

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des transports

Projet de loi-cadre relatif au développement des transports

NOR : TRAT2600206L

Article 1^{er}

Les objectifs de l'action de l'Etat dans les infrastructures de transport ferroviaire, routier, fluvial et portuaire sont fixés par des lois de programmation portant sur une période qui ne peut être inférieure à dix ans.

Ces lois de programmation déterminent les investissements projetés, en particulier dans la régénération, la modernisation et la performance des réseaux.

Elles déterminent également les modalités de leur financement, notamment les ressources qui devraient y être associées. Ces ressources comprennent une partie des recettes spécifiques générées par les modes de transport. Les recettes publiques spécifiques aux concessions autoroutières sont affectées en totalité au financement des infrastructures de transport par la première loi de programmation suivant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Elles définissent les critères d'équité territoriale et de répartition par mode de transport mis en œuvre par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France lorsqu'elle assure la répartition de ces ressources sur l'ensemble du territoire national.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX RÉSEAUX ROUTIERS

Article 2

Le II de l'article 64 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est remplacé par les dispositions suivantes :

« II. – Par dérogation au cinquième alinéa du I de l'article L. 342-11 du code de l'énergie, pour les demandes de raccordement adressées avant le 31 décembre 2030 pour des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public implantées sur les installations annexes des routes non concédées appartenant au réseau transeuropéen ou au réseau routier national, la prise en charge prévue au 3° de l'article L. 341-2 du même code pour la part des coûts de raccordement qui ne sont pas constitutifs de coûts de renforcement est portée jusqu'à un maximum de 75 %.

« Un arrêté conjoint des ministres chargés de l'énergie et de la voirie nationale, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie, fixe le niveau de la prise en charge, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure de recharge, de son raccordement, notamment de son coût, et du niveau de couverture par les infrastructures de recharge existantes. »

Article 3

I. – Au III de l'article L. 330-2 du code de la route, sont ajoutés les mots : « ou des infractions à la réglementation sur le stationnement des véhicules ».

II. – Le livre des procédures fiscales est ainsi modifié :

1° Au second alinéa de l'article L. 113, les mots : « et L. 166 F » sont remplacés par les mots : « , L. 166 F et L. 166-0 FA » ;

2° Après l'article L. 166 F, il est inséré un article L. 166-0 FA ainsi rédigé :

« *Art. L. 166-0 FA.* – Afin de permettre la mise en œuvre de la procédure prévue à l'article 529-6 du code de procédure pénale, les agents mentionnés au 8° de l'article L. 130-4 du code de la route peuvent obtenir communication de l'administration fiscale, à partir des renseignements relatifs aux nom, prénoms, date et lieu de naissance des personnes concernées, de l'adresse de leur domicile.

« Un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, définit les modalités d'application du présent article. »

III. – Après le 2° de l'article L. 3333-32 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 3° ainsi rédigé :

« 3° Le fait de se prévaloir à tort de l'une des exonérations mentionnées aux articles L. 421-207 à L. 421-217-2 du code des impositions sur les biens et services. »

IV. – A compter du 1^{er} janvier 2029, à l'article L. 166-0 FA du livre des procédures fiscales, les mots : « à l'article 529-6 » sont remplacés par les mots : « aux articles L. 4223-38 à L. 4223-43 ».

TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT FERROVIAIRE

Article 4

L'article L. 2111-10-1 du code des transports est ainsi modifié :

I. – Au I :

1° La date : « 1^{er} janvier 2027 » est remplacée dans toutes ses occurrences par la date : « 1^{er} janvier 2029 » ;

2° Les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés.

II. – Au II :

1° La date : « 31 décembre 2026 » est remplacée dans toutes ses occurrences par la date : « 31 décembre 2028 » ;

2° Les mots : « approuvés avant le 31 décembre 2019 » sont supprimés.

Article 5

Après l'article L. 2111-12 du code des transports, il est inséré un article L. 2111-12-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2111-12-1.* – SNCF Réseau peut créer avec des partenaires externes une filiale pour assurer des missions d'exécution et, le cas échéant, de financement de la modernisation du réseau ferré national. Après y avoir été autorisée par l'Etat, SNCF Réseau peut apporter en jouissance à cette filiale des biens immobiliers dont elle est attributaire ou qu'elle a acquis au nom de l'Etat en application de l'article L. 2111-20 pour une durée limitée garantissant la continuité du service public dont elle a la charge.

