

Transcription légistique de l'objectif A2 :

Aménager les voies publiques pour permettre de nouvelles habitudes de déplacement

COMMENT LIRE LES TRANSCRIPTIONS LÉGISTIQUES ?

Le ~~noir barré~~ concerne les parties de textes existant qui devraient être supprimées.

Les parties en **rouge gras** correspondent aux textes qu'il y aurait lieu de créer ou mots à ajouter dans les textes existants.

PROPOSITION SD-A2.1 : CRÉER DES PARKINGS RELAIS

POINTS D'ATTENTION

La notion de ville moyenne n'est pas une notion juridique. Le comité légistique propose de lever cette difficulté en définissant le champ d'application de la proposition à partir des agglomérations couvertes par l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (Proposition 1).

Les travaux du groupe ne permettent pas d'identifier des techniques de calcul du nombre de places de stationnement qui devraient être créées au titre de cet objectif. Par conséquent, la proposition demeure assez abstraite (Proposition 1).

Pour assurer une plus grande efficacité du dispositif, le comité légistique propose de reconnaître au maire une nouvelle compétence au titre de ses pouvoirs de police pour lui permettre de réserver le stationnement sur la voie publique aux utilisateurs des transports publics. Cette possibilité serait une autre transcription possible de l'objectif poursuivi par le groupe (Proposition 2).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Proposition 1 – Affirmer l'objectif de développement des parkings relais en modifiant l'article L1214-4 du code des transports :

“Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise **assure**, en fonction, notamment **principalement**, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés. **Le nombre et la localisation des places de stationnement doivent être cohérents avec la desserte du territoire en transports publics réguliers de personnes**”.

Proposition 2 – Renforcer les pouvoirs de police de la circulation du maire en lui permettant de réserver certains stationnements aux utilisateurs des transports publics réguliers de personne.

Compléter l'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales :

“Le maire peut, par arrêté motivé : (...)

3° Réserver des stationnements sur ces mêmes voies aux usagers des transports publics de personnes, à titre permanent ou provisoire, pour favoriser l'usage des transports publics réguliers de personnes sur l'agglomération”.

PROPOSITION SD-A2.2 : INTERDIRE LES CENTRES VILLES POUR LES VÉHICULES LES PLUS ÉMETTEURS DE GAZ À EFFET DE SERRE

POINTS D'ATTENTION

→ Les travaux du groupe n'ont pas précisé les stratégies d'extension de l'obligation de création de zones à faible émission.

Toutefois, le comité légistique suggère deux stratégies, qui peuvent se combiner :

- substituer à l'exigence de régularité du dépassement des seuils une règle moins exigeante (la répétition ou un nombre de fois à déterminer) - proposition 1
- étendre les agglomérations concernées par l'obligation d'établir un Plan de Protection de l'atmosphère (PPA), qui détermine lui-même le champ d'application de l'obligation d'établir une Zone à Faible Émission (ZFE) - proposition 2

En revanche, la généralisation du dispositif des zones à faible émission à l'ensemble des agglomérations même non concernées par la pollution atmosphérique est frappée d'une incohérence au regard du dispositif existant qui ne cible que les agglomérations dans lesquelles des dépassements des seuils de qualité de l'air se produisent. Les motifs qui conditionnent la création de ces zones tiennent justement au dépassement de ces seuils. Faire autrement suppose de créer un autre dispositif juridique fondé sur des motifs distincts.

→ L'interdiction de la circulation des véhicules les plus émetteurs dans les agglomérations mérite également quelques précisions.

Tout d'abord, le centre-ville ne fait pas l'objet d'une définition juridique. Aussi, pour réaliser l'intention des membres, le comité légistique s'est appuyé sur la notion d'agglomération, sans préciser de seuils en nombre d'habitants, cette hypothèse n'ayant pas été envisagée par le groupe.

Ensuite, pour qu'un tel dispositif voit le jour, il serait nécessaire d'identifier au préalable les critères au regard desquels seraient mesurées les émissions de CO₂ d'une part ainsi que les catégories de véhicules dont la circulation serait interdite d'autre part. N'ayant pas identifié dans les travaux du groupe de telles propositions, le comité légistique propose un dispositif qui permettrait de dépasser ces silences afin d'atteindre l'objectif du groupe de travail (Proposition 3)

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

→ Pour l'extension, dans un premier temps, du champ d'application des zones à faible émission :

Proposition 1 – Substituer à l'exigence de régularité une règle de seuil moins exigeante :

Modifier l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales :

“ 1. – Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions mobilité peuvent être créées dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du même code ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière **répétée ou au moins ou plus de X fois par semestre/trimestre/an**, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent.

