

VEILLE LOI 4D ET LOI CLIMAT ET RESILIENCE

⇒ Etat des textes après amendements approuvés

I / LOI 4D

Titre Ier - LA DIFFÉRENCIATION TERRITORIALE

Article 1^{er} bis

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le chapitre Ier du titre Ier du livre II de la troisième partie est complété par un article ainsi rédigé :

« Art. L. 3211-3. – Un conseil départemental ou, par délibérations concordantes, plusieurs conseils départementaux peuvent présenter des propositions tendant à modifier ou à adapter des dispositions législatives ou réglementaires, en vigueur ou en cours d'élaboration, concernant les compétences, l'organisation et le fonctionnement d'un, de plusieurs ou de l'ensemble des départements. Ces propositions peuvent en particulier porter sur la différenciation des règles relatives à l'attribution et à l'exercice des compétences applicables aux départements afin de tenir compte des différences de situations dans lesquelles ils se trouvent.

« Les propositions adoptées par les conseils départementaux en application du premier alinéa du présent article sont transmises par les présidents de conseil départemental au Premier ministre, au représentant de l'État dans les départements concernés et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. » ;

2° L'article L. 3444-2 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ces propositions peuvent en particulier porter sur la différenciation des règles relatives à l'attribution et à l'exercice des compétences applicables à ces départements afin de tenir compte des différences de situations dans lesquelles ils se trouvent. » ;

b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les propositions adoptées par les conseils départementaux en application du premier alinéa sont transmises par les présidents de conseil départemental au Premier ministre, au représentant de l'État dans les départements concernés et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. » ;

3° L'article L. 4221-1 est ainsi modifié :

a) Le quatrième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ces propositions peuvent en particulier porter sur la différenciation des règles relatives à l'attribution et à l'exercice des compétences applicables à ces régions afin de tenir compte des différences de situations dans lesquelles elles se trouvent. » ;

b) À la fin du dernier alinéa de l'article L. 4221-1, les mots : « et au représentant de l'État dans les régions concernées » sont remplacés par les mots : « , au représentant de l'État dans les régions concernées et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat » ;

4° À la fin du second alinéa des I et III de l'article L. 4422-16, les mots : « et au représentant de l'État dans la collectivité territoriale de Corse » sont remplacés par les mots : « , au représentant de l'État dans la collectivité territoriale de Corse et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat » ;

5° L'article L. 4433-3 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ces propositions peuvent en particulier porter sur la différenciation des règles relatives à l'attribution et à l'exercice des compétences applicables à ces régions afin de tenir compte des différences de situations dans lesquelles elles se trouvent. » ;

b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les propositions adoptées par les conseils régionaux en application du premier alinéa du présent article sont transmises par les présidents de conseil régional au Premier ministre, au représentant de l'État dans les régions concernées et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. » ;

6° L'article L. 7152-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « au Premier ministre » sont supprimés ;

b) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les propositions adoptées par l'assemblée de Guyane en application du premier alinéa du présent article sont transmises par le président de l'assemblée de Guyane au Premier ministre, au représentant de l'État et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. » ;

7° L'article L. 7252-2 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « au Premier ministre » sont supprimés ;

b) Après le même premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les propositions adoptées par l'assemblée de Martinique en application du premier alinéa du présent article sont transmises par le président de l'assemblée de Martinique au Premier ministre, au représentant de l'État et aux présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat. »

Amendement 383 :

Amendement qui prévoit que le Premier ministre informe dans les six mois les collectivités ayant soumis des propositions de modifications ou d'adaptations législatives, des suites qu'il entend donner à celles-ci.

Article 3

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'article L. 1111-8 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée : « Un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre, lorsqu'il y est expressément autorisé par ses statuts, peut également déléguer à un département ou à une région tout ou partie d'une compétence qui lui a été transférée par ses communes membres ou qui lui est directement attribuée par la loi. » ;

b) À la fin du deuxième alinéa, le mot : « délégente » est remplacé par les mots : « ou de l'établissement public délégant » ;

2° Le premier alinéa du II de l'article L. 1111-9-1 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« II. – Dans chaque région, la composition de la conférence territoriale de l'action publique est déterminée par délibérations concordantes du conseil régional et des conseils départementaux, prises après avis favorable de la majorité des conseils municipaux et des assemblées délibérantes des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.

« À défaut de délibérations concordantes adoptées dans les conditions prévues au premier alinéa du présent II, sont membres de la conférence territoriale de l'action publique : » ;

3° L'article L. 1511-2 est ainsi modifié :

a) Le I est ainsi modifié :

– à la seconde phrase du premier alinéa, après la première occurrence du mot : « région », sont insérés les mots : « , les départements, » ;

– à la première phrase du troisième alinéa, après le mot : « aides », sont insérés les mots : « aux départements, » ;

b) Au début de la dernière phrase du II, sont ajoutés les mots : « Les départements, » ;

4° Au 2° de l'article L. 4221-1-1, les références : « et L. 4253-1 à L. 4253-3 » sont remplacées par les références : « , L. 4253-1 à L. 4253-3 et L. 4253-5 ».

Amendement 531 :

Permet de garantir que la délégation d'une compétence du bloc communal au département ou à la région se fasse avec l'accord express des communes membres de l'EPCI.

Amendement 317 :

À ce jour, une commune, ou toute autre collectivité territoriale, peut déléguer l'une de ses compétences à un EPCI à fiscalité propre, l'inverse n'est pas prévu par la loi. Il

n'est pas non plus envisageable pour un EPCI à fiscalité propre de déléguer l'exercice d'une de ses compétences à une structure syndicale.

En commission, les sénateurs ont ouvert la possibilité d'une délégation vers la région ou le département. Un amendement permet aux EPCI à fiscalité propre de déléguer l'exercice d'une compétence dont ils sont attributaires à une commune, un syndicat de communes ou un syndicat mixte.

Amendement 204 :

Visé à rendre obligatoire un débat sur les modalités de fonctionnement des conférences territoriales de l'action publique (CTAP), dans les douze mois qui suivent l'élection des conseillers régionaux. Permet aux élus de s'exprimer et de débattre sur des sujets de fonds lors de la réunion de cette instance dite de « concertation ».

En imposant un débat entre les élus de chaque conférence, la loi donnerait la possibilité aux élus de prévoir des commissions thématiques ou géographiques lorsque la région est particulièrement étendue ou bien que la réflexion autour d'une politique publique le nécessite. Cette organisation favoriserait des débats uniquement entre les autorités en charge de la politique publique.

Les commissions ainsi créées pourraient rendre des avis sans que ceux-ci n'aient besoin d'être à nouveau débattus en séance plénière.

Article 4 quater

I. – La première partie du livre premier du code général des collectivités territoriales est complété par un titre II ainsi rédigé :

« Titre II : Dialogue entre les collectivités territoriales et l'État

« Chapitre unique : conférence de dialogue État-collectivités territoriales

« Art. L. 1121-1. – Il est institué auprès du représentant de l'État, dans chaque département, une conférence de dialogue compétente en particulier pour donner un avis sur des cas complexes d'interprétation des normes, de mise en œuvre de dispositions législatives ou réglementaires, pour identifier les difficultés locales en la matière, pour porter ses difficultés à la connaissance de l'administration centrale et pour faire des propositions de simplification. Elle est saisie par le préfet, l'un de ses membres, tout maire ou tout président d'établissement public de coopération intercommunale.

« Elle est aussi chargée de rechercher un accord entre l'autorité compétente pour élaborer les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme ou les cartes communales et les autres personnes associées à cette élaboration ou de formuler en tant que de besoin des propositions alternatives.

« Cette conférence peut être également saisie, à l'initiative du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale de la commune d'implantation, de tout projet d'aménagement ou de construction pour lequel une décision ou un avis de l'État est nécessaire jusqu'à cette décision ou cet avis.

« La conférence comprend, avec voix délibérative, des représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, représentant au moins la moitié de ses membres, deux députés, deux sénateurs, des représentants de l'État.

« Lorsque la conférence est saisie conformément aux deuxième et troisième alinéas du présent article, le représentant de l'État dans le département y associe les services de l'État compétents avec voix consultative, s'ils ne sont pas membres de la conférence.

« Son secrétariat est assuré conjointement par les services de l'État et un représentant des collectivités territoriales et de leurs groupements.

« Art. L. 1121-2. – En s'appuyant sur les travaux de la conférence mentionnée à l'article L. 1121-1, le représentant de l'État dans le département remet chaque année au Gouvernement un rapport sur les difficultés rencontrées en matière d'application des normes, assorti de ses propositions en matière de simplification. »

II. – La section 6 du chapitre II du titre III du livre Ier du code de l'urbanisme est abrogée.

III. – Au deuxième alinéa de l'article L. 143-21 du code de l'urbanisme, les mots : « commission de conciliation prévue à l'article L. 132-14 » sont remplacés par les mots : « conférence de dialogue prévue à l'article L. 1121-1 du code général des collectivités territoriales ».

Amendement 1332 :

Elaboration d'une véritable instance de dialogue entre l'Etat et les collectivités territoriales dans chaque département.

L'objet est de remplacer la commission de conciliation actuellement prévue par le code de l'urbanisme par une conférence du dialogue aux attributions plus larges.

Les auteurs souhaitent instituer une saisine obligatoire de cette conférence, préalablement aux déférés préfectoraux, avant de saisir le tribunal administratif compétent ou avant d'émettre un avis défavorable aux projets de PLU ou de SCoT.

TITRE II - LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Chapitre II - Les transports

Article 6

I. – Dans un délai de deux mois à compter de la publication de la présente loi, un décret fixe, après concertation avec les collectivités territoriales concernées, une liste des autoroutes, routes ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national, dont la propriété peut être transférée par l'État dans le domaine public routier des départements, de la métropole de Lyon et des métropoles.

Le représentant de l'État dans le département communique aux collectivités territoriales ou métropoles concernées toutes les informations permettant le transfert d'une portion de voie, autoroute ou route relevant du domaine public routier national non concédé en connaissance de cause. Il transmet ces informations à toute collectivité territoriale ou groupement intéressé par le transfert, dès réception d'une demande d'information de leur part.

