

JURISPRUDENCE

TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Le maire pas compétent en matière de police des pesticides

Le 18 mai 2019, le maire de Langouët (35) avait pris un arrêté ayant pour objet de restreindre l'utilisation de produits phytopharmaceutiques sur le territoire de la commune. Saisi par le préfet d'Ille-et-Vilaine d'un recours en référé, le tribunal administratif de Rennes avait, par une ordonnance du 27 août 2019, suspendu l'application de cet arrêté. Par ce jugement, la juridiction annule cet arrêté, ce qui constitue, à cet égard, la première jurisprudence qui statue au fond sur la légalité d'un arrêté dit "anti-pesticides". En se fondant sur les dispositions du Code rural et de la pêche, le tribunal constate que c'est à l'État, représenté en particulier par le ministre de l'Agriculture et avec l'appui de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, que le législateur a confié le pouvoir de police prévoyant, notamment, la possibilité d'interdire ou d'encadrer l'utilisation des produits phytopharmaceutiques dans certaines zones, leur stockage, leur manipulation, leur élimination ou la récupération des déchets issus de ces produits. Dans ces conditions, le maire d'une commune ne peut en aucun cas s'immiscer dans l'exercice de cette police spéciale par l'édition d'une réglementation locale. Notons que le tribunal refuse également de transmettre à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) la question préjudicielle du maire de Langouët qui in-



terrogeait sur l'existence, en cas de carence avérée de l'État à prendre les mesures de protection des personnes vulnérables prévues par le droit de l'Union européenne sur les pesticides, d'un droit et/ou d'un devoir pour toute autorité locale disposant d'un pouvoir de police sanitaire, de prendre, sur l'étendue de sa compétence territoriale, de telles mesures de protection, au moins à titre provisoire. En effet, le tribunal considère que cette question ne soulève aucune difficulté sérieuse de nature à justifier de saisir la CJUE, dès lors que le principe d'autonomie institutionnelle et procédurale des États membres s'oppose à ce que le droit de l'Union européenne puisse interférer dans la répartition des compétences des autorités administratives et que ni le principe de primauté du droit européen, ni celui d'effectivité du droit de l'Union n'ont pour effet de modifier cette répartition en matière de police administrative.

> **TA Rennes, 14 octobre 2019, préfet d'Ille-et-Vilaine, req. n° 1904029.**

Les trottinettes électriques entrent dans le Code de la route

Le décret du 23 octobre 2019 crée, au sein du Code de la route, deux nouvelles catégories de véhicules : les engins de déplacement personnel non motorisés – véhicules de petite dimension sans moteur – et surtout les engins de déplacement per-

sonnel motorisés. Ces derniers sont définis comme des véhicules sans place assise, conçus pour le déplacement d'une seule personne et dépourvus de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipés d'un moteur non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Cette définition s'applique de manière évidente aux trottinettes électriques mais aussi aux gyropodes, tels les fameux *hoverboards*. En revanche, les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie. Le décret précise notamment les équipements devant être portés par les conducteurs de ces véhicules ainsi que les espaces de circulation où ces conducteurs doivent et peuvent circuler en agglomération (bandes ou pistes cyclables ou, à défaut, sur les routes de moins de 50 km/h) et hors agglomération (voies vertes et pistes cyclables uniquement). Par ailleurs, le décret décrit les possibilités qui sont offertes à l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation pour déroger à ce cadre général, comme par exemple autoriser la circulation sur le trottoir ou, sous certaines conditions, sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h. Enfin, le décret prévoit les sanctions applicables en cas de non-respect par les conducteurs d'engins de déplacement personnel de ce nouveau cadre réglementaire.

> **Décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel.**