À compter du 1^{er} janvier 2021, l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est également obligatoire, dans un délai de deux ans, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées au même article L. 221-1 ne sont pas respectées de manière régulière **au moins ou plus de X fois/semestre/trimestre/an** ou de manière répétée, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements.”

Proposition 2 – Étendre les agglomérations concernées par l'obligation d'établir un PPA :

- Modifier l'article L. 222-4 du code de l'environnement :

Dans toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants **de de 100.000 habitants**, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'État, les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 ou, le cas échéant, les normes spécifiques mentionnées au 2^o du I de l'article L. 222-1, applicables aux plans de protection de l'atmosphère ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de

son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

Ou

– Abroger l'article R. 222-13-1 du code de l'environnement (décret en Conseil d'État).

Cette disposition prévoit la possibilité pour des zones où la pollution serait prévenue par un autre moyen plus efficace de ne pas élaborer un plan de protection de l'atmosphère. Supprimer cette exception permettrait d'étendre le champ d'application du plan de protection de l'atmosphère et donc par ricochet de l'obligation d'établir une zone à faibles émissions.

Proposition 3 – Pour interdire à terme la circulation des véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre dans les agglomérations, plusieurs modifications sont nécessaires :

– Compléter l'article L. 1214-1 du code des transports relatif au plan de mobilité :

Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la 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, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. **À ce titre, à l'issue de l'évaluation prévue à l'article L1214-8-1 du même code, il quantifie les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre liées au transport sur son territoire.**

Créer un nouvel article L. 2213-4-1-1 dans la première section « Police de la circulation et du stationnement » du Chapitre III du Titre premier du code général des collectivités territoriales :

“ I – Pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre imputées au transport terrestre conformément aux objectifs fixés dans le plan de mobilité, les zones à faibles émissions mobilité doivent, à partir du 1er janvier 2030, interdire la circulation des véhicules dont le volume d'émission est supérieur au seuil fixé par le pouvoir réglementaire. Les catégories de véhicules concernés sont déterminées par le pouvoir réglementaire.

II. Le projet de modification de l'arrêté établissant la zone à faibles émissions mobilités, fait l'objet d'une participation dans les conditions fixées au III de l'article L. 2212-4.

III – Lorsque l'agglomération n'est pas couverte par une zone à faibles émissions mobilité, le titulaire du pouvoir de police de la circulation doit, par un arrêté motivé, réglementer la circulation des véhicules en vue de réduire, conformément aux objectifs fixés par le plan de mobilité, les émissions de gaz à effet de serre imputées au transport terrestre.

IV – Le projet d'arrêté accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes de réduction des gaz à effet de serre sont mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

V. – L'autorité compétente pour prendre l'arrêté en évalue de façon régulière, au moins tous les trois ans, l'efficacité des mesures au regard des bénéfices attendus et peut le modifier en suivant la procédure prévue au IV du présent article.

VI. Les volumes d'émission de gaz à effet de serre des véhicules sont définis à partir des règles arrêtées [dans XXXXX]. Les catégories de véhicules concernés sont arrêtées par le pouvoir réglementaire”.

Proposition SD A2.2.1 : Réduire la vitesse maximum autorisée à 30km/h en agglomération

POINTS D'ATTENTION

Le comité légistique signale qu'un abaissement national de la vitesse en agglomération conduirait à limiter la faculté aujourd'hui reconnue aux autorités locales de moduler la vitesse en agglomération en fonction de circonstances locales particulières. En toute hypothèse, il faudra prévoir la suppression des zones 30.

Par ailleurs, l'exception prévue pour les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés ou pour le périphérique parisien n'a pas été envisagée. Le comité légistique propose de la maintenir.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE :

- Modifier L'article R. 413-3 du code de la route :

“En agglomération, la vitesse des véhicules est limitée à 50 **30** km/h.