Les collectivités territoriales et métropoles intéressées adressent au ministre chargé des transports une demande indiquant les routes dont elles sollicitent le transfert, dans un délai d'un an à compter de la publication de ce décret.

Si plusieurs demandes ont été présentées pour une même autoroute, route, ou de portion de voies, le représentant de l'État dans le département organise entre les collectivités territoriales et groupements intéressés une concertation, dont il fixe la durée, afin de parvenir à la présentation d'une demande unique. Il peut également proposer la constitution d'un syndicat mixte aux collectivités territoriales et aux groupements intéressés par le transfert. En l'absence d'accord au terme de la concertation, le représentant de l'État dans le département désigne la collectivité ou le groupement bénéficiaire du transfert. Il peut également désigner un bénéficiaire du transfert sur une portion seulement de la voie, route ou autoroute si cette partie est individualisable, d'un seul tenant et sans enclave et que cette partition n'est de nature à nuire ni aux nécessités de la sécurité routière ni à la cohérence des itinéraires.

Après instruction des demandes, au regard notamment de la cohérence des itinéraires et des conditions de l'exploitation des voies, l'État notifie aux collectivités territoriales et métropoles concernées, dans un délai de cinq mois à compter de la réception de la demande formulée par la collectivité ou la métropole concernée, la décision déterminant les voies qui sont définitivement transférables. Dans un délai de deux mois à compter de la notification de cette décision, les collectivités territoriales et métropoles concernées peuvent renoncer à ce transfert.

Le transfert des routes, avec leurs accessoires et dépendances, est constaté par arrêté du représentant de l'État dans le département dans un délai de quatre mois suivant la notification de la décision. L'arrêté emporte transfert des servitudes, droits et obligations correspondants, ainsi que le classement des routes transférées dans la voirie de la collectivité territoriale ou de la métropole. La notification de l'arrêté emporte de plein droit mise à jour des documents d'urbanisme affectés par le transfert, à compter de la date effective du transfert. Ce transfert prend effet le 1er janvier de l'année suivante ou le 1er janvier de la seconde année suivante si la décision est prise après le 31 juillet de son année d'édiction. Toutefois, les collectivités territoriales ou métropoles concernées peuvent demander au représentant de l'État dans le département, au plus tard un mois après l'arrêté constatant le transfert des routes, avec leurs accessoires et dépendances, que le transfert prenne effet au 31 juillet de l'année suivante.

Le transfert des routes s'effectue, le cas échéant, sans préjudice de leur caractère de route express ou de route à grande circulation. Les autoroutes et routes transférées sont maintenues au sein du réseau transeuropéen de transport. Après le transfert, le changement de statut s'opère dans les conditions prévues par le code de la voirie routière, à l'exception des autoroutes ou portions d'autoroutes, lorsque le maintien de leur statut autoroutier ne se justifie plus, il est prononcé par la collectivité ou le groupement qui en est propriétaire, après avis conforme du préfet coordonnateur des itinéraires routiers.

La propriété des biens meubles et immeubles de l'État utilisés à la date du transfert pour l'aménagement, l'entretien, l'exploitation ou la gestion des routes transférées est cédée aux collectivités territoriales et métropoles concernées, avec les servitudes, droits et obligations correspondants, lorsqu'ils sont exclusivement destinés à cet usage. La cession prend effet à la date du transfert des routes concernées. Elle est constatée par arrêté du représentant de l'État dans le département après concertation avec la collectivité territoriale ou la métropole concernée.

L'utilisation des biens susceptibles de servir à la fois à des routes transférées et non transférées est régie par une convention conclue entre l'État et la collectivité territoriale ou la métropole concernée.

L'utilisation des biens susceptibles de servir à des routes transférées à plusieurs collectivités territoriales ou métropoles en application du présent article est régie par une convention conclue entre celles-ci. La convention

détermine à quelle collectivité territoriale ou métropole la propriété des biens est transférée et les conditions de ce transfert. Cette convention précise, le cas échéant, les conditions dans lesquelles le propriétaire met à la disposition des autres collectivités territoriales ou métropoles les biens nécessaires au fonctionnement des services chargés des routes transférées.

Les terrains acquis par l'État en vue de l'aménagement des routes transférées sont cédés aux collectivités territoriales et métropoles concernées. La cession prend effet à la date du transfert des routes. Elle est constatée par arrêté du représentant de l'État dans le département.

Les transferts et cessions prévus au présent article sont réalisés à titre gratuit et ne donnent lieu au paiement d'aucun droit, ni d'aucune indemnité ou taxe, ni de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts.

II. – Les personnels affectés à l'aménagement, l'entretien, l'exploitation ou la gestion des routes transférées peuvent être transférés aux collectivités territoriales et métropoles concernées dans les conditions prévues aux I, II et III de l'article 44, sous réserve des deux derniers alinéas du II.

Les I, II et IV de l'article 44 ne sont pas applicables en tant qu'ils renvoient aux I, II et III de l'article 81 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Une convention conclue entre l'État et les collectivités territoriales ou les métropoles concernées détermine, dans ce cas, les modalités de répartition des services ou parties de service ainsi que des personnels chargés de la mise en œuvre des compétences de l'État transférées à chacune d'entre elles, après consultation des comités sociaux concernés.

Cette convention est conclue, au plus tard, deux mois avant le transfert de compétences. À défaut, les personnels ne sont pas transférés. Dans ce dernier cas, la collectivité territoriale ou la métropole concernée reçoit une compensation financière qui est déterminée selon les modalités prévues au IV de l'article 44. Le nombre d'emplois pris en compte pour le calcul de cette compensation est fixé en fonction de la surface de chaussées transférées.

III. – Sous réserve des dispositions du code général des collectivités territoriales et du code de la route relatives aux pouvoirs de police de la circulation du représentant de l'État et du maire, le pouvoir de police de la circulation sur les voies transférées est exercé, selon les cas, par le président du conseil départemental, par le président du conseil de la métropole de Lyon ou par le président du conseil de la métropole, à l'exception des autoroutes, où il est exercé par l'autorité compétente de l'État, en concertation avec, selon les cas, le président du conseil départemental, le président du conseil de la métropole de Lyon ou le président du conseil de la métropole.

IV. – Les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes transférées ou des passages supérieurs situés en surplomb de celles-ci sont soumis pour avis au représentant de l'État territorialement compétent. Il s'assure que ces modifications ne compromettent pas la capacité de l'autoroute à garantir la continuité des itinéraires routiers d'intérêt national et européen, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire national, ainsi que le respect des règles de l'art. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par voie réglementaire.

V. – Pour l'application du I dans la collectivité territoriale de Guyane :

1° La référence au département est remplacée par la référence à la collectivité territoriale de Guyane ;

2° La référence au représentant de l'État dans le département est remplacée par la référence au représentant de l'État dans la collectivité territoriale.

VI. – Pour l'application du III dans la collectivité territoriale de Guyane, la référence au président du conseil départemental est remplacée par la référence au président de l'assemblée de Guyane.

VII (nouveau). – Pour l'application à Mayotte du I, la référence au département est remplacée par la référence au Département de Mayotte.

Amendement 724 :

Disposition prévoyant une communication par les préfets aux collectivités qui en font la demande de « toutes les informations permettant le transfert ». Devant le risque que ne soient transmises que des informations techniques, les auteurs de l'amendement souhaitent compléter cet alinéa en précisant la nature de certaines informations qui leur paraissent importantes à transmettre.

Article 7

I A (nouveau). – À titre expérimental et pour une durée de huit ans suivant l'entrée en vigueur de la présente loi, les régions volontaires peuvent se voir transférer des autoroutes, routes et portions de voies non concédées relevant du domaine public routier national situées sur leur territoire.

I. – Dans un délai de deux mois à compter de la publication de la présente loi, un décret fixe, après concertation avec les collectivités territoriales concernées, une liste des autoroutes, routes, ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national, susceptibles d'être mises à disposition des régions dans le cadre de l'expérimentation prévue au I A.

Les régions sont compétentes pour aménager, entretenir et exploiter ces routes.

Le représentant de l'État dans la région communique aux collectivités territoriales concernées, toutes les informations permettant la mise à disposition d'une autoroute, route ou portion de voie relevant du domaine public routier national non concédé en connaissance de cause, dès réception d'une demande d'information de leur part.

Les régions peuvent se porter candidates pour cette expérimentation dans un délai d'un an à compter de la publication du décret mentionné au premier alinéa du présent I. La candidature d'une région à cette expérimentation est présentée par le président du conseil régional, après délibération du conseil régional. La demande porte sur tout ou partie des autoroutes, routes ou portions de voies du réseau routier national mentionnées dans la liste mentionnée au même premier alinéa, ainsi que sur celles mentionnées à l'article 6 dont les départements, les métropoles ou, le cas échéant, la métropole de Lyon n'auront pas sollicité le transfert.

Après instruction des demandes au regard notamment de la cohérence des itinéraires et des conditions de l'exploitation des voies, l'État notifie aux régions, au plus tard six mois à compter de la réception de la candidature formulée par la région concernée, sa décision fixant le périmètre de l'expérimentation, après en avoir informé les départements, les métropoles et, le cas échéant, la métropole de Lyon, s'ils ont sollicité le transfert de routes en application du même article 6. Dans un délai de deux mois à compter de la notification de cette décision, la région peut renoncer à sa participation à l'expérimentation.

Une convention est conclue entre l'État et la région dans un délai de huit mois à compter de la notification de la décision mentionnée au cinquième alinéa du présent I. Elle fixe la date à partir de laquelle les voies, avec leurs dépendances et accessoires, les biens servant exclusivement à l'aménagement, la gestion, l'entretien, l'exploitation de ces voies, ainsi que les terrains acquis par l'État en vue de leur aménagement sont mis à la disposition de la région. Elle prévoit que la région est substituée à l'État pour les servitudes, droits et obligations correspondants. Elle précise également, le cas échéant, les conditions d'utilisation des biens meubles et immeubles susceptibles de servir à la fois à des routes mises à la disposition des régions dans le cadre de l'expérimentation et à des routes du domaine public routier national non concédé.

