



AGATHE DELESCLOSE,
avocate à la Cour



SOLENNÉ DAUCÉ,
avocate à la Cour,
SCP Seban et associés

Circulation

La loi de transition énergétique prévoit des leviers d'action à disposition des autorités chargées de la police de la circulation pour lutter contre la pollution de l'air.

Planification

La loi prend en compte les PLU et la stratégie «bas carbone» qui seront inclus dans les documents de planification des collectivités et leurs établissements publics.

Obligations

La loi met à la charge des collectivités territoriales un certain nombre d'obligations afin que leurs propres fonctionnements et actions ne nuisent pas à la qualité de l'air.

véhicules concernés par les restrictions, et, le cas échéant, les dérogations prévues, et des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues.

L'accès à la ZCR ne pourra toutefois pas être interdit aux véhicules d'intérêt général, à ceux du ministère de la Défense, aux véhicules des personnes handicapées, pas plus qu'aux véhicules de transport collectif de personnes à très faibles et faibles émissions. Des dérogations individuelles pourront également être accordées «sur demande motivée des intéressés».

Le texte fixe en outre les sanctions applicables en cas de non-respect des restrictions, à savoir une contravention de troisième classe pour les véhicules légers et de quatrième classe pour les véhicules lourds.

Enfin, l'article 49 de la loi prévoit la possibilité, pour le maire d'une commune située dans une zone dans laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, d'étendre à l'ensemble des voies de la commune la décision d'interdiction d'accès à certaines heures et certaines voies adoptée sur le fondement de l'article L.2213-2 du CGCT, pour les véhicules contribuant significativement à la pollution atmosphérique. Cette faculté est applicable du 1^{er} juillet 2015 au 1^{er} janvier 2017. Elle a pour objet de donner des outils directement opérationnels aux maires, en attendant que les zones à circulation restreinte le soient également.

INCITATION AUX COMPORTEMENTS VERTUEUX

L'article L.318-1 du code de la route modifié (loi du 17 août 2015, art. 37) prévoit que «les véhicules à très faibles émissions, en référence à des critères déterminés par décret, peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées». Le projet d'arrêté établissant la nomenclature des véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants, également mis en consultation, classe les véhicules en quatre classes à partir de trois informations: la source d'énergie utilisée par le véhicule, le type du véhicule et la norme Euro, si celle-ci est disponible, ou, à défaut, la date de première immatriculation du véhicule.

L'arrêté sera utilisé pour la mise en œuvre des certificats «qualité de l'air» qui permettront, le cas échéant, d'encourager

Transition énergétique (4) Les collectivités territoriales et la qualité de l'air

L'amélioration de la qualité de l'air figure parmi les principaux objectifs de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Le titre III, consacré au développement des transports propres, comprend des mesures diverses s'adressant aux acteurs tant privés que publics.

POLICE DE LA CIRCULATION

RESTRICTIONS À LA CIRCULATION

Les restrictions portent sur la vitesse maximale autorisée et sur la détermination des zones de circulation. L'article 48 de la loi (C. env., art. L.222-6) précise que, pour atteindre les objectifs définis par le plan de protection de l'atmosphère, les autorités compétentes pourront édicter des mesures, temporaires ou permanentes, de réduction des vitesses maximales autorisées. La loi du 17 août 2015 met aussi à la disposition du maire trois types de mesures pour lutter contre la pollution de l'air. L'article 47 permet de fixer, pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique, une vitesse maximale autorisée

inférieure à celle prévue par le code de la route (CGCT, art. L.2213-1-1). L'article 48 autorise les maires à encadrer les zones de circulation. Ainsi, (CGCT, art. L.2213-4-1) le maire, ou le président d'un EPCI lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation (1), peut créer, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté ou en cours d'élaboration ou de révision (2), des zones à circulation restreinte (ZCR) sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'EPCI. Le ministère de l'Ecologie a mis en consultation le projet de décret destiné à préciser les modalités d'élaboration de l'arrêté municipal ou intercommunal créant la ZCR, ainsi que les dérogations et les sanctions applicables. Selon le projet de décret, la création d'une ZCR devra être justifiée par une étude environnementale permettant de faire un état des lieux initial de la qualité de l'air sur la zone concernée. Elle comprendra une évaluation de la population concernée par les dépassements, ou le risque de dépassement, des normes de qualité de l'air, des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée, de la proportion de

l'usage des véhicules les plus propres, en leur réservant des avantages au stationnement ou à la circulation. La classification retenue fait l'objet de critiques: elle pourrait remettre en cause la stratégie de grandes villes, notamment de Paris, en classant dans la même catégorie tous les véhicules immatriculés avant 2006. L'arrêté compliquerait en effet la mise en œuvre des politiques de restriction de la circulation des véhicules anciens.

