



**ALEXANDRA ADERNO,**  
avocate,  
cabinet Seban et associés

**Organisation**

Le plan de mobilité régit l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans un ressort territorial.

**Matériels de recharge**

Les infrastructures de recharge pour véhicules électriques sont définies comme l'ensemble des matériels nécessaires à la recharge et sont distinctes des stations ou bornes de recharge.

**Péage urbain**

Le péage urbain est perçu à l'occasion du franchissement des limites d'un périmètre géographique déterminé, en vue de limiter la circulation automobile et de réduire la pollution.

**Mobilités (5/5)**

**Vers des déplacements plus propres**

Concernant le projet de loi d'orientation des mobilités, dite « LOM » (1), le premier objectif annoncé par le gouvernement était de réussir la transition écologique et énergétique des systèmes de transport. A cet égard, les enjeux fixés s'articulaient autour du déploiement massif des véhicules routiers à faibles et très faibles émissions, de la baisse de la concentration des polluants atmosphériques dus au transport ou encore de la multiplication par cinq des ventes de véhicules à très faibles émissions.

Leur mise en œuvre devait passer par la promotion de l'usage du vélo, le renforcement du contrôle des normes antipollution, le déploiement des réseaux de recharge et d'avitaillement des véhicules propres sur l'ensemble du territoire et par celui d'alternatives à l'usage individuel de la voiture. Il s'agissait là d'une reprise des orientations stratégiques définies lors des assises de la mobilité (2). In fine, la LOM encourage, voire contraint, le développement de la mobilité durable à travers la création d'outils, qu'ils soient structurels ou financiers.

**DÉVELOPPER D'AUTRES INFRASTRUCTURES**

Parmi les mesures phares de la LOM, on notera le déploiement des infrastructures de recharges électriques. En effet, certaines dispositions concernent notamment le raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (Irve) et la facturation du coût de ce raccordement (3).

Pour rappel, les coûts de raccordement aux réseaux publics de distribution d'électricité des Irve sont pris en charge, à hauteur de 40%, par le tarif d'utilisation des réseaux publics d'électricité (Turpe), le reste étant à la charge du demandeur au raccordement (4).

L'article 64-III de la LOM déroge temporairement à cette répartition du coût de raccordement des Irve ouvertes au public (5) en prévoyant que le taux de prise de charge par le Turpe pourra être augmenté, de manière tempo-

raire, jusqu'à 75% du montant du coût du raccordement. Ce taux dérogatoire devra être fixé par un arrêté du ministre chargé de l'énergie, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), dans cette limite de 75% et « en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, notamment de son niveau de puissance, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes ».

Enfin, ce plafond légal et dérogatoire de 75% est également accordé aux demandes de raccordement concernant les Irve ouvertes au public figurant au sein des nouveaux schémas directeurs de développement des infrastructures de recharge prévus aux articles L.334-7 et L.334-8 du code de l'énergie (6). En revanche, la dérogation ne s'appliquera que pour une durée d'environ quatre ans. Le taux de prise en charge effectif devra être fixé par un arrêté du ministre chargé de l'énergie, pris après avis de la CRE, suivant les mêmes conditions que celui prévu à l'article 64-III de la loi commentée.

En outre, la LOM instaure des obligations en matière de pré-équipement des parcs de stationnement pour l'installation de points de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables dans les bâtiments résidentiels ou non, neufs ou jouxtant de tels bâtiments (7). De ce fait, en contraignant les immeubles collectifs à se doter de points de recharge, elle incite à l'acquisition de véhicules propres.

Ces mesures doivent donc être corrélées aux objectifs de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici

à 2050 (8). Il est en effet prévu une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs. A cet égard, de nombreuses dispositions de la LOM organisent le verdissement des flottes de véhicules.

Ainsi, des obligations d'acquisition de véhicules

à faibles ou très faibles émissions sont fixées pour le renouvellement des flottes publiques (9). Des exigences de proportions minimales de véhicules à faibles émissions

**À NOTER**

En contraignant les immeubles collectifs à se doter de points de recharge, la loi d'orientation des mobilités incite à l'acquisition de véhicules propres.

RÉFÉRENCE

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM ».

pèsent également sur les entreprises disposant d'un parc de plus de 100 véhicules de moins de 3,5 tonnes (10).

Les conditions de circulation peuvent d'ailleurs être améliorées pour ce type de véhicules puisque l'autorité de police administrative peut réserver une partie de la voie publique pour faciliter la circulation des véhicules à très faibles émissions (11).