L'utilisation des biens susceptibles de servir à la fois à des routes mises à disposition de la région à titre expérimental et à des routes transférées à plusieurs collectivités ou groupements en application de l'article 6 est régie par une convention conclue entre les personnes publiques concernées. Cette convention précise, le cas échéant, les conditions dans lesquelles le propriétaire met à la disposition de la région les biens nécessaires au fonctionnement des services chargés des routes mises à sa disposition.

La remise des biens prévue au présent article est réalisée à titre gratuit et ne donne lieu au paiement d'aucun droit, ni d'aucune indemnité ou taxe, ni de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts.

La mise à disposition des routes est sans incidence sur le statut de route express, de route à grande circulation, d'autoroute et de route d'importance européenne.

Les projets de modification substantielle des caractéristiques techniques des autoroutes mises à disposition des régions ou des passages supérieurs situés en surplomb de ces autoroutes sont soumis pour avis au représentant de l'État territorialement compétent. Il s'assure que ces modifications ne compromettent pas la capacité de l'autoroute à garantir la continuité des itinéraires routiers d'intérêt national et européen, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire national, ainsi que le respect des règles de l'art. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par voie réglementaire.

II. – La compensation des charges de fonctionnement et d'investissement liées à l'expérimentation s'opère dans les conditions fixées au I de l'article 43.

La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations routières sur le réseau routier national inscrites dans les contrats conclus entre l'État et la région en vigueur à la date de l'expérimentation est exercée par la région pendant la durée de l'expérimentation.

Une convention conclue entre l'État et la région bénéficiaire de l'expérimentation définit les modalités de transfert des crédits correspondant au transfert de charges.

Cette convention prévoit également le versement à la région, pendant la durée de l'expérimentation, d'une soulte correspondant aux montants des financements restant à mobiliser prévus par l'État dans les contrats mentionnés au deuxième alinéa du présent II. Elle est versée par fractions annuelles, conformément au calendrier prévu par la convention. Le montant de ces fractions est égal à la moyenne annuelle des financements restant à mobiliser à la date du transfert de maîtrise d'ouvrage sur la durée de ces contrats. Cette soulte est affectée exclusivement au

La fédération qui unit le métier du taxis

financement des opérations prévues dans la convention. La convention prévoit les modalités de reversement à l'État de l'éventuelle fraction non consommée de la soulte au terme de l'expérimentation.

III. – À compter de la date de début de l'expérimentation, les personnels relevant de l'État qui participent à l'exercice des compétences en matière d'aménagement, de gestion, d'entretien ou d'exploitation des routes relevant de la voirie nationale dévolues aux régions en application du présent article sont également mis à leur disposition à titre gratuit pour la même durée, sous réserve des deux derniers alinéas du présent III.

Lorsque les personnels concernés exercent pour partie seulement leurs fonctions dans des services ou parties de service chargés de la mise en œuvre des compétences dévolues aux régions, ils ne sont pas mis à disposition. Dans ce cas, la région reçoit une compensation financière, qui est déterminée selon les modalités prévues au IV de l'article 44. Le nombre d'emplois pris en compte pour le calcul de cette compensation est fixé en fonction de la surface de chaussées transférées.

La convention d'expérimentation conclue entre l'État et la région détermine la liste des personnels mis à disposition, après consultation des comités sociaux concernés.

IV. – Pendant la durée de l'expérimentation, le président du conseil régional gère le domaine public routier national mis à la disposition de la région. Il exerce les pouvoirs de police afférents à cette gestion, notamment en ce qui concerne la circulation et la conservation sur ce domaine, sous réserve des dispositions du code général des collectivités territoriales, du code de la route et du présent article relatives aux pouvoirs de police de la circulation du représentant de l'État dans la région et du maire. Sous réserve des dispositions du code général des collectivités territoriales et du code de la route relatives aux pouvoirs de police de la circulation du représentant de l'État territorialement compétent et du maire, le pouvoir de police de la circulation sur les routes mises à disposition de la région est exercé par le président du conseil régional, à l'exception des autoroutes, où il est exercé par l'autorité compétente de l'État, en concertation avec le président du conseil régional.

Le président du conseil régional peut fixer, pour les sections de routes hors agglomération relevant de sa compétence et ne comportant pas au moins deux voies affectées à un même sens de circulation, une vitesse maximale autorisée supérieure de 10 km/h à celle prévue par le code de la route. Cette décision prend la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées.

Le représentant de l'État dans la région peut, dans le cas où il n'y aurait pas été pourvu par le président du conseil régional, et après une mise en demeure restée sans effet, exercer les attributions dévolues au président du conseil régional en matière de police en vertu du premier alinéa du présent IV.

Pour la gestion du domaine public routier mis à sa disposition et pour toute la durée de l'expérimentation, les régions peuvent commissionner et assermenter des agents à cet effet. Sur les voies du réseau routier national mises à la disposition des régions dans le cadre de l'expérimentation, les agents commissionnés et assermentés à cet effet peuvent, dans les conditions prévues à l'article L. 116-2 du code de la voirie routière, constater les infractions à la police de la conservation du domaine public routier et à la police de la circulation sur ces mêmes voies, et établir les procès-verbaux concernant ces infractions.

V. – Pendant la période d'expérimentation, les départements peuvent transférer à la région la gestion d'une route départementale identifiée comme étant d'intérêt régional dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, afin de lui permettre de l'aménager, de la gérer, de l'entretenir et de l'exploiter.

Une convention conclue entre le département et la région détermine les modalités et la durée de ce transfert.

Le pouvoir de police de la circulation du président du conseil départemental sur les routes qui font l'objet de la délégation est exercé par le président du conseil régional selon les modalités définies aux articles L. 3221-4 à L. 3221-5 du code général des collectivités territoriales.

VI. – Pendant la période d'expérimentation, la région bénéficiaire de la mise à disposition peut transférer à un département la gestion d'une route mise à sa disposition à titre expérimental et située sur le territoire du département concerné, afin de lui permettre de l'aménager, de la gérer, de l'entretenir et de l'exploiter.

Une convention conclue entre le département et la région, après avis du représentant de l'État dans la région, détermine la durée et les modalités d'exercice du transfert de gestion.

Le pouvoir de police de la circulation du président du conseil régional sur les routes qui font l'objet du transfert de gestion est exercé par le président du conseil départemental selon les modalités définies aux articles L. 3221-4 à L. 3221-5 du code général des collectivités territoriales.

VII. – Une démarche d'évaluation des résultats de l'expérimentation est engagée conjointement par l'État et chacune des régions concernées au plus tard six mois avant la fin de l'expérimentation afin d'évaluer l'opportunité du transfert définitif de ces voies routières nationales de l'État aux régions. Dans le cadre de cette évaluation, il est organisé un débat sur l'expérimentation au sein des assemblées délibérantes des collectivités concernées. Au plus tard trois mois avant son terme, le bilan de l'expérimentation est rendu public. Il est transmis pour information au Conseil supérieur de la fonction publique territoriale, au Conseil supérieur de la fonction publique de l'État ainsi qu'aux comités sociaux compétents.

À la moitié de la durée fixée pour l'expérimentation, il est organisé un débat sur celle-ci au sein du conseil régional. Le Gouvernement transmet au Parlement un rapport présentant les régions participant à l'expérimentation ainsi qu'une évaluation intermédiaire de l'expérimentation.

Amendement 271 :

Amendement de suppression de l'article, donc annulation de l'expérimentation du transfert de routes nationales aux régions.

Amendement 724 :

La commission des lois demande, conformément l'article 43 du règlement du Sénat, une nouvelle délibération sur l'article 7 du projet de loi, supprimé en séance publique contre son avis et celui du Gouvernement.

Au cours de ses travaux, la commission a approuvé, après l'avoir modifié, le dispositif qui tend à mettre à disposition des régions volontaires, à titre expérimental, des routes et autoroutes du domaine public routier national non concédé.

L'article 7 adopté par la commission comportait de nombreuses avancées qui étaient appelées de leurs vœux par les collectivités territoriales concernées. La commission s'était attachée à allonger la durée de l'expérimentation, à assouplir la procédure de candidature, à garantir une meilleure concertation des régions par l'État, à renforcer l'information des collectivités territoriales concernées, à doter le président du conseil régional des moyens nécessaires à l'aménagement et l'entretien du domaine routier mis à la disposition de la région, ainsi qu'à renforcer l'évaluation de l'expérimentation.

Dès lors, la commission propose de revenir à son texte et, par conséquent, de rétablir cette expérimentation permettant aux régions volontaires d'exercer la compétence voirie sur une partie du domaine routier national non concédé, sous réserve de deux modifications.

En premier lieu, la commission propose, après concertation avec les collectivités concernées, de fixer à trois mois après la publication de la liste des routes susceptibles d'être mises à disposition des collectivités territoriales, le délai ouvert aux régions pour candidater à l'expérimentation. En second lieu, elle juge nécessaire de modifier les portions du domaine routier et autoroutier sur lesquelles le représentant de l'État serait compétent en matière de police de la circulation afin de garantir la cohérence juridique de la répartition des pouvoirs de police de la circulation sur le domaine autoroutier.

