectivités territoriales et leurs groupements (2) sont tous soumis à la même obligation d'acquisition ou d'utilisation lors du renouvellement; seule la proportion de véhicules à faibles émissions à acquérir diverge.

En revanche, plusieurs situations sont à distinguer lorsque le parc de ces organismes est composé de véhicules automobiles dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes. En effet, les distinctions à opérer se fondent à la fois



Pour les parcs de véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, l'obligation de renouvellement s'impose différemment à l'Etat et aux collectivités territoriales, selon leur affectation au transport privé ou public.

sur la nature des véhicules automobiles visés, mais aussi sur la nature de la personne publique gestionnaire du parc: on dissocie l'Etat et ses établissements publics d'une part, et les collectivités territoriales et leurs groupements d'autre part. Ainsi, avec les mêmes exceptions qu'évoquées supra (3), le renouvellement du parc automobile se prolonge

RÉFÉRENCES

- Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, art. 37.
- Code de l'environnement (c. env.), art. L.224-7 et s.

(c. env., art. L.224-8), pour l'Etat et ses établissements publics, s'agissant des véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, à compter du 1^{er} janvier 2017.

En revanche, si les véhicules dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes, gérés par l'Etat et ses établissements publics sont des autobus et des autocars destinés à assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, il en va différemment. Ces derniers devront alors acquérir ou utiliser, lors du renouvellement du parc, au moins 50% d'autobus et d'autocars à faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2020 puis en totalité à partir du 1^{er} janvier 2025.

Les collectivités, leurs groupements, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) et la métropole de Lyon sont soumis à la même obligation lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande.

En revanche, la RATP devra anticiper de deux ans l'obligation d'acquérir une proportion de 50% d'autobus à faibles émissions pour les services qu'elle exploite en situation de monopole. Pour les services que la RATP exploite depuis le 3 décembre 2009, cette obligation entrera en vigueur, comme pour ses concurrents, à compter de 2020.

Enfin, les collectivités territoriales et leurs groupements, qui gèrent pour leurs besoins propres un parc de 20 véhicules automobiles dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes (mais qui ne sont pas des autobus et des autocars), ne sont pas, contrairement à l'Etat et à ses établissements publics, soumises à une obligation d'acquisition de matériel roulant à faibles émissions lors du renouvellement de leur parc. Elles doivent seulement, pour le moment, réaliser une étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir de tels véhicules à l'occasion du renouvellement de leur parc.

DIFFICULTÉS DE MISE EN ŒUVRE

Plusieurs interrogations de nature opérationnelle restent en suspens.

Tout d'abord, la définition d'un véhicule à faibles émissions sera précisée par décret. En effet, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte indique que les véhicules à faibles émissions se définissent soit comme des véhicules électriques, soit comme des véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. De toute évidence, ce sont essentiellement ces derniers types de véhicules qui nécessitent des précisions réglementaires. Plus exactement, s'agissant des autobus et des autocars affectés aux services de transport public de personnes réguliers, les critères de définition des véhicules à faibles émissions devront prendre en compte les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités locales d'approvisionnement en sources d'énergie qui se distinguent nécessairement de ceux des véhicules automobiles à usage privatif.

Néanmoins, cette définition devra être corrélée avec les technologies aujourd'hui mises en œuvre pour parvenir à la création d'un véhicule dit « propre ». Bien plus, le texte devra mettre les constructeurs en situation de présenter une offre répondant à la demande d'acquisition de véhicules à faibles émissions pour un coût acceptable. Or en l'état, la difficulté d'une telle définition n'a sans doute pas été suffisamment mesurée par le gouvernement qui, lors de sa conférence de presse du 18 août 2015 (4), avait annoncé que les projets de décret relatifs au déploiement des véhicules à faibles émissions de dioxyde de carbone et de polluants atmosphériques dans les flottes publiques seraient mis en consultation rapidement pour une saisine du Conseil d'Etat à l'automne 2015 et une publication à la fin de l'année 2015.