« Lorsque les biens immobiliers apportés en jouissance à la filiale appartiennent au domaine public, l'apport en jouissance ne peut être réalisé qu'à la condition qu'un contrat d'exploitation, conclu entre SNCF Réseau et sa filiale, attribue à SNCF Réseau, à compter de la réalisation de l'apport, l'exploitation des biens apportés et permette l'exercice par SNCF Réseau de ses missions sur ces biens.

« SNCF Réseau peut mettre fin, pour un motif d'intérêt général, au droit personnel de jouissance dont bénéficie la filiale sur les biens qui lui ont été apportés en jouissance. »

Article 6

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au IV de l'article L. 2111-20, après les mots : « qui leur sont attribués par l'Etat », sont insérés les mots : « ou pour l'acquisition de nouveaux biens immobiliers au nom de l'Etat, leur aménagement ou leur développement » ;

2° L'article L. 2111-20-2 est complété par un III ainsi rédigé :

« III. – Après accord de l'Etat, la société SNCF Réseau et sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 peuvent convenir qu'un bien attribué à l'une d'entre elles par l'Etat sera attribué à l'autre de ces sociétés pour l'accomplissement des missions de cette dernière. Le cas échéant, cette attribution emporte transfert des subventions attachées aux actifs concernés.

« Les modalités de changement d'attribution sont fixées par décret en Conseil d'Etat ».

II. – Un accord entre les différentes entités du groupe public unifié mentionné à l'article L. 2101-1 du code des transports détermine le périmètre des biens immobiliers utiles à l'exploitation ferroviaire dont la propriété ou l'affectation est transférée à leur valeur nette comptable au profit des entités mentionnées au présent II. Ce transfert tient compte des usages actuels de ces biens.

Le périmètre des biens, droits et obligations transférés est, préalablement au transfert, approuvé par un arrêté conjoint du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'économie et du ministre chargé du budget au plus tard le 31 décembre 2028.

III. – Les attributions et les transferts mentionnés au 2° du I et au II du présent article ne donnent lieu au paiement d'aucun impôt, droit ou taxe, ni d'aucune contribution, ni d'aucuns frais perçus au profit du Trésor.

Article 7

A la sous-section 4 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports, il est rétabli un article L. 2111-23 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2111-23.* – La société SNCF Réseau ainsi que sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 ont qualité pour passer en la forme administrative les actes mentionnés au premier alinéa de l'article L. 1212-1 du code général de la propriété des personnes publiques et réalisés au nom de l'Etat en application des dispositions de l'article L. 2111-20 du présent code. Les dispositions de l'article L. 1212-4 du code général de la propriété des personnes publiques s'appliquent aux actes passés en application du présent article. »

Article 8

L'article L. 515-16-1 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'un projet d'infrastructure ferroviaire fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique, l'acte déclarant d'utilité publique le projet peut emporter des dérogations aux interdictions et prescriptions fixées par les plans de prévention des risques technologiques mentionnées au premier alinéa du présent article. Ces dérogations ne doivent conduire ni à porter atteinte à l'économie générale du plan, ni à aggraver les risques existants, ni à accroître la vulnérabilité. L'acte déclarant d'utilité publique fixe les conditions particulières auxquelles est subordonnée la réalisation du projet. L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur les dérogations au plan. Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application du présent alinéa ».

Article 9

Le chapitre unique du titre V du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est complété par un article L. 2151-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 2151-5.* – Afin de permettre aux entreprises ferroviaires de respecter leurs obligations relatives au droit d’information des voyageurs et, le cas échéant, la fourniture d’une assistance, le remboursement, la poursuite du voyage ou le réacheminement, l’indemnisation ainsi que le traitement des plaintes, prévues en application du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, les autorités organisatrices de transport ferroviaire de voyageurs, les fournisseurs de services numériques multimodaux, les entreprises ferroviaires, les opérateurs de la vente de voyages et de séjours immatriculés au registre mentionné à l’article L. 141-3 du code du tourisme et toute personne habilitée à vendre des titres de transport ferroviaire communiquent à l’entreprise ferroviaire dont elles ont distribué un titre de transport ferroviaire, avant le début de l’exécution programmée du service de transport concerné, les informations suivantes :