Article 9

I. – Le code des transports est ainsi modifié :
1° L'article L. 2111-1-1 est ainsi modifié :
a) Le premier alinéa est ainsi modifié :

– après le mot : « national », sont insérés les mots : « et les installations de service relevant du domaine public ferroviaire mentionné à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques et dédiées à la gestion de ces lignes » ;

– les mots : « SNCF Réseau » sont remplacés par les mots : « la société SNCF Réseau et de sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du présent code » ;

a) bis (nouveau) Après le même premier alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
« Les installations de service éligibles au transfert prévu au premier alinéa du présent article sont celles qui sont gérées par SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9. Un décret en Conseil d'État fixe la liste des catégories d'installations concernées.
« Le transfert mentionné au premier alinéa du présent article est réalisé sous réserve de la transmission, à l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire, du contrat actualisé depuis moins de quatre ans mentionné à l'article L. 2111-10. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :
« Par dérogation au 1° de l'article L. 2101-1 et aux articles L. 2111-9 et L. 2111-9-1 du présent code, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire assume la pleine responsabilité des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert de gestion et, le cas échéant, de la gestion des gares de voyageurs transférées, ou peut confier à toute personne la pleine responsabilité de tout ou partie de ces missions de gestion de l'infrastructure et, le cas échéant, de la gestion de ces gares de voyageurs. L'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire peut conclure un contrat de performance avec les gestionnaires des infrastructures transférées pour définir les modalités et les objectifs dudit transfert. » ;

c) Le troisième alinéa est ainsi modifié :
– les mots : « SNCF Réseau » sont remplacés par les mots : « la société SNCF Réseau, sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 » ;
– sont ajoutés les mots : « et, le cas échéant, de la gestion d'installations de service transférées » ;

d) Après le même troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
« Par dérogation au I de l'article L. 2123-3 du code général de la propriété des personnes publiques, l'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire d'un transfert de gestion en application du présent article peut modifier l'affectation des biens dont la gestion lui est transférée, sous réserve de l'accord préalable du ministre chargé des transports, sans que ce changement d'affectation n'entraîne le retour des biens concernés à la société SNCF Réseau ou à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9.
« L'autorité organisatrice de transport ferroviaire bénéficiaire du transfert est substituée à la société SNCF Réseau ou à la filiale mentionnée au même 5° dans l'ensemble des droits et obligations liés aux biens qui lui sont transférés, à l'exception de ceux afférents à des dommages constatés avant la date du transfert et à des impôts ou taxes dont le fait générateur est antérieur à cette même date. » ;

2° La première phrase du troisième alinéa de l'article L. 2111-9-1 A est ainsi rédigée : « Une convention technique est établie entre la société SNCF Réseau, sa filiale mentionnée au 5° du même article L. 2111-9, l'autorité organisatrice des transports ferroviaires et les personnes responsables de la réalisation des missions transférées. » ;

2° bis (nouveau) Après le mot : « notamment », la fin de la seconde phrase du même troisième alinéa de l'article L. 2111-9-1 A est ainsi rédigée : « les conditions dans lesquelles sont assurées les circulations ferroviaires durant la réalisation d'opérations de renouvellement. » ;

3° Après le même article L. 2111-9-1 A, il est inséré un article L. 2111-9-1 B ainsi rédigé :
« Art. L. 2111-9-1 B. – I. – Sous réserve du II du présent article, la mise à disposition, par la société SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9, de salariés concourant à l'exercice de missions de gestion de l'infrastructure ou d'exploitation d'installations de service sur les lignes faisant l'objet d'un transfert dans les conditions fixées aux articles L. 2111-1-1 ou L. 2111-9-1 A du présent code ou aux articles L. 3114-1 à L. 3114-3 du code général de la propriété des personnes publiques s'effectue :
« 1° Dans les conditions prévues à l'article 61-2 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique et à l'article L. 8241-2 du code du travail, lorsque le salarié est mis à la disposition de la personne publique bénéficiaire du transfert ;
« 2° Dans les conditions prévues au même article, lorsque le salarié est mis à la disposition de la personne privée à qui le bénéficiaire du transfert confie la pleine responsabilité de tout ou partie des missions de gestion de l'infrastructure sur les lignes faisant l'objet du transfert ou, le cas échéant, des missions de gestions d'installations de services transférées.
« II. – La convention de mise à disposition des salariés concernés porte sur une durée qui ne peut être supérieure à vingt ans.
« Sans préjudice du premier alinéa du présent II, lorsque la mise à disposition s'effectue dans le cadre d'un transfert de gestion ou de missions, sa durée maximale correspond à la durée éventuellement prévue par la convention de transfert.
« La durée de la mise à disposition du salarié est également précisée dans l'avenant au contrat de travail mentionné au 3° de l'article L. 8241-2 du code du travail. » ; 4° Le I de l'article L. 2122-2 est ainsi rédigé :
« I. – Ne sont pas soumis à la section 2 du présent chapitre, au II de l'article L. 2122-9, aux articles L. 2122-11 à L. 2122-13, L. 2123-1 à L. 2123-3-1 et L. 2123-3-3 à L. 2123-3-7 ainsi qu'au titre III du présent livre :

« 1° Les réseaux locaux et régionaux autonomes destinés uniquement à l'exploitation de services de transport de voyageurs empruntant une infrastructure ferroviaire ;
« 2° Les lignes destinées uniquement à l'exploitation de services urbains ou suburbains de transport ferroviaire de voyageurs et, le cas échéant, les installations de services qui y sont exclusivement attachées ;
« 3° Les lignes et, le cas échéant, les installations de services qui y sont exclusivement attachées, qui ne sont utilisées, pour des services de transport ferroviaire de marchandises, que par une seule entreprise ferroviaire qui ne réalise pas de services de transport ferroviaire à l'échelle nationale tant qu'aucun autre candidat ne demande à utiliser une capacité sur ces lignes. » ;
5° (nouveau) Le quatrième alinéa de l'article L. 2221-1 est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Lorsqu'une autorité organisatrice de transport ferroviaire s'est vue transférer la gestion de lignes en application de l'article L. 2111-1-1, l'établissement public lui transmet l'ensemble des données techniques nécessaires à l'exercice de ses missions, dans l'objectif de garantir la sécurité et l'interopérabilité du réseau. Un décret en Conseil d'État précise les modalités de cette transmission et les catégories d'informations concernées. »
II. – L'article L. 3114-1 du code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :
1° Le second alinéa est ainsi rédigé :
« Ces transferts concernent uniquement, soit les lignes séparées physiquement du reste du réseau ferré national, soit les lignes d'intérêt local ou régional à faible trafic. » ;
2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
« Ils sont autorisés sous réserve des besoins liés à la politique nationale en matière de transports et des besoins en matière de défense, selon une procédure fixée par décret en Conseil d'État. »

Amendement 1700 :

Vise à permettre un transfert de maîtrise d'ouvrage des opérations d'aménagement d'une voie de son domaine public routier à une autre collectivité ou à un autre groupement.

Il prévoit pour ce faire, le transfert de la maîtrise d'ouvrage d'une collectivité ou d'un groupement à un autre, par le biais d'un dispositif de conventionnement.

Il précise, également, que cette maîtrise d'ouvrage serait exercée à titre gratuit mais pourrait donner lieu à une indemnisation.

Ce faisant, cet amendement conforte le dispositif de l'article 8 du projet de loi et apporte un assouplissement bienvenu aux modalités d'exercice de la maîtrise d'ouvrage d'opérations d'aménagement en matière routière.

Article 10

Le code de la route est ainsi modifié :

1° L'article L. 130-9 est ainsi modifié :

a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;

b) Avant le dernier alinéa, sont insérés dix-huit alinéas ainsi rédigés :

« II. – Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, lorsqu'elles sont compétentes en matière de voirie et sur leur domaine routier, installer des appareils de contrôle mentionnés au premier alinéa du I. Les conditions de leur installation et les modalités de traitement des constatations effectuées par ces appareils par les agents de police municipale ou par les gardes champêtres sont définies par décret en Conseil d'État.

« L'installation des dispositifs fixes ou mobiles de ces appareils de contrôle est subordonnée à l'accord, par arrêté motivé, de l'autorité compétente de l'État, après avis de la commission départementale de la sécurité routière.

« Les équipements déployés par les collectivités territoriales ou leurs groupements doivent être homologués et compatibles avec les systèmes automatisés de traitement des infractions.

« Les lieux d'implantation des dispositifs fixes sont déterminés en tenant compte, notamment, d'études d'accidentologie et de leur cohérence avec l'implantation antérieure de radars installés par l'État.

« Si des demandes concurrentes d'installation de ces appareils de contrôle sont présentées par des collectivités territoriales ou leurs groupements, l'autorité compétente de l'État est chargée d'assurer une concertation entre les

collectivités ou groupements concernés. En l'absence d'accord au terme de la concertation, l'autorité compétente de l'État peut autoriser une seule collectivité ou un seul groupement à installer lesdits dispositifs.

« III. – Les données à caractère personnel collectées au moyen des dispositifs installés en application du II peuvent faire l'objet de traitements automatisés dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« La mise en œuvre de ces dispositifs de contrôle automatisés est autorisée par arrêté de l'autorité compétente de l'État.

« Ces traitements automatisés peuvent comporter la consultation du système d'immatriculation des véhicules prévu à l'article L. 330-1 du présent code, ainsi que des fichiers des véhicules autorisés à circuler sur les voies et espaces concernés.

« Les données collectées relatives aux véhicules sont conservées dans les conditions mentionnées au I du présent article.

« IV. – Une collectivité territoriale peut demander à l'État de mettre en œuvre les traitements automatisés prévus au premier alinéa du III. Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre par l'État à la demande d'une collectivité territoriale ou d'un groupement, une convention entre l'État et la collectivité ou le groupement concerné définit les modalités de cette mise en œuvre. Les conditions applicables sont alors celles prévues au I.

« Une collectivité territoriale ou un groupement peut, avec une ou plusieurs autres collectivités territoriales ou groupements, dans le cadre d'un centre local automatisé de constatations des infractions routières, mettre en œuvre conjointement les traitements automatisés prévus au premier alinéa du III. Lorsque les dispositifs et les traitements automatisés prévus au présent article sont mis en œuvre conjointement par plusieurs collectivités ou groupements, une convention entre les collectivités ou groupements concernés définit les modalités de cette mise en œuvre et, le cas échéant, la contribution de la collectivité ou du groupement à son financement.

« V. – Sans préjudice de la compétence générale des officiers et des agents de police judiciaire, ont compétence pour assurer le traitement des constatations des infractions à la police de la circulation effectuées par ces appareils, établir les procès-verbaux concernant ces infractions et avoir accès aux données issues des traitements prévus au premier alinéa du III :

« 1° Sur les voies de toutes catégories et sur le territoire de leur commune ou de leurs groupements, les agents de police municipale et les gardes champêtres des communes ou de leurs groupements commissionnés à cet effet ;

« 2° À Paris, les contrôleurs relevant du statut des administrations parisiennes exerçant leurs fonctions dans la spécialité voie publique et les agents de surveillance de Paris ;

« 3° Sur les voies départementales, les gardes champêtres du département commissionnés à cet effet.