Pourtant, à ce jour, ces projets de décrets sont toujours en préparation, aucune consultation n'ayant été lancée. Néanmoins,

il était précisé, à l'occasion de cette conférence de presse, que, pour les véhicules légers, les émissions de dioxyde de carbone ne devront pas excéder 95 g/km, les émissions d'oxyde d'azote 60 mg/km et les particules 1 mg.

Toutefois, ces limites d'émissions de polluants atmosphériques ne semblent pas s'appliquer aux autobus et autocars destinés aux services de transport public. En effet, il apparaît particulièrement périlleux, en pure orthodoxie juridique, de considérer qu'un autobus ou un autocar affecté aux services de transport public régulier de personnes constitue un véhicule léger. Partant, en l'état, les flottes publiques d'autobus et d'autocars ne peuvent être renouvelées ou complétées que par l'acquisition de véhicules électriques en attendant que les critères des véhicules de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques soient complétés par décret.

Ce décret se fait d'autant plus pressant que, s'agissant particulièrement des autocars et des autobus, il pourra avoir de lourdes conséquences quant à la circulation

de ces véhicules dans des zones à circulation restreinte en fonction de leur classification au titre du certificat qualité de l'air (5).

En outre, dans l'attente d'un décret d'application, on peut s'interroger sur la date à partir de laquelle les collectivités territoriales et leurs groupements gestionnaires d'un parc de véhicules automobiles dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes doi-

vent réaliser une étude technico-économique. Bien plus, cette disposition n'étant pas sanctionnée, il semble que chaque collectivité concernée pourra initier ou non une telle étude quand elle le souhaitera. Partant, les dates butoirs fixées pour parvenir aux objectifs de renouvellement de véhicules à faibles émissions paraissent ambitieuses.

D'autant plus que la loi « Notre » du 7 août 2015 (6) contribue à complexifier la mise en œuvre des mesures portées par la loi relative à la transition énergétique. En effet, les collectivités territoriales et leurs



Les critères de définition des véhicules à faibles émissions devront prendre en compte les usages desdits véhicules, les territoires dans lesquels ils circulent et les capacités d'approvisionnement en sources d'énergie.

●○○ groupements concernés par l'acquisition d'autobus et d'autocars lors du renouvellement de leur parc de véhicules ne seront pas seulement les établissements publics de coopération intercommunale, les syndicats mixtes de transport et les départements.

Les régions qui vont se voir transférer la compétence des services de transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, à compter du 1^{er} janvier 2017, deviendront en même temps, directement ou indirectement, gestionnaires de parcs de matériel roulant composés d'autobus et d'autocars. Ils auront alors un délai de trois ans pour appliquer l'obligation de renouvellement, ce qui paraît particulièrement court dans la mesure où, d'une part, le transfert de cette compétence va engendrer des conséquences pratiques, juridiques et financières qui nécessiteront une mobilisation de long terme et, d'autre part, les régions n'auront véritablement connaissance de la consistance du parc de matériel roulant transféré que le 1^{er} janvier 2017. Par conséquent, les régions auront sans doute les plus grandes difficultés à anticiper le renouvellement de leur matériel roulant affecté aux services de transport public de personnes régulières ou à la demande.

COORDINATION DES INITIATIVES

Malgré ces problématiques de calendrier et le surcoût évalué de la réforme (7), bon nombre d'initiatives permettent d'envisager le succès de la réforme.

En effet, le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et la Centrale d'achat du transport public (CATP)

ont signé un partenariat le 25 juin 2015, en vue de lancer un appel à manifestation d'intérêt auprès des collectivités territoriales. Un tel accord a permis d'ouvrir la réflexion sur les modalités de renouvellement du matériel roulant à l'ère de la transition énergétique, tout en combinant les contraintes financières et les exigences de qualité de l'air.