« 1° L’identité, lorsque le titre de transport est nominatif, et, le cas échéant, les coordonnées personnelles du voyageur titulaire du titre de transport ;

« 2° Les données de voyage de la prestation commercialisée lorsque le titre de transport constitue un billet direct, au sens du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

« Les conditions d’application du présent article sont fixées par décret en Conseil d’Etat après avis de la Commission nationale de l’informatique et des libertés. »

Article 10

Après la première phrase du premier alinéa de l’article L. 2122-5 du code des transports, il est inséré une phrase ainsi rédigée : « Il prend en compte notamment les enjeux d’aménagement du territoire et peut prévoir des dispositifs incitatifs à cet effet. »

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS EN COMMUN

CHAPITRE I^{ER}

SERVICES EXPRESS REGIONAUX METROPOLITAINS ET RENFORCEMENT DES MISSIONS DE LA SOCIETE DES GRANDS PROJETS

Article 11

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° A l'article L. 1215-8 :

a) Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Pour la mise en œuvre de chaque projet de service express régional métropolitain défini à l'article L. 1215-6, l'Etat, les autorités organisatrices de la mobilité, les maîtres d'ouvrage et les personnes morales participant à son financement ou à sa coordination constituent une structure locale de gouvernance qui a pour mission de veiller à la livraison de l'ensemble des services, ouvrages, matériels et infrastructures de transport nécessaires à la réalisation de ce projet. Cette structure locale exerce sa mission dans le respect des prérogatives et compétences dévolues aux autorités organisatrices de la mobilité, aux maîtres d'ouvrages et aux gestionnaires d'infrastructure et d'installation de service concernés. » ;

b) Les mots : « Le groupement d'intérêt public ou la structure locale de coordination mentionné » sont remplacés, à leurs trois occurrences, par les mots : « La structure locale de gouvernance mentionnée » ;

c) Au troisième alinéa :

– avant la première phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée : « Cette structure peut prendre la forme d'un groupement d'intérêt public, dans les conditions prévues aux articles 98 à 102 de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit. » ;

– à la première phrase, qui devient la deuxième phrase, les mots : « loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 précitée » sont remplacés par les mots : « de cette même loi » et le mot : « est » est remplacé par les mots : « peut être » ;

d) Au quatrième alinéa, après le mot : « respect », la fin de l'alinéa est remplacée par les dispositions suivantes : « du programme, du financement, des coûts et du calendrier des services, ouvrages, matériels et infrastructures de transport nécessaires à la mise en œuvre du projet de service express régional métropolitain. » ;

e) Au cinquième alinéa, après le mot : « entre », la fin de l'alinéa est remplacée par les dispositions suivantes : « les membres de cette structure. » ;

f) Aux septième, neuvième et dixième alinéas, avant le mot : « infrastructures », sont insérés les mots : « projets de services, de matériels et d' » ;

g) La dernière phrase du dernier alinéa est supprimée.

2° A l'article L. 2111-13 :

a) Au 2°, après les mots : « Société des grands projets », sont insérés les mots : « ou de ses filiales » ;

b) Au 3°, après les mots : « Société des grands projets », sont insérés les mots : « et ses filiales ».

II. – La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris est ainsi modifiée :

1° Au début du deuxième alinéa du II de l'article 7, sont insérées trois phrases ainsi rédigées : « L'établissement public Société des grands projets a également pour mission de contribuer au développement des services express régionaux métropolitains en participant à leur financement ou à leur coordination. Il met à la disposition de l'Etat et des collectivités territoriales son expertise en matière de maîtrise d'ouvrage et d'ingénierie financière. Il partage son expérience en matière de coordination d'opérations complexes et multimodales. » ;

2° A l'article 20-3 :

a) Au A du I, qui devient un I, les mots : « du B du présent I » sont remplacés par les mots : « du A du II du présent article » ;

b) Au B du I, qui devient le A d'un II :

– après le 2°, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Les désignations mentionnées aux 1° et 2° du présent A s'effectuent conformément à l'article L. 2422-13 du code de la commande publique.

