

Se déplacer - Objectif A2

AMÉNAGER LES VOIES PUBLIQUES POUR PERMETTRE DE NOUVELLES HABITUDES DE DÉPLACEMENT

Impact gaz à effet de serre :



Les aménagements d'infrastructures peuvent avoir un effet important sur les émissions, particulièrement si elles sont réalisées en lien avec les incitations de SD A1. L'interdiction progressive des véhicules en centre-ville peut avoir un effet limité sur les émissions à court terme, mais cet effet peut devenir important à long terme, au fur et à mesure que les zones d'interdiction s'étendent, et en contribuant à changer le rapport à la voiture en ville.

Résultat du vote :

Nombre d'inscrits : 150
Nombre de votants : 148
Nombre d'abstentions : 2
Nombre de suffrages exprimés : 145
OUI : 98,6 %
NON : 1,4 %
Pourcentage de votes blancs sur le nombre de votants : 2 %

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DE L'OBJECTIF

Notre ambition est de rendre possible l'alternative à la voiture individuelle en solo chaque fois que cela est possible, ce qui implique des aménagements, des investissements et des évolutions réglementaires.

S'il n'existe pas d'aménagement pour les autres moyens de transport, nous ne parviendrons pas à changer les habitudes. Nous avons encore des marges très importantes de progrès dans ce domaine.

Pour ce faire, nous proposons de :

- Ⓣ **PROPOSITION SD-A2.1** : Créer des parkings relais
- Ⓣ **PROPOSITION SD-A2.2** : Interdire les centres villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre
- Ⓣ **PROPOSITION SD-A2.3** : Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables
- Ⓣ **PROPOSITION SD-A2.4** : Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides

PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DE L'OBJECTIF

Nous voulons que d'ici 2030, l'espace public soit adapté à d'autres usages que celui de la voiture individuelle.

Les aménagements ont un impact important sur nos comportements et faciliter les mobilités moins émettrices de CO₂ est un enjeu majeur.

Pour cela, nous proposons d'agir à différents niveaux :

D'abord, nous proposons deux actions complémentaires pour « désinciter » l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre :

- Créer des parkings relais dont le ticket permet un accès aux transports publics en centre-ville ;
- Interdire l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants (polluants locaux) à court terme, en se basant sur les réglementations existantes, puis dans un second temps, avant 2030, en s'appuyant sur le niveau d'émission de gaz à effet de serre des véhicules.

Il est possible de réduire la place des véhicules en centres-villes, comme l'ont montré de nombreuses collectivités (Strasbourg, Madrid, Oslo...). Pourtant, les véhicules restent très présents dans la majorité des centres-villes, ce qui contribue aux émissions de CO₂ et aux émissions de polluants locaux très nocifs pour la santé humaine. La justice européenne a d'ailleurs jugé que la France a dépassé « de manière systématique et persistante » depuis 2010, le seuil limite dans l'air de dioxyde d'azote, alors que ce gaz est responsable chaque année de 7 500 décès prématurés en France.

Ensuite, il s'agit de rendre possible le développement d'alternatives à la voiture, en investissant dans les infrastructures de mobilité douce. Nous proposons d'augmenter le montant du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables.

Enfin, nous souhaitons encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

PROPOSITION SD-A2.1 : CRÉER DES PARKINGS RELAIS

Cette proposition vise à créer des parkings relais pour permettre aux personnes de déposer leur véhicule à la lisière du centre-ville :

- Pour chaque zone limitée ou interdite, en fonction de la taille de la ville, 1 à 4 (chiffre indicatif) parkings relais minimum devront être prévus et financés, avec une connexion au réseau de transport public. Ces infrastructures doivent être anticipées et financées sans attendre afin d'offrir de réelles alternatives aux citoyens ;
- Ces parkings relais devront être installés près des transports en commun pour en faire des points multimodaux. Pour éviter l'artificialisation des sols, les parkings à étages végétalisés seront privilégiés chaque fois que possible ;
- Ces parkings relais donnent droit pour les utilisateurs à un ticket utilisable dans les transports publics en centre-ville ;
- Un appui de l'État pour financer ces infrastructures, en complément des collectivités, est préconisé par le groupe ;
- Ces parkings relais existent déjà dans certaines villes : à Strasbourg, 10 parkings permettent de stationner son véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tramway ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule (dans la limite de 7 personnes voyageant ensemble) avec un tarif à la journée autour de 4 euros ; à Aix-en-Provence, ces parkings relais

ont également été aménagés et donnent accès aux bus de la ville ; à Dublin, 7 parkings relais proposent au total 2 200 places de stationnement et un système innovant de paiement : « *pay by text, by phone or online* » ayant pour objectif d'augmenter la fréquentation.