ENCOURAGER LE REPORT MODAL

Si le dispositif du péage urbain, consistant en l'instauration d'un tarif de congestion dans les agglomérations de plus de 100000 habitants, n'a pas été repris dans le projet de loi déposé en première lecture au Sénat (12), il a néanmoins été prévu de créer des zones à faibles émissions mobilité (ZFEM). Il peut s'agir d'une faculté ou d'une obligation. En effet, le maire ou le président d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) détenant le pouvoir de police de la circulation peut créer des ZFEM dans les agglomérations ou les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision, afin de lutter contre la pollution atmosphérique.

Il s'agit, en revanche, d'une obligation de créer ces zones dans deux hypothèses :

- avant le 31 décembre 2020, si les normes de qualité de l'air (12) ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI.

- à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air précitées ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'EPCI compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.

La procédure d'instauration de ces zones est détaillée dans la LOM.

Enfin, la LOM a instauré un forfait mobilités durables (13) qui permet à l'employeur de prendre en charge les frais de déplacement de ses salariés pour les trajets domicile-travail qu'ils effectuent au moyen

d'un vélo, en covoiturage, en transports publics ou par d'autres services de mobilité partagée. Il s'agit d'une mesure incitative tendant à préférer les mobilités actives ou les usages partagés de véhicules à moteur et dont le montant concédé peut aller jusqu'à 400 euros par an (lire p.55).

PLANIFIER LA MOBILITÉ DURABLE

Outre les mesures concrètes qui peuvent ou doivent être instaurées par les acteurs de la mobilité, il appartient également aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM), lorsqu'elles élaboreront leur plan de mobilité (14) de prendre en compte l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, de lutte contre les pollutions de l'air et sonore ainsi qu'en matière de préservation de la biodiversité.

Toutefois, force est de constater qu'il s'agit seulement d'un objectif à atteindre dans le cadre de l'élaboration du plan de mobilité, qui n'est pas davantage explicité, et dont le non-respect ne semble pas sanctionné. En revanche, l'article L.1214-7 du code des transports prévoit que le plan de mobilité doit être compatible avec d'autres outils de planification, dont le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) (15) dès lors qu'il recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'AOM. Si, en revanche, le PCAET ne recouvre qu'une partie du territoire de l'AOM, cette dernière le prend seulement en compte lors de l'élaboration de son plan de mobilité.

En outre, il convient encore de noter que le PCAET de la métropole de Lyon, des EPCI à fiscalité propre de plus de 100000 habitants et de ceux couverts en tout ou partie par un plan de protection de l'atmosphère (16) doivent définir un plan d'action portant sur des objectifs de réduction des émissions polluantes (17). A ce titre, ce plan d'action doit comporter une étude portant sur la création d'une ou plusieurs ZFEM. Aux termes de l'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, cette étude doit présenter l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre,

notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique.

Ainsi, la LOM permet une véritable combinaison des outils de planification puisque le plan de mobilité assurera sa compatibilité au PCAET qui, selon le type de collectivité qui en assure la réalisation, pourra intégrer des études portant sur les zones à faibles émissions mobilité. ▣

- (1) Exposé des motifs du projet de loi d'orientation des mobilités.
- (2) Assises de la mobilité 2017, « Synthèse de l'atelier thématique mobilités plus propres, réduire notre empreinte environnementale », décembre 2017.
- (3) LOM, art. 64.
- (4) En vertu de l'article L.341-2 du code de l'énergie et d'un arrêté du ministre chargé de l'énergie en date du 30 novembre 2017 modifié.
- (5) Sont également visés par cette dérogation les ateliers de charge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables affectés à des services de transport public routier de personnes.
- (6) LOM, art. 68.
- (7) Code de la construction et de l'habitation, art. L.111-3-3 à L.111-3-7.
- (8) LOM, art. 73.
- (9) LOM, art. 76.
- (10) LOM, art. 77.
- (11) LOM, art. 35.
- (12) Bien qu'il figurât dans la version du texte soumise à l'avis du Conseil d'Etat.
- (13) Mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement.
- (14) LOM, art. 82.
- (15) Article L.1214-1 du code des transports applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021.
- (16) Code de l'environnement, art. L.229-26.
- (17) Défini à l'article L.222-4 du code de l'environnement.
- (18) LOM, art. 85.

DÉJÀ PARUS

- « La nouvelle répartition des compétences entre autorités organisatrices », « La Gazette » du 10 février, p. 52-54 ;
- « Les sources de financement après la LOM », « La Gazette » du 17 février, p. 52-53 ;
- « L'ouverture des données des services de transport et l'encadrement du MaaS », « La Gazette » du 24 février, p. 54-55 ;
- « Le déploiement de nouvelles solutions pour se déplacer », « La Gazette » du 2 mars, p. 56-57.