« B. – L'établissement public Société des grands projets peut suppléer un maître d'ouvrage à sa demande, lorsque cela permet la réalisation du projet de service express régional métropolitain dans les délais et le respect de la trajectoire financière prévus par la structure locale de gouvernance prévue à l'article L. 1215-8 du code des transports, dans les cas et selon les modalités suivants : » ;

– les 3° à 5° deviennent des 1° à 3° ;

– après le 5°, sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Dans les cas prévus aux 1° à 3° du présent B, une convention est conclue entre le maître d'ouvrage et la Société des grands projets pour prévoir les conditions de cette suppléance, notamment la prise en charge éventuelle par le maître d'ouvrage des coûts que la Société des grands projets supporte à ce titre.

« Lorsque la Société des grands projets supplée déjà un maître d'ouvrage situé dans le ressort du service express régional métropolitain, les dispositions de l'article L. 2422-12 du code de la commande publique peuvent être mises en œuvre pour lui transférer d'autres maîtrises d'ouvrages. » ;

c) Au C :

– au premier alinéa, les mots : « du B du présent I » sont remplacés par les mots : « du A du présent II » ;

– au dernier alinéa, les mots : « aux 3° à 5° du B du présent I » sont remplacés par les mots : « aux 1° à 3° du B du présent II », les mots : « des mêmes 3° à 5° » sont remplacés par les mots : « des mêmes 1° à 3° » et, à la fin de l'alinéa, les mots : « font l'objet d'une convention entre la Société des grands projets et les collectivités territoriales ou leurs groupements qui l'ont désignée maître d'ouvrage » sont remplacés par les mots : « sont prévues par la convention mentionnée au même B » ;

d) Le D du I, qui devient un III, est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les conditions dans lesquelles l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales peuvent participer au financement de tels projets, individuellement ou de manière globale, la nature des projets financés et les règles d'affectation des ressources à ces derniers, sont définies par décret en Conseil d'Etat. » ;

e) Après le D du I, il est inséré un IV ainsi rédigé :

« IV. – L'établissement public Société des grands projets et ses filiales dont l'objet concourt à la réalisation des missions définies aux I à II du présent article peuvent coordonner l'ensemble de la réalisation des services, ouvrages, matériels et infrastructures mentionnés au même I sur désignation des personnes morales concourant au financement du projet.

« Lorsque l'établissement public Société des grands projets ou ses filiales participent au financement des projets mentionnés au III du présent article, cet établissement ou ses filiales peuvent coordonner l'ensemble de la réalisation des services, ouvrages, matériels et infrastructures mentionnés au II. » ;

f) Le II est abrogé ;

3° A l'article 20-4 :

a) Au I, le mot : « peut » est remplacé par les mots : « ou ses filiales peuvent » ;

b) Au II :

– au premier alinéa, après les mots : « Société des grands projets », sont insérés les mots : « et de ses filiales » ;

– au troisième alinéa, après la première occurrence des mots : « Société des grands projets », sont insérés les mots : « ou de ses filiales ».

CHAPITRE II

FINANCEMENT DES AUTORITES ORGANISATRICES DE LA MOBILITE

Article 12

L'article L. 1221-5 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ces tarifs sont indexés, chaque année, sur la base d'un coefficient égal à l'évolution de la moyenne annuelle des prix à la consommation, hors tabac, sauf décision contraire de l'autorité organisatrice. Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'Etat. »

CHAPITRE III

SIMPLIFIER ET AMELIORER L'OFFRE DE SERVICE POUR LES VOYAGEURS

Article 13

I. – L'article L. 1231-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa, après les mots : « comprend notamment », sont insérés les mots : « des représentants des employeurs, dont » ;

2° Le quatrième alinéa est complété par les mots suivants : « ainsi qu'avant toute réforme tarifaire substantielle, dont les impacts socio-économiques prévisibles lui sont présentés et font l'objet d'une évaluation a posteriori, également présentée au comité dans un délai de trois ans. » ;

II. – L'article L. 1231-8 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots : « dont les ressorts territoriaux sont inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci, à l'exception des communautés de communes et à l'exception de la région lorsqu'elle exerce la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité en application du II de l'article L. 1231-1, » sont remplacés par les mots : « mentionnées à l'article L. 1231-1 du code des transports, de plus de 100 000 habitants, et les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'article L. 1231-3, » ;