Cette proposition ne peut pour le moment s'appliquer aux départements d'outre-mer. Les réseaux de transports en commun et le manque de foncier ne permettent pas la construction de parking relais. Une réflexion pour une mise en place sur le long terme est possible, il faudra cependant réfléchir à des modalités de mise en œuvre et de financement.

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

L'objectif de cette proposition est de limiter les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre dans les centres-villes. Elle permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en améliorant la santé des habitants car tous les véhicules émettent des polluants locaux (particules fines liées à la combustion et aux pneus, oxyde d'azote, etc.). Elle se justifie également par le fait que les centres-villes peuvent développer les transports en commun et les mobilités alternatives (vélo, trottinette, marche, etc.) pour limiter l'usage de la voiture.

Cette proposition est pensée par le groupe en deux temps : à court terme, agir sur les véhicules émetteurs de polluants locaux, en s'appuyant sur la réglementation existante ; à plus long terme, interdire les centres-villes aux véhicules fortement émetteurs de CO₂.

→ À court terme, interdire l'accès aux centres-villes pour les véhicules les plus polluants en se basant sur les réglementations existantes (c'est-à-dire en étendant les zones de faible émission (ZFE) et en les rendant obligatoires) :

- En cas de non-respect des valeurs limites annuelles fixées par la réglementation européenne pour les polluants locaux (c'est-à-dire pour n'importe lequel des polluants inclus dans la norme Euro sur les véhicules), le maire d'une ville doit s'engager à mettre en place dès l'année suivante, des mesures structurantes pour réduire ses émissions, en augmentant l'accessibilité aux alternatives (transports en commun et mobilités actives) et en désincitant l'usage des véhicules particuliers, de société ou de livraison, notamment les plus polluants. Cette proposition est applicable dès les textes adoptés.

→ D'ici 2030, mettre en place une exclusion des véhicules les plus émetteurs de CO₂ dans les centres-villes. Cette exclusion concernera *a minima* les véhicules émettant plus de 110g de CO₂/km, ou un seuil plus faible si cela est jugé pertinent.

En parallèle, des moyens seront mis à la disposition des collectivités pour encourager la création de parkings relais et d'innovations permettant d'améliorer l'offre de transports alternatifs à la voiture et de réduire les émissions liées aux transports. Ce mécanisme pourra notamment passer par un financement accru des appels à projets innovants, afin de financer les projets des collectivités territoriales, et, de développer massivement des transports en commun pour qu'ils soient attractifs et plus nombreux aussi bien à la campagne qu'en ville. La prise en charge financière pourrait être faite par l'État. La collectivité territoriale pourrait financer selon son choix la gratuité ou non pour les usagers.

Des exemptions pourront être prévues de manière transitoire pour les professionnels (artisans) et des cas spécifiques (personnes en situation de handicap, ambulances, etc.).

La très récente décision de la cour d'appel d'Angleterre, qui a jugé illégal le projet de construction d'une 3^{ème} piste de l'aéroport londonien d'Heathrow, faute de prise en compte des engagements climatiques du Royaume-Uni, peut ouvrir une piste complémentaire.

NB : À Madrid, seuls les véhicules à faible émission sont autorisés dans le centre-ville depuis 2018. La zone concernée couvre 472 hectares¹. Il doit être précisé que la mesure a été critiquée lors de sa mise en œuvre ; mais quelques années plus tard, lorsqu'une nouvelle équipe municipale a proposé de revenir en arrière, des protestations des habitants de Madrid ont été organisées afin de maintenir l'interdiction des voitures².

À Oslo, quasiment aucune voiture ne circule dans le centre-ville, 700 places de parking ont été remplacées par des pistes cyclables. Des exceptions concernent les véhicules d'urgence, les véhicules de livraison à des horaires définis, et les véhicules des personnes à mobilité réduite. Le changement a été effectué sur environ 3 ans³.

TL PROPOSITION SD-A2.3 : AUGMENTER LE MONTANT DU FONDS VÉLO DE 50 À 200 MILLIONS D'EUROS PAR AN POUR FINANCER DES PISTES CYCLABLES

En France, la part du vélo dans les déplacements des Français a chuté de presque 8 points entre 1970 (10 %) et aujourd'hui (2,7 %).

D'après l'enquête nationale transport et déplacement (2008), tous types urbains confondus, de l'espace à dominante rurale jusqu'à Paris intra-muros, les déplacements pour des activités étant à des distances inférieures à 5km, représentent 44 % des déplacements en moyenne, avec un maximum de 57 % et un minimum de 31 % suivant le type urbain. Un vélo électrique peut aisément rouler à 20 km/h, ce qui permet de réaliser un déplacement de 5 km en 15 min.