DOCUMENTS DE PLANIFICATION

L'article 66 de la loi (C. env., art. L.222-4) prévoit que les agglomérations qui ne sont pas soumises à l'obligation relative à l'élaboration par le préfet d'un plan de protection de l'atmosphère peuvent mettre en œuvre des actions dans le cadre des plans climat-air-énergie territoriaux prévus à l'article L.229-26 du code de l'environnement. En vertu de ces dispositions, doivent adopter un plan climat-air-énergie territorial les EPCI à fiscalité propre existant au 1^{er} janvier 2015 et regroupant plus de 50 000 habitants (3). On regrettera l'utilisation du terme «agglomération», qui correspond à un territoire et non à une entité juridique.

Quant au plan local d'urbanisme, outre l'obligation déjà existante de compatibilité avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (C. env., art. L.222-1), il doit être compatible, lorsqu'un plan de protection de l'atmosphère couvre tout ou partie du périmètre de l'EPCI, avec les objectifs fixés par ce plan pour chaque polluant (4). En outre, l'obligation de réaliser des aires de stationnement, telle qu'elle est prévue par le règlement d'un PLU, est dorénavant réduite de 15% au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en auto-partage (5). Enfin (loi du 17 août 2015, art. 137), les collectivités et leurs établissements publics (6) prennent en compte la stratégie «bas carbone» fixée par décret,

RÉFÉRENCES

- Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.
- Code de l'environnement (C. env.), art. L.222-1, 4 et 6, L.224-7 et 8, L.229-26.

dans leurs documents de planification et de programmation qui ont des incidences significatives sur les émissions de gaz à effet de serre (C. env., art. L.222-1 B).

OBLIGATIONS

La loi du 17 août 2015 impose aux collectivités territoriales un devoir d'exemplarité. Ainsi, dès lors que ces dernières et leurs groupements gèrent un parc de plus de vingt véhicules automobiles, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel et dont le poids total autorisé en charge est inférieur à 3,5 tonnes, ils doivent acquérir ou utiliser, lors du renouvellement du parc, au moins 20% de véhicules à faibles émissions, définis comme les véhicules électriques ou les 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 (loi du 17 août 2015, art. 37, créant C. env., L.224-7).

En outre, lorsque ces collectivités et groupements (7) gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars, cette obligation de disposer de véhicules à faibles émissions est portée à 50% du renouvellement de ce parc à partir du 1^{er} janvier 2020 (8), puis à 100% à partir du 1^{er} janvier 2025 (C. env., art. L.224-8).

Lorsque les collectivités et leurs groupements gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, il leur revient de réaliser une étude technico-économique sur l'opportunité d'acquérir ou d'utiliser, lors du renou-

vellement du parc, des véhicules à faibles émissions (C. env., art. L.224-8).

Les collectivités territoriales sont également invitées à encourager les déplacements en covoiturage. D'une part, elles doivent faciliter, «autant qu'il est possible», les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs agents (9). D'autre part, les communes, leurs groupements, la métropole de Lyon et les syndicats mixtes de transport établissent, seuls ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales, un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage (loi du 17 août 2015, art. 52).

En outre, l'utilisation des produits phytosanitaires dans l'espace public est limitée: l'article 68 de la loi étend l'interdiction de l'utilisation de ces produits à l'entretien des voiries. La précédente version de ce texte prévoyait cette interdiction uniquement pour l'entretien des espaces verts, des forêts ou des promenades accessibles ou ouverts au public et relevant du domaine public ou privé. L'entrée en vigueur de cette interdiction, initialement fixée au 1^{er} janvier 2020, a été avancée au 1^{er} janvier 2017.

Enfin, la loi du 17 août 2015 (art. 36 II) prévoit la faculté pour les personnes publiques de privilégier, dans le cadre de la passation des marchés publics, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, celles favorisant l'utilisation de moyens de transports propres, et notamment le transport ferroviaire ou le transport fluvial.■

DÉJÀ PARUS

- «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.
- «L'acquisition de véhicules de transport à faibles émissions», «La Gazette» du 6 juin 2016, p. 70-72.

(1) Le maire peut voir ses pouvoirs transférés au président de l'EPCI auquel il est rattaché, si ce dernier dispose de la compétence en matière de voirie (article L.5211-9-2 du CGCT).

(2) L'élaboration d'un plan de protection de l'atmosphère est obligatoire dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les zones où les normes de qualité de l'air sont dépassées ou risquent de l'être (C. env., art. L.222-4).

(3) Seuil abaissé à 20 000 habitants à compter du 1^{er} janvier 2017.

(4) C. urb., art. L.131-8 (ancien article L.123-1-9), dans sa version issue de l'article 66 de la loi du 17 août 2015.

(5) C. urb., art. L.151-31 (ancien article L.123-1-12), modifié par l'article 42 de la loi du 17 août 2015.

(6) L'Etat est également soumis à cette obligation.

(7) Il en est de même pour l'Etat et ses établissements publics, ainsi que pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) et la métropole de Lyon.

(8) La proportion minimale de 50% de ce renouvellement s'applique dès le 1^{er} janvier 2018 aux services de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

(9) La même obligation est prévue pour les entreprises d'au moins deux cent cinquante salariés à l'égard de leurs salariés.