« Seuls ces agents, et uniquement concernant les données collectées sur le territoire de leur collectivité ou de leur groupement, ont accès aux données issues des traitements prévus au IV.

« Lorsque les dispositifs et traitements mentionnés au deuxième alinéa du I du présent article sont mis en œuvre par l'État en application du IV, seuls les agents mentionnés au présent V peuvent être rendus destinataires des données caractérisant l'infraction pour les besoins du constat qu'ils ont compétence pour opérer.

« VI. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

2° (nouveau) À la dernière ligne du tableau constituant le second alinéa du I de l'article L. 143-1, la référence : « n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités » est remplacée par la référence : « n° du relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale ».

Amendement 1699 :

Meilleur encadrement et garantie de l'opérationnalité des collectivités territoriales et de leurs groupements d'installer des appareils de contrôle automatique des véhicules sur la voirie.

- Limitation de la faculté d'installer des radars automatiques aux seules collectivités et groupements gestionnaires de voiries et sur leur domaine routier ;
- Précision la procédure et les conditions d'installation d'un appareil de contrôle automatique des véhicules par les collectivités territoriales ou leurs groupements ;
- Garantie que le traitement des constatations effectuées par ces appareils répond à des modalités identiques à celles effectuées par les radars installés par l'Etat.

Cet amendement vise à assurer une meilleure association des collectivités territoriales et leurs groupements aux décisions d'implantation des radars, tout en

garantissant que le cadre juridique applicable ne présente aucun risque constitutionnel et permette à l'État d'assister les collectivités dans l'exercice de cette compétence.

Sous-amendement 1704 :

Visé à modifier l'amendement n°1699 tout en poursuivant le même objet, à savoir de mieux encadrer et de garantir l'opérationnalité de l'exercice de la compétence nouvellement dévolue aux collectivités territoriales et à leurs groupements d'installer des appareils de contrôle automatique des véhicules sur la voirie.

Il permet de prendre en compte la situation particulière des collectivités de Nouvelle-Calédonie, de Polynésie française et de Wallis-et-Futuna.

En effet, l'amendement n°1699 conserve le dernier alinéa de l'article 10, qui étend cette nouvelle compétence aux collectivités de Nouvelle-Calédonie, de Polynésie française et de Wallis-et-Futuna, en modifiant le tableau associé à l'article L. 143-1 du code de la route.

S'agissant du contrôle automatisé, les dispositions du code de la route applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie-française et à Wallis-et-Futuna sont spécifiques à ces territoires, dans la mesure où le droit de l'immatriculation relève de la compétence de chaque collectivité.

Ainsi, l'installation de radars automatiques par ces collectivités exigerait le développement de systèmes d'information spécifiques tant pour le contrôle sanction automatisé que pour l'immatriculation des véhicules, et l'automatisation des liens avec les autorités judiciaires et financières, non automatisés à ce jour.

Le coût de tels développements serait alors trop important et disproportionné au regard de l'objectif.

CHAPITRE III - La lutte contre le réchauffement climatique et préservation de la biodiversité

Article 12

I. – Le code de l’environnement est ainsi modifié :

1° Après le 3° de l’article L. 131-4, il est inséré un 3° bis ainsi rédigé :

« 3° bis D’un représentant des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ; »

2° Après l’article L. 131-6, il est inséré un article L. 131-6-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 131-6-1. – L’agence délègue aux régions, à leur demande, tout ou partie de l’instruction et de l’octroi des aides et subventions et de l’attribution de concours financiers en matière de transition énergétique et d’économie circulaire.

« Le montant du financement délégué à la région ne peut être inférieur au cinquième du montant total des crédits et subventions en matière de transition énergétique et d’économie circulaire gérés par l’agence.

« L’agence et la région volontaire concluent une convention de transition énergétique régionale qui fixe la durée de la délégation, définit le montant du financement délégué à la région, les orientations stratégiques et méthodologiques pour la mise en œuvre de ces programmes, ainsi que les modalités de règlement des charges afférentes à cette délégation. Les modalités de cette convention sont précisées par décret en Conseil d’État. »

II. – Le 1° du I entre en vigueur à l’expiration des mandats des représentants des collectivités territoriales, en cours à la date de promulgation de la présente loi.

Amendement 1514 :

Si l'article 12 de la loi prévoit d'ouvrir le Conseil d'administration aux EPCI, l'étude d'impact prévoit que "le nombre de représentants pour ce collège resterait de trois", ce qui rend de facto quasi inopérante cette ouverture.

Il s'agit de permettre la représentation des différents échelons de collectivités territoriales et de leurs groupements. Ajouter trois membres au collège permettrait par exemple d'avoir 6 représentants pour un Conseil d'administration de 30 membres.

Il s'agit également d'élargir la composition aux acteurs locaux (PETR et Pays par exemple) fortement impliqués dans la conduite de politiques publiques en matière de transition écologique : programmes alimentaires territoriaux, PCAET, rénovation énergétique du tertiaire public. Plus encore de nombreux Contrats de relance et de transition écologique (CRTE) se déploient à l'échelle des PETR.

Article 13

I. – Le code de l’environnement est ainsi modifié :

1° L’article L. 414-1 est ainsi modifié :

a) À la fin de l’article L. 414-1, à la fin de la première phrase du premier alinéa et à la première phrase du deuxième alinéa du III, les mots : « et des établissements publics de coopération intercommunale concernés » sont remplacés par les mots : « , des établissements publics de coopération intercommunale concernés et du conseil régional » ;

b) (nouveau) Après le même III, il est inséré un III bis ainsi rédigé :

« III bis. – Pour les sites exclusivement terrestres, le conseil régional peut, après consultation des organes délibérants des communes et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, présenter à l'autorité administrative un projet de proposition d'inscription d'une zone spéciale de conservation ou un projet de désignation d'une zone de protection spéciale. L'autorité administrative y répond par un avis motivé et peut, selon le cas, procéder à la notification à la Commission européenne de la proposition d'inscription de la zone spéciale de conservation ou à la désignation de la zone de protection spéciale selon la procédure prévue au même III.

2° L'article L. 414-2 est ainsi modifié :

a) Après le IV bis, il est inséré un IV ter ainsi rédigé :

« IV ter. – Pour les sites exclusivement terrestres, les compétences mentionnées aux II, III, IV et V sont exercées par la région ou, en Corse, la collectivité de Corse. L'autorité administrative est alors le président du conseil régional ou, en Corse, le président de la collectivité de Corse. Dans le cas de sites inter-régionaux, une convention est conclue entre les régions concernées pour désigner celle qui assurera le rôle d'autorité administrative. » ;

b) Au V, le mot : « État » est remplacé par les mots : « autorité compétente » ;

c) Au VI, les mots : « l'autorité administrative » sont remplacés par les mots : « la composition du comité de pilotage Natura 2000 est arrêtée conjointement avec l'autorité militaire. Cette dernière » ;

3° L'article L. 414-3 est ainsi modifié :

a) Aux troisième et dernière phrases du deuxième alinéa du I, les mots : « de l'État » sont remplacés par le mot : « publiques » ;

b) Il est ajouté un III ainsi rédigé :

« III. – Pour les sites exclusivement terrestres, les compétences mentionnées aux I et II sont exercées par la région ou, en Corse, la collectivité de Corse. L'autorité administrative est alors le président du conseil régional ou, en Corse, le président de la collectivité de Corse.

« Ces dispositions s'entendent sans préjudice des dispositions spécifiques relatives à la gestion des programmes relatifs aux fonds européens. »

II. – L'article 1395 E du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du I, les mots : « le préfet » sont remplacés par les mots : « l'autorité compétente » ;

2° Le même I est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'autorité compétente mentionnée au premier alinéa du présent I et au 1 du II est le préfet ou, pour les sites Natura 2000 exclusivement terrestres, le président du conseil régional ou, en Corse, le président de la collectivité de Corse. » ;

3° Au premier alinéa du II, les mots : « le préfet » sont remplacés par les mots : « l'autorité compétente ».

III. – Le présent article entre en vigueur le 1er janvier 2023.

IV. – Les fractions d'emplois en charge de l'exercice de la compétence transférée font l'objet d'une compensation financière aux collectivités bénéficiaires du transfert de la compétence mentionné au I dans les conditions prévues au IV de l'article 44 de la présente loi.

Amendement 850 :

Les départements gestionnaires des espaces naturels sensibles doivent eux aussi être consultés par la région sur les propositions d'inscription d'une zone spéciale de conservation ou sur un projet de désignation d'une zone de protection spéciale.

TITRE III - L'URBANISME ET LE LOGEMENT

Article 15

I. – L'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1° Le second alinéa du III est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« La liste de ces communes est arrêtée sur proposition des établissements publics de coopération intercommunale auxquels elles appartiennent, après avis du représentant de l'État dans le département et dans la région et de la commission nationale mentionnée à l'article L. 302-9-1-1. Par dérogation, en cas d'absence de suite donnée à la demande d'une commune par l'établissement public de coopération intercommunale d'appartenance, cette commune peut saisir le représentant de l'État dans le département. Cette liste ne peut porter que sur les communes entrant dans l'une de ces catégories :

« 1° Les communes qui ne sont pas situées dans une agglomération de plus de 30 000 habitants et dont l'isolement ou les difficultés d'accès aux bassins de vie et d'emplois environnants les rendent faiblement attractives, dont les critères d'appréciation sont précisés par décret en Conseil d'État ;

« 2° Les communes situées dans une agglomération ou un établissement public de coopération intercommunale mentionnés au I du présent article dans lesquels le nombre de demandes de logements sociaux par rapport au nombre d'emménagements annuels, hors mutations internes dans le parc locatif social, se situe en-deçà d'un seuil fixé par le décret mentionné au 1° du présent III ;

1° bis (nouveau) Après le III de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation, il est ajouté un III bis ainsi rédigé :

« III bis. – Les dispositions de la présente section ne sont pas applicables aux communes dont plus de la moitié du territoire urbanisé est soumis à une inconstructibilité résultant d'une zone A, B ou C d'un plan d'exposition au bruit approuvé en application de l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme ou d'une servitude de protection instituée en application des articles L. 515-8 à L. 515-11 du code de l'environnement, ou à une inconstructibilité de bâtiment à usage d'habitation résultant de l'application du règlement d'un plan de prévention des risques technologiques ou d'un plan de prévention des risques naturels définis, respectivement, aux articles L. 515-15 et L. 562-1 du code de l'environnement, ou d'un plan de prévention des risques miniers défini à l'article L. 174-5 du code minier, ou des dispositions de l'article L. 121-22-4 du code de l'urbanisme applicables aux zones définies au 1° de l'article L. 121-22-2 du même code ou des dispositions de l'article L. 1321-2 du code de la santé publique.