Ces mêmes partenaires ont récemment annoncé le lancement du programme «véhicules propres 2016-2017». Il doit permettre de dresser une liste des besoins d'achats des collectivités. Les résultats du questionnaire émis sont traités depuis le 31 janvier 2016 et doivent conduire à la définition de

besoins mutualisés dans un souci de réduction des coûts. La création d'une structure juridique de portage regroupant les collectivités concernées par l'obligation de renouvellement devrait conduire ces dernières à mieux s'imposer face aux constructeurs en pleine mutation de leur filière.

Au demeurant, en Ile-de-France, la mise en œuvre de la réforme paraît facilitée grâce aux investissements du Stif. En effet, une convention de financement de 198 millions d'euros pour l'achat de 450 nouveaux bus propres pour le réseau de la RATP sur la période 2016-2017 (8) a été conclue. Cette convention prévoit également la poursuite de l'expérimentation de bus électrique avec un investissement supplémentaire financé à parts égales par le Stif et la RATP (de l'ordre de 30 millions d'euros). Finalement, cette expérimentation aura porté ses fruits puisque la RATP devrait faire circuler son premier Bluebus électrique de 12 mètres courant 2016 (9).

Enfin, notons que le renouvellement des flottes publiques de véhicules devrait permettre d'atteindre les objectifs de prise en compte de l'effet de serre par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) dans le cadre de leurs plans de déplacements urbains (PDU). En effet, la loi sur la transition énergétique prévoit désormais que, à l'occasion de l'élaboration ou de la révision du PDU, des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générés par les déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'AOM seront effectués (10).

Ainsi, les nombreux obstacles identifiés à la mise en œuvre des mesures de la loi relative à la transition énergétique affectant les transports publics devraient pouvoir être surmontés facilement si cette dynamique de coordination des actions entre les collectivités concernées perdurent.■

DÉJÀ PARU :

«Les nouveaux outils de la politique énergétique locale», «La Gazette» du 28 mars 2016, p. 58-60.
«L'impact de la loi de 2015 sur le secteur du logement social», «La Gazette» du 11 avril 2016, p. 62-63.

À PARAÎTRE :

«La qualité de l'air».



Le renouvellement des flottes de véhicules devrait permettre d'atteindre les objectifs de prise en compte de l'effet de serre par les autorités organisatrices de la mobilité dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU).

(1) Le poids total autorisé en charge (PTAC) est le poids cumulé du véhicule et de son chargement. Il est inscrit sur le certificat d'immatriculation de chaque véhicule ou élément de véhicule. La limite de PTAC en fonction du véhicule est fixée par l'article R.312-4 du code de la route.

(2) Les entreprises nationales pour leurs activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel.

(3) Concernant les véhicules utilisés pour des missions opérationnelles.

(4) Conférence de presse de Ségolène Royal sur l'application de la loi de transition énergétique du 18 août 2015.

(5) Le certificat «Qualité de l'air» sert à classer les véhicules en fonction de leur niveau de pollution. Cette classification pourra être utilisée par les collectivités qui le souhaitent, pour moduler des avantages aux véhicules les moins polluants (site du ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer, «Certificat «Qualité de l'air»: mode d'emploi pour les collectivités», 12 juin 2015).

(6) Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

(7) Ce surcoût a été chiffré à minima à 3,8 milliards d'euros pour les bus électriques, 800 millions d'euros pour les hybrides et 600 millions d'euros pour le gaz (article publié

sur le site «mobicities.com», «3,8 milliards d'euros: la lourde facture des bus propres», 19 novembre 2015.

(8) Le Stif prend en charge 44 millions d'euros de cet investissement.

(9) Il s'agit d'un bus électrique dont l'autonomie serait, selon le groupe Bolloré, de 180 à 250 kilomètres.

(10) L'article 66 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte a modifié l'article L.1214-8-1 du code des transports.