Le gouvernement a établi en 2018 un plan vélo, repris dans la loi LOM. Ce plan vélo a notamment mis en place la création d'un fonds où l'État verse 50 millions d'euros par an pour financer des infrastructures avec les collectivités (mais le Conseil d'orientation des infrastructures avait estimé les besoins à 88 millions d'euros par an). Le budget de 50 millions d'euros par an équivaut à 0,7 euros par habitant et par an, auxquels s'ajoutent 7,70 euros par habitant par les collectivités locales. Ce montant est à comparer aux 27 euros de dépenses qui sont allouées au vélo au Danemark et aux Pays-Bas (source : Shift Project, 2018 ; WWF France, 2018). Si on souhaitait passer à 30 euros par habitant, il faudrait augmenter le montant de ce fonds.

L'objectif est de donner l'habitude du vélo pour encourager cette mobilité douce, en augmentant les dotations de l'État pour les infrastructures de vélo de 50 à 200 millions d'euros par an (montant demandé par la FUB, Fédération des usagers de la bicyclette).

Cette aide devrait également être utilisée pour développer des pistes cyclables en zone rurale. Une possibilité serait de réserver un montant de l'enveloppe aux zones rurales (entre 25 % et 33 % sur des parcours sur lesquels un flux quotidien à vélo pourrait être possible).

Au-delà des infrastructures, qui sont le cœur de son objectif, ce fonds pourrait également soutenir les dispositifs d'aide à l'achat de vélo électrique.

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

Cette proposition vient encourager le covoiturage et les transports en commun en généralisant les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés (à partir de 2 ou 3 voyageurs par véhicule) et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides notamment sur les « pénétrantes » du périurbain vers les centres, pour réduire les temps de déplacement et permettre des trajets directs.

1. Sources : <https://www.theguardian.com/cities/2018/nov/30/its-the-only-way-forward-madrid-bans-polluting-vehicles-from-city-centre> ; https://www.francetvinfo.fr/economie/automobile/essence/environnement-madrid-bannit-les-voitures-polluantes_3079545.html

2. Source : <https://www.bbc.com/news/world-europe-48886405>

3. <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13319592-1553857948/Content/Politics%20and%20administration/City%20development/Car%20free%20city/The%20Car-free%20Livability%20Programme%202019.pdf>

Les voies dédiées aux véhicules à occupation multiple ont été expérimentées dans plusieurs pays et, en France, dans plusieurs villes comme Grenoble. En Ile-de-France, la proposition d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence pour le co-voiturage a été formulée par l'exécutif régional mais se heurte notamment à des difficultés de mise en place de la vidéoverbalisation sur cette voie⁴.

Ces dispositifs pourraient faire l'objet d'une expérimentation plus large avec le soutien de l'État sur les 10 plus grandes aires urbaines de France, avec une évaluation des impacts.

Globalement, il conviendrait d'augmenter les dotations de l'État envers les collectivités territoriales pour développer les transports en commun.

NB : il ne s'agit pas de financer de nouvelles infrastructures mais de les utiliser autrement (à tout moment ou sur des horaires particuliers, et sur des itinéraires identifiés).

Nous sommes conscients que ces propositions auront un impact sur les acteurs suivants au sein de la société :

- Pour l'interdiction des centres-villes : les habitants et les visiteurs réguliers (salariés notamment), mais aussi l'ensemble des professions (commerçants, livreurs) qui se trouvent dans l'obligation de se déplacer quotidiennement dans ces zones :
 - Il conviendra de prévoir des exemptions pour les professionnels puis une interdiction progressive, en compensation des aides destinées au renouvellement du parc de véhicules.
- Pour le développement du vélo : les autres usagers de l'espace public, notamment les automobilistes qui devront s'habituer à partager la route ;
- Pour les aménagements de voies réservées : les autres usagers de ces routes et particulièrement les utilisateurs de voitures individuelles, qui circulent seuls dans leur véhicule.

Cela nécessite, pour que l'objectif soit atteint, que l'État, les collectivités, les individus et le secteur privé prennent les mesures suivantes :

→ Par l'État :

- Faire évoluer la réglementation (sur les ZFE) ;
- Faire un investissement financier plus fort (dans le cadre du fonds vélo et de la dotation aux collectivités territoriales).

→ Par les collectivités territoriales :

- Appliquer la réglementation (ZFE) et aller au-delà ;
- S'inscrire dans la dynamique en contribuant au financement des aménagements propices aux mobilités alternatives en complément des aides de l'État.

4. <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/grand-paris-les-voies-reservees-au-covoiturage-c-est-pour-quand-10-07-2019-8114088.php>

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 :

“ I. – 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 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° 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-A2.3 : 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.