2° Après le mot : « figurent », la fin du onzième alinéa du IV est ainsi rédigée : « dans la liste transmise par l'administration fiscale principalement issue de la déclaration des propriétaires prévue à l'article 1418 du code général des impôts, déduction faite des logements concédés par nécessité absolue de service en application de l'article L. 4145-2 du code de la défense. »

II. – Le 2° du I entre en vigueur le 1er janvier 2023.

Amendement 1053 :

Comme l'a reconnu la Cour des Comptes dans un récent rapport de février 2021, la notion de "territoire urbanisé" pour apprécier l'inconstructibilité d'une commune pose problème dans la mesure où elle n'est définie ni dans la loi, ni dans les directives d'application. Ce flou entraîne des difficultés d'interprétation pour les services de l'Etat et des différences d'appréciation entre les territoires, chaque préfecture de département utilisant ses propres outils informatiques, sans que les collectivités puissent déterminer de leur côté si elles relèvent ou pas de ce critère d'exemption. Donc il est proposé que la notion de territoire urbanisé et le mode de calcul utilisé pour apprécier l'inconstructibilité d'une commune soient précisés par décret en Conseil d'Etat.

⇒ Les autres articles du projet de loi 4D restent encore à examiner

II/ LOI CLIMAT ET RESILIENCE

Titre Ier - CONSOMMER

Chapitre II - Encadrer et réguler la publicité

Article 4

I. – Le code de l’environnement est ainsi modifié :

1° Le chapitre IX du titre II du livre II est complété par une section 8 ainsi rédigée :

« Section 8

« Publicité sur les produits et services ayant un impact excessif sur le climat

« Art. L. 229-60. – I. – Est interdite la publicité relative à la commercialisation ou faisant la promotion des énergies fossiles. Un décret en Conseil d’État précise la liste des énergies fossiles concernées et les règles applicables aux énergies renouvelables incorporées aux énergies fossiles. N’entrent pas dans le champ de l’interdiction les carburants dont le contenu en énergie renouvelable est réputé supérieur ou égal à 50 %.

« II. – Le décret prévu au I définit les modalités d’application du présent article, en tenant compte notamment des exigences d’un bon accès du public à l’information relative au prix des énergies concernées, ainsi que des obligations légales ou réglementaires des fournisseurs et distributeurs de ces énergies. Ces modalités d’application sont sans incidence sur les obligations prévues à l’article L. 224-1 du présent code, aux articles L. 224-3 et L. 224-7 du code de la consommation, à l’article 63 de la loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l’énergie et au climat et à l’article L. 122-3 du code de l’énergie.

« Art. L. 229-60-1. – Est interdite la publicité relative à la vente ou faisant la promotion de l’achat des voitures particulières neuves mentionnées au 1° bis de l’article 73 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités.

« Un décret en Conseil d’État précise la liste des véhicules concernés.

« Art. L. 229-61. – Le fait de ne pas respecter les interdictions prévues aux articles L. 229-60 et L. 229-60-1 est puni d’une amende de 20 000 € pour une personne physique et de 100 000 € pour une personne morale, ces montants pouvant être portés jusqu’à la totalité du montant des dépenses consacrées à l’opération illégale.

« En cas de récidive, le montant des amendes prévues au premier alinéa du présent article peut être porté au double.

« Art. L. 229-62. – I. – Une information synthétique sur l’impact environnemental des biens et services, considérés sur l’ensemble de leur cycle de vie, si cette information est disponible, est visible et facilement compréhensible dans les publicités sur les produits suivants :

« 1° Les biens et les services pour lesquels l’affichage environnemental mentionné à l’article L. 541-9-9-1 a été rendu obligatoire ;

« 2° Les produits concernés par une étiquette énergie obligatoire, au titre de l’article 16 du règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2017 établissant un cadre pour l’étiquetage énergétique et abrogeant la directive 2010/30/UE, pour lesquels l’information synthétique est la mention de la classe d’efficacité énergétique du produit considéré ;

« 3° Les véhicules concernés par une étiquette obligatoire au titre de l’article L. 318-1 du code de la route, pour lesquels l’information synthétique est la mention de la classe d’émissions de dioxyde de carbone du véhicule considéré.

« II. – Les obligations mentionnées au I ne s’appliquent pas aux publicités radiophoniques.

« III. – Un décret pris en Conseil d’État fixe les conditions d’application du présent article. Il peut prévoir, afin d’assurer la bonne visibilité de l’information prévue au I en tenant compte des contraintes d’espace dans les publicités, que ces dernières comportent, pour la mise à disposition d’autres informations ou mentions obligatoires, un renvoi clair et lisible vers un support distinct aisément accessible par les consommateurs.

« Art. L. 229-63. – Tout manquement aux dispositions de l’article L. 229-62 est sanctionné, dans les conditions prévues par les dispositions du chapitre II du titre II du livre V du code de la consommation, par une amende d’un montant de 20 000 € pour une personne physique et de 100 000 € pour une personne morale, ces montants pouvant être portés jusqu’à la totalité du montant des dépenses consacrées à l’opération illégale.

« En cas de récidive, le montant des amendes prévues au premier alinéa du présent article peut être porté au double.

« Art. L. 229-63-1. – Les manquements à l'article L. 229-62 du présent code sont recherchés et constatés par les agents mentionnés à l'article L. 511-3 du code de la consommation. Ils disposent à cet effet des pouvoirs définis au chapitre II du titre Ier du livre V du même code et peuvent mettre en œuvre les mesures prévues à la section 1 du chapitre Ier du titre II dudit code.

« Art. L. 229-64. – Les importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché des biens et services soumis à affichage environnemental obligatoire en application de l'article L. 541-9-9-1, à une étiquette énergie obligatoire au titre de l'article 16 du règlement (UE) 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2017 établissant un cadre pour l'étiquetage énergétique et abrogeant la directive 2010/30/UE, ou à une étiquette obligatoire au titre de l'article L. 318-1 du code de la route, et dont les investissements publicitaires sont supérieurs ou égaux à 100 000 euros par an, se déclarent auprès d'une plateforme numérique dédiée mise en place par les pouvoirs publics, selon des modalités et dans des conditions définies par décret.

« Dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, l'autorité administrative peut sanctionner le manquement à l'obligation prévue au premier alinéa du présent article par une amende d'un montant maximal de 30 000 €.

« Chaque année, les pouvoirs publics publient la liste des entreprises mentionnées au même premier alinéa qui souscrivent et de celles qui ne souscrivent pas à des codes de bonne conduite sectoriels et transversaux mentionnés à l'article 14 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication.

« Les modalités de publication de la liste des entreprises mentionnées au troisième alinéa du présent article sont fixées par voie réglementaire.

« Section 8 bis (Division et intitulé supprimés)

« Art. L. 229-64-1. – (Supprimé) » ;

2° (Supprimé)

3° Au premier alinéa du I de l'article L. 581-40, après le mot : « articles », est insérée la référence : « L. 229-61, ».

II. – Les articles L. 229-60 et L. 229-61 du code de l'environnement entrent en vigueur un an après la promulgation de la présente loi. L'article L. 229-60-1 du même code entre en vigueur le 1er janvier 2028.

III et IV. – (Supprimés)

Article 4 bis

Le chapitre VIII du titre II du livre III du code de la route est ainsi modifié :

1° (nouveau) Le second alinéa de l'article L. 328-1 est supprimé ;

2° Il est ajouté un article L. 328-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 328-2. – Dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État, l'autorité administrative peut sanctionner le manquement à l'obligation prévue à l'article L. 328-1 par une amende d'un montant de 50 000 € par diffusion. En cas de récidive, le montant de l'amende peut être porté à 100 000 € ».

Amendement 1408 :

L'article 75 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) prévoit que les publicités en faveur de véhicules à moteur portent obligatoirement un message faisant la promotion des mobilités actives (telles que la marche ou l'usage du vélo), ou des mobilités partagées (telles que le covoiturage) ou des transports en commun, cela pour inciter au report modal vers des solutions de mobilité moins émettrices de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques.

18 mois après la publication de loi LOM, le décret ne semble toujours pas publié alors qu'une consultation sur un projet de décret a été engagée il y a tout juste 1 an. On peut donc s'interroger sur les véritables ambitions du gouvernement. Il s'agit donc de rappeler la volonté du législateur de voir cette mesure entrer en application dans les plus brefs délais.



La fédération qui unit le métier du taxis

Titre II - PRODUIRE ET TRAVAILLER

Chapitre II - Adapter l'emploi à la transition écologique

Article 17

I. – Le deuxième alinéa de l'article L. 6123-3 du code du travail est ainsi modifié :

1° La première phrase est complétée par les mots : « et des personnes qualifiées dans le domaine de la transition écologique » ;

2° Le début de la seconde phrase est ainsi rédigé : « Pour chaque institution et organisation ainsi que pour la nomination des personnes qualifiées dans le domaine de la transition écologique, le principe... (le reste sans changement). »

II (nouveau). – Après le cinquième alinéa de l'article L. 4251-13 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le schéma identifie les secteurs et bassins d'emploi menacés par la transition écologique et détermine des objectifs de soutien à la reconversion professionnelle. »

Amendement 854 :

Vise à renforcer le cadrage des Schémas régionaux de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) en matière de planification économique relative à la reconversion professionnelle des secteurs sinistrés par la crise climatique.