Toutefois, cette limite peut être relevée à 70 km/h sur les sections de route où les accès des riverains et les traversées des piétons sont en nombre limité et sont protégés par des dispositifs appropriés. La décision est prise par arrêté de l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation, après consultation des autorités gestionnaires de la voie et, s'il s'agit d'une route à grande circulation, après avis conforme du préfet.

Sur le boulevard périphérique de Paris, cette limite est fixée à 70 km/h”.

- Supprimer l'article R. 411-4 du code de la route.

PROPOSITION SD-A2.3 : AUGMENTER LES MONTANTS DU FONDS VÉLO DE 50 À 200 MILLIONS D'€ PAR AN POUR FINANCER DES PISTES CYCLABLES

POINTS D'ATTENTION

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit : « *Priorité n° 4. - Développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie / [...] A cet effet, l'Etat prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 Md€ engagés d'ici à 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Trois thématiques sont identifiées, auxquelles seront affectées les enveloppes suivantes : / [...] - 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied. »*

Les crédits budgétaires du plan vélo sont gérés par le MTES.

La proposition souhaitée par les membres impliquerait de multiplier par 4 les montants annuels dédiés au fonds vélo.

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Dans la loi de finances, cela prendrait la forme de la multiplication par 4 de l'actuel crédit budgétaire.

Pour mémoire, un article dispose dans chaque loi de finances : « *Il est ouvert aux ministres, pour 20XX, au titre du budget général, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant, respectivement, aux montants de XX € et de XX €, conformément à la répartition par mission donnée à l'état B annexé à la présente loi. »*

Cet état B est un tableau mentionnant les crédits affectés à chaque mission et programme du budget général.

PROPOSITION SD-A2.4 : GÉNÉRALISER LES AMÉNAGEMENTS DE VOIES RÉSERVÉES AUX VÉHICULES PARTAGÉS ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LES AUTOROUTES ET VOIES RAPIDES

POINTS D'ATTENTION

Le cadre juridique est déjà existant. En effet, l'article L. 411-8 du code de la route prévoit que :

« L'autorité investie du pouvoir de police de la circulation **peut**, eu égard aux nécessités de la circulation **ou de la protection de l'environnement, réglementer, de façon temporaire, notamment à certaines heures, ou de façon permanente, la circulation sur la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération.**

Elle peut notamment réserver une partie de la voie publique pour en faire une voie de circulation destinée à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou des véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du présent code.

Pour des raisons liées aux conditions de circulation et à la sécurité routière, elle peut ne pas autoriser la circulation sur ces emplacements réservés des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes même s'ils répondent aux conditions du deuxième alinéa du présent article. »

Aussi, le comité légistique suggère que le caractère expérimental du dispositif **porte sur son caractère obligatoire**, lorsque le réseau routier national ou routier départemental hors agglomération dessert des agglomérations couvertes par les zones à faible émission mobilité (ZFE).

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Créer un nouvel article **L. 411-8-1 du code de la route** :

“À titre expérimental, à compter du 1^{er} janvier 2021 [date d’entrée en vigueur de l’obligation plus générale d’élaborer une ZFE], **pendant trois ans, lorsque le réseau routier national ou le réseau routier départemental hors agglomération dessert des agglomérations couvertes par une zone à faibles émissions mobilité, l’autorité investie du pouvoir de police réserve une portion de la voie publique du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération à la circulation de transport en commun, des véhicules transportant un nombre minimal d’occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l’article L. 3132-1 du code des transports.**

L’identification des portions de voies réservées à la circulation de ces véhicules est décidée par un arrêté motivé de l’autorité investie du pouvoir de police à la suite de la consultation des autorités responsables des zones à faibles émissions mobilité et de l’élaboration du plan de mobilité.

Les conditions de l’expérimentation sont précisées par le pouvoir réglementaire. L’expérimentation fait l’objet d’une évaluation dont les résultats sont rendus publics”.

Proposition SD A2.4.1 : Augmenter les dotations de l’Etat envers les collectivités territoriales pour développer les transports en commun

TRANSCRIPTION JURIDIQUE

Un article en loi de finances qui inscrirait XXX € crédits supplémentaires à la dotation des collectivités territoriales en vue de développer les transports en commun.