Avec la stratégie nationale bas carbone, la France renoue avec son excellence en matière de prospective et de construction des politiques publiques sur le long terme.

Les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet), documents cadres de références des politiques régionales d'aménagement du territoire doivent évoluer et accorder une attention particulière aux secteurs d'emploi qui pourraient être impactés par la crise climatique et la nécessité d'adapter notre économie et notre industrie à la transition écologique.

Chapitre III – Protéger les écosystèmes et la diversité biologique

Article 20 decies

La section 2 du chapitre Ier du titre II du livre VI du code minier est complétée par un article L. 621-8-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 621-8-5. – I. – Sur réquisitions écrites du procureur de la République, sur le territoire de la Guyane et pour la période de temps que ce magistrat détermine et qui ne peut excéder vingt-quatre heures, renouvelables sur décision expresse et motivée selon la même procédure, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale peuvent procéder aux contrôles d'identité prévus au septième alinéa de l'article 78-2 du même code, aux fins de recherche et de poursuite des infractions mentionnées aux 1° à 4° du présent I :

« 1° Infractions en matière d'exploitation de mine ou de détention de substance concessibles sans titre ou autorisation, mentionnées au 1° du I bis de l'article L. 512-1 et à l'article L. 512-2 ;

« 2° Infractions en matière de détention ou de transport de mercure, de tout ou partie d'un concasseur ou d'un corps de pompe sans récépissé de déclaration, mentionnées aux 2° et 3° du I bis de l'article L. 512-1 et à l'article L. 512-2 ;

« 2° bis Infractions en matière de transport de matériel spécifiquement destiné à l'exploitation aurifère mentionnées au 4° du I bis de l'article L. 512-1 ;

« 3° Infractions en matière d'export, de détention ou de transport d'or natif sans déclaration ou justificatif, mentionnées aux 1° et 2° de l'article 414-1 du code des douanes ;

« 4° Infractions en matière de chargement, de déchargement ou de transbordement d'un bateau, d'un engin flottant, d'un matériel flottant ou d'un véhicule terrestre, dans le cadre d'une activité d'orpaillage illégale, mentionnées à l'article L. 621-8-3 du présent code.

« II. – Dans les mêmes conditions, pour les mêmes lieux et pour les mêmes infractions que celles prévues au I, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale peuvent procéder à la visite des véhicules circulant, arrêtés ou en stationnement ainsi que des embarcations navigantes, arrêtées, amarrées ou échouées.

« Les véhicules en circulation ne peuvent être immobilisés que le temps strictement nécessaire au déroulement de la visite, qui doit avoir lieu en présence du conducteur. Lorsqu'elle porte sur un véhicule à l'arrêt ou en stationnement, la visite se déroule en présence du conducteur ou du propriétaire du véhicule ou, à défaut, d'une personne requise à cet effet par l'officier ou l'agent de police judiciaire et qui ne relève pas de son autorité administrative. La présence d'une personne extérieure n'est toutefois pas requise si la visite comporte des risques graves pour la sécurité des personnes et des biens.

« En cas de découverte d'une infraction ou si le conducteur ou le propriétaire du véhicule ou de l'embarcation le demande ainsi que dans le cas où la visite se déroule en leur absence, il est établi un procès-verbal mentionnant le lieu et les dates et heures de début et de fin de ces opérations. Un exemplaire en est remis à l'intéressé et un autre exemplaire est transmis sans délai au procureur de la République. Toutefois, la visite des véhicules spécialement aménagés à usage d'habitation et effectivement utilisés comme résidence ne peut être faite que conformément aux dispositions relatives aux perquisitions et visites domiciliaires.

« III. – Dans les mêmes conditions, pour les mêmes lieux et pour les mêmes infractions que ceux prévus au I, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale peuvent procéder à l'inspection visuelle ou à la fouille des bagages ou du contenu des véhicules et des embarcations. Les détenteurs de ces derniers ne peuvent être retenus que le temps strictement nécessaire au déroulement de l'inspection visuelle ou de la fouille. L'inspection visuelle ou la fouille doit avoir lieu en présence du détenteur.

« En cas de découverte d'une infraction ou si le détenteur le demande, il est établi un procès-verbal mentionnant le lieu et les dates et heures de début et de fin de ces opérations. Un exemplaire en est remis à l'intéressé et un autre exemplaire est transmis sans délai au procureur de la République.

« IV. – Dans les mêmes conditions et pour les mêmes infractions que celles prévues au I, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire et les agents de police judiciaire adjoints mentionnés aux 1°, 1° bis et 1° ter de l'article 21 du code de procédure pénale peuvent accéder à bord et procéder à une visite des navires présents en mer territoriale, se dirigeant ou ayant déclaré leur intention de se diriger vers un port ou vers les eaux intérieures ou présents en amont de la limite transversale de la mer, ainsi que des bateaux, engins flottants, établissements flottants et matériels flottants se trouvant dans la mer territoriale ou en amont de la limite transversale de la mer ainsi que sur les lacs et plans d'eau.

« La visite se déroule en présence du capitaine ou de son représentant. Est considérée comme le capitaine la personne qui exerce, de droit ou de fait, le commandement, la conduite ou la garde du navire, du bateau, de l'engin flottant, de l'établissement flottant ou du matériel flottant lors de la visite.

« La visite comprend l'inspection des extérieurs ainsi que des cales, des soutes et des locaux.

« La visite des locaux spécialement aménagés à usage d'habitation et effectivement utilisés comme résidence ne peut être faite que conformément aux dispositions relatives aux perquisitions et visites domiciliaires.

« Le navire, le bateau, l'engin flottant, l'établissement flottant ou le matériel flottant ne peut être immobilisé que le temps strictement nécessaire au déroulement de la visite, dans la limite de douze heures.

« L'officier de police judiciaire responsable de la visite rend compte du déroulement des opérations au procureur de la République et l'informe sans délai de toute infraction constatée.

« V. – Le fait que les opérations mentionnées aux I à IV révèlent des infractions autres que celles visées dans les réquisitions du procureur de la République ne constitue pas une cause de nullité des procédures incidentes. »

Titre III - SE DEPLACER

Chapitre Ier - Promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture et la transition vers un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement

Section 1 - Dispositions de programmation

Article 25

I. – L'article 73 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :

1° Le II est ainsi modifié :

a) Après le 1°, il est inséré un 1° bis ainsi rédigé :

« 1° bis D'ici le 1er janvier 2030, la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant plus de 123 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre selon la norme WLTP, au sens du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, c'est-à-dire plus de 95 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre selon la norme NEDC, au sens du même règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1er juin 2017. Les véhicules émettant plus que ce seuil représentent, à cette date, au maximum 5 % de l'ensemble des ventes annuelles de voitures particulières neuves ; »

b) Il est ajouté un 3° ainsi rédigé :

« 3° La fin de la vente des véhicules lourds neufs affectés au transport de personnes ou de marchandises et utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici 2040. » ;

2° Après le même II, il est inséré un II bis ainsi rédigé :

« II bis. – Les évolutions décrites au présent article s'accompagnent d'un soutien à l'acquisition de véhicules propres, au recours aux biocarburants pour les véhicules lourds et à la transformation des véhicules. »

II. – L'article L. 251-1 du code de l'énergie est ainsi rédigé :

« Art. L. 251-1. – Sont instituées des aides à l'acquisition de véhicules propres, y compris des cycles, des cycles à pédalage assisté et des remorques électriques pour cycles, le cas échéant sous réserve de la mise au rebut des véhicules polluants, à la transformation de véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique ou à l'installation d'équipements techniques de nature à améliorer la sécurité. »

III. – (Supprimé)

Amendement 1492 :

L'article 25 prévoit, en fixant un objectif intermédiaire pour 2030, la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040. Il prévoit également la fin de la vente de poids lourds, d'autobus et d'autocars neufs utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici à 2040.

Pour accompagner ces évolutions, il est prévu un soutien à l'acquisition de véhicule propre.

Un amendement du rapporteur adopté en commission a étendu le soutien prévu à la transformation des véhicules (retrofit) et au recours aux biocarburants.

Si les biocarburants peuvent constituer une alternative aux carburants conventionnels pour accélérer la décarbonation des véhicules lourds, les auteurs de l'amendement considèrent néanmoins que certains biocarburants, quand ils ne contribuent pas d'ailleurs à une concurrence avec les cultures vivrières, contribuent eux aussi à des émissions de gaz à effet de serre et n'offrent donc pas toujours un bon bilan carbone. Leur production peut également consommer beaucoup d'énergie et dégrader leur bilan énergétique.

Pour ces raisons, les auteurs de l'amendement estiment nécessaire de préciser que le soutien au recours aux biocarburants doit être ciblé sur les biocarburants vertueux en termes de bilan carbone et de bilan énergétique.

Amendement 1545 :

Les auteurs de l'amendement estiment que, plutôt que la mise à la casse de véhicules polluants, leur transformation (retrofitage) peut également contribuer efficacement à la décarbonation du secteur automobile.

Afin de renouveler le parc automobile vers des véhicules moins polluants, ils souhaitent que l'Etat se fixe comme objectif d'atteindre 1 million de véhicules rétrofités d'ici à 2030.

Cet amendement s'inspire d'une proposition de l'Association AIRE (Acteurs de l'Industrie du Rétrofit électrique).

Article 25 bis B

Le chapitre IV du titre Ier du livre V de la première partie du code des transports est complété par un article L. 1514-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 1514-9. – I. – Les données mentionnées au II produites par les systèmes intégrés à un véhicule terrestre à moteur équipé de moyens de communication ou l'un de ses équipements à bord sont transmises, dans un format structuré exploitable au moyen d'outils informatiques, par le constructeur du véhicule ou son mandataire aux acteurs fournissant des services de distribution de carburants alternatifs.

« II. – Les données transmises sont celles pertinentes pour les finalités de traitement et développement de services liés au pilotage de la recharge.

« III. – Les données concernées ainsi que leurs modalités d'accès, de mise à jour et de conservation sont précisées par voie réglementaire. »

Article 25 bis

Pour atteindre les objectifs climatiques de la France mentionnés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie et lutter efficacement contre la pollution de l'air, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants et le renouvellement ou la transformation de leurs véhicules, par une action ciblant en priorité les ménages habitant ou travaillant dans des zones à faibles émissions mobilité définies à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, avant d'être élargie à l'ensemble du territoire.

Amendement 321 :

Il est essentiel que le texte prenne en compte les différences et les disparités sociaux-économiques entre les territoires. En effet, les territoires ne sont pas à égalité en ce qui concerne la transition écologique. Les réalités de terrain de la ruralité diffèrent en bien des points de la vie urbaine (éloignement géographique, dépendance à la voiture et au carburant, pouvoir d'achat plus faible, absence de transport en commun). Ainsi uniformiser l'action de l'Etat sur l'ensemble du territoire sans prendre en compte les différences entre monde rural et monde urbain est une grave erreur qui va conduire inévitablement à des situations ubuesques dans nos territoires ruraux si les mesures de la loi sont pensées selon le prisme métropolitain.

Cet amendement vise donc à inscrire dans la loi de manière déclarative la distinction pragmatique entre les différentes réalités des territoires. Un tel amendement cible la nécessité de regarder la transition écologique comme un mécanisme s'adaptant aux territoires et non pas comme un mécanisme vertical s'abattant sur ces derniers.

SECTION 2 - Autres dispositions

Article 26

I. – L'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au 7°, les mots : « la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, » sont supprimés ;

2° Après le même 7°, il est inséré un 7° bis ainsi rédigé :

« 7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ; ».

II. – Le I s'applique aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme tenant lieu de plan de mobilité mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'élaboration ou la révision est décidée par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité après la publication de la présente loi.

III. – Au 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après le mot : « covoiturage », sont insérés les mots : « , aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ».

Le 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales consiste donc à réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte "mobilité inclusion" portant la mention "stationnement pour personnes handicapées" mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles, aux véhicules bénéficiant d'un label " auto-partage ", aux véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage, **aux véhicules des usagers des transports publics de personnes** ou aux véhicules à très faibles émissions au sens de l'article L. 318-1 du code de la route.

Article 26 quinquies

I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :

1° Après l'article L. 224-11, il est inséré un article L. 224-11-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 224-11-1. – Les plateformes mentionnées à l'article L. 7341-1 du code du travail mettant en relation un nombre supérieur à un seuil fixé par décret de travailleurs exerçant l'activité mentionnée au 2° de l'article L. 1326-1 du code des transports s'assurent qu'une part minimale, croissante dans le temps, des véhicules à deux ou trois roues utilisés dans le cadre de la mise en relation qu'elles assurent sont des vélos ou des véhicules à très faibles émissions au sens du troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route.

« Les plateformes mentionnées au premier alinéa du présent article indiquent, lorsqu'elles recourent à un système de mise en relation par voie électronique d'utilisateur, le type de véhicule utilisé pour assurer la livraison.

« Les modalités d'application du présent article, notamment la part minimale de vélos et de véhicules à très faibles émissions parmi les véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation, l'évolution de cette part minimale ainsi que les modalités de déclaration du type de véhicule utilisé, sont définies par décret. » ;

2° Le premier alinéa de l'article L. 224-12 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les personnes redevables de l'obligation prévue à l'article L. 224-11-1, est rendu public le pourcentage de vélos et de véhicules à très faibles émissions mis en relation durant l'année précédente. »

II. – Le présent article entre en vigueur le 1er juillet 2023.

Amendement 1058 :

L'article 26 quinquies prévoit que les plateformes mettant en relation des travailleurs exerçant une activité de livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues doivent s'assurer qu'une part minimale et croissante des véhicules utilisés est à très faibles émissions, et déclarer la part de vélos et de véhicules à très faibles émissions.

Il conviendrait également d'améliorer l'information des utilisateurs de ces plateformes sur le type de véhicule utilisé pour assurer une livraison, tout en prenant en compte la préférence exprimée par l'utilisateur pour un type de véhicule en particulier, et son impact en matière de gaz à effet de serre.

Cette disposition vise à inciter, sans contraindre, les plateformes de livraison à privilégier l'utilisation de véhicules propres pour assurer leur service.

Article 26 octies

La section 2 du chapitre II du titre V du livre Ier du code de l'urbanisme est complétée par un article L. 152-6-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 152-6-1. – En tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, par décision motivée, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement. »

Article 27

I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le second alinéa du I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa, en particulier les modalités de dérogation à cette obligation, compte tenu de la faible proportion de population exposée aux dépassements des normes de qualité de l'air ou des actions alternatives mises en place afin de respecter ces normes dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité. » ;

2° Le même I est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

« Pour l'application du troisième alinéa du présent I, la liste des communes incluses dans ces agglomérations est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cette liste est actualisée au moins tous les cinq ans.

« L'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité en application du même troisième alinéa est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une zone à faibles émissions mobilité couvrant la majeure partie de la population de l'établissement public.

« Un décret précise les conditions d'application dudit troisième alinéa, en particulier les modalités de dérogation aux obligations pour des motifs légitimes ou en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une zone à faibles émissions mobilité. » ;

2° bis A La première phrase du premier alinéa du II est ainsi rédigée : « Les zones à faibles émissions mobilité sont délimitées par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les

La fédération qui unit le métier du taxis

catégories de véhicules concernés et précise les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées. » ;

2° bis B À la première phrase du premier alinéa du III, après le mot : « atmosphérique, », sont insérés les mots : « ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine, » ;

2° bis Le dernier alinéa du même III est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande. » ;

2° ter (Supprimé)

3° Sont ajoutés des VI et VII ainsi rédigés :

« VI. – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I, l'autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes ou de marchandises dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues.

« En application du premier alinéa du présent VI, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées dans ces zones de manière régulière au regard des critères mentionnés au deuxième alinéa du I du présent article, les mesures de restriction interdisent la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues suivants :

« 1° Au plus tard le 1er janvier 2023, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;

« 2° Au plus tard le 1er janvier 2024, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;

« 3° Au plus tard le 1er janvier 2025, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.

« Pour l'application du présent article, les mots : "véhicules diesel et assimilés" désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole. Les mots : "véhicules essence et assimilés" désignent les véhicules ayant une motorisation à l'essence ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et à l'essence.

« Les mesures de restriction rendues obligatoires en application du présent VI ne s'appliquent pas aux véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.

« VII. – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I ou dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées aux premier ou troisième alinéas du même I ou concernées par les dépassements mentionnés au deuxième alinéa dudit I, l'autorité compétente s'assure du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation.

« L'autorité compétente a notamment la charge de concevoir, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, un schéma directeur d'installation des infrastructures de recharge tel que prévu à l'article L. 334-7 du code de l'énergie. Ce schéma directeur tient compte des spécificités techniques de chaque borne et, le cas échéant, de la compensation financière des difficultés techniques qui y sont liées. »

II. – Le I de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un C ainsi rédigé :

« C. – Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation au quatrième alinéa du A du I du présent article, les maires des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre situé dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées aux premier ou troisième alinéas du I de l'article L. 2213-4-1 ou concernées par les dépassements mentionnés au deuxième alinéa du même I transfèrent au président de cet établissement public les compétences et prérogatives qu'ils détiennent en application du même article L. 2213-4-1.

« Dans un délai de six mois suivant la date à laquelle les compétences ont été transférées à l'établissement ou au groupement, si au moins la moitié des maires des communes membres se sont opposés au transfert, ou si les maires s'opposant à ce transfert représentent au moins la moitié de la population de l'établissement ou du groupement, il est mis fin au transfert pour l'ensemble des communes de l'établissement ou du groupement.

« À cette fin, les maires notifient leur opposition au président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du groupement de collectivités territoriales. Il est mis fin au transfert le premier jour du septième mois suivant la date à laquelle les compétences ont été transférées. »

III. – (Supprimé)

Amendement 2277 :

Visé à préciser les conditions dans lesquelles l'obligation de création d'une ZFE-m est considérée remplie. La rédaction actuelle prévoit que cette obligation est réputée satisfaite lorsque la ZFE-m couvre le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une ZFE-m sur la majeure partie du territoire de l'établissement public. Le présent amendement vise à substituer à ce critère de majeure partie du territoire couverte par un critère de couverture d'une majeure partie de la population, afin de viser les zones les plus peuplées.

Amendement 1371 :

Visé à prendre en considération dans le code général des collectivités territoriales, les motifs légitimes pour lesquels les usagers bénéficieraient d'une dérogation de déplacement dans une ZFE-m, même si leur véhicule ne satisfait pas aux normes d'émission tolérées.

À titre d'exemple, l'utilisateur doit pouvoir disposer d'un droit d'accès aux entreprises de services de l'automobile comme les centres de contrôle technique, afin de maintenir son véhicule dans des niveaux d'émission conformes et préserver sa sécurité, y compris dans les zones ZFE-m. Ces motifs de dérogations doivent aussi prévoir les déplacements de l'utilisateur pour des motifs impérieux, ou en cas d'urgence (de santé, convocation à un tribunal, etc.).

Amendement 114 :

Il convient de faire en sorte que l'étude, réalisée préalablement à l'instauration d'une ZFE-m par les collectivités locales et jointe à l'arrêté soumis à consultation publique tel que prévue par la LOM, présente également les impacts socio-économiques du dispositif mis en œuvre. Cette étude permettrait ainsi d'appréhender les enjeux socio-économiques du territoire concerné, de mieux accompagner les acteurs impactés, tels que les professionnels de l'automobile, et d'assurer une plus grande acceptabilité de la population concernée par le dispositif tout en calibrant au mieux l'accompagnement nécessaire.

Amendement 1074 :

Visé à prendre en compte, au sein des ZFE-m, les véhicules dont l'usage ne se limite pas au transport de personnes et de marchandises, en prévoyant une exception aux restrictions de circulation des ZFE pour les véhicules de collection.