2° Le deuxième alinéa est remplacé par les dispositions suivantes : « Elles établissent un rapport sur les moyens et ressources dévolus à la mise en œuvre de la compétence d'organisation de la mobilité. Le rapport indique notamment les recettes fiscales et tarifaires ainsi que les dépenses de fonctionnement et d'investissement destinées au financement des services de transport et de toute action relevant de la compétence d'autorité organisatrice. Le rapport est transmis chaque année au comité des partenaires mentionné à l'article L. 1231-5 du code des transports. »

Article 14

L'article L. 1115-5 du code général des collectivités territoriales est complété par les dispositions suivantes :

« En outre, une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales peut conclure avec un Etat limitrophe une convention portant sur l'organisation et la coordination transfrontalières de services publics de transport de personnes mentionnés à l'article L. 1221-1 du code des transports, relevant de sa compétence, si la signature de la convention a été préalablement autorisée par le représentant de l'Etat. La convention est dénoncée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales à la demande de l'Etat, si celui-ci estime qu'elle est devenue contraire aux engagements internationaux de la France. »

Article 15

I. – Le livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 1214-2-2, il est inséré un article L. 1214-2-3 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1214-2-3.* – Lorsque l'établissement du plan de mobilité est obligatoire en application des dispositions de l'article L. 1214-3, de l'article L. 1214-9 ou de l'article L. 1214-12-1, ce plan comprend un volet relatif à la planification des capacités d'accueil des services réguliers de transports collectifs routiers de voyageurs par autobus et autocar, autres que les capacités d'accueil spécifiques aux services de transport scolaires, dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1. Cette planification prend en compte l'évolution prévisible des services réguliers sur le territoire, y compris les services librement organisés. » ;

2° A l'article L. 1214-12, après la référence : « L. 1214-2-2, » il est inséré la référence : « L. 1214-2-3, » ;

3° Au second alinéa de l'article L. 1214-12-1, après la référence : « L. 1214-2, », il est inséré la référence : « L. 1214-2-3, » ;

4° Après le 6° du I de l'article L. 1231-1-1, il est inséré un 7° ainsi rédigé :

« 7° Planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;

5° Après l'article L. 1231-8, il est inséré un article L. 1231-8-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-8-1.* – Toute autorité organisatrice de la mobilité visée à l'article L. 1231-1 dont le ressort territorial compte plus de 200 000 habitants garantit l'existence, à compter du 1^{er} janvier 2032, d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier défini à l'article L. 3114-1, répondant à des spécifications proportionnées aux flux de voyageurs par autobus ou autocars, relevant notamment de services librement organisés, définies par un décret en Conseil d'Etat. Cette exigence est réputée satisfaite si un tel aménagement existe sur son ressort territorial, ou permet de le desservir de manière équivalente selon des modalités définies par le même décret en Conseil d'Etat, y compris lorsque cet aménagement relève d'une autre personne morale. » ;

6° Après le dernier alinéa du I de l'article L. 1241-1, il est inséré un 7° ainsi rédigé :

« 7° Planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;

7° Après le IV de l'article L. 1241-1, il est ajouté un V ainsi rédigé :

« V. – Ile-de-France Mobilités garantit l'existence d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier défini à l'article L. 3114-1 pour desservir son ressort territorial dans les conditions prévues à l'article L. 1231-8-1. » ;

8° Après le 4° du I de l'article L. 1243-6, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° De planifier et réaliser des capacités d'accueil pour les services réguliers collectifs de transports routiers de voyageurs par autobus et autocar dans des gares routières et autres aménagements de transport routier définis à l'article L. 3114-1, adaptées à la coexistence éventuelle de services urbains et non urbains, y compris de services librement organisés. Cette compétence s'exerce sans préjudice de la liberté de création ou d'aménagement de gares routières ou d'autres aménagements de transport routier prévue à l'article L. 3114-2-1. » ;

9° Le III de l'article L. 1243-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Elle garantit, en lieu et place de ses membres, l'existence d'au moins une gare routière ou d'un autre aménagement de transport routier défini à l'article L. 3114-1 pour desservir son ressort territorial dans les conditions prévues à l'article L. 1231-8-1. »

II. – Les 1°, 2° et 3° du présent article s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu, mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme, dont l'approbation, ou l'évaluation prévue à l'article L. 1214-8 du code des transports, intervient à compter du premier jour du treizième mois suivant la date de publication de la présente loi.

CHAPITRE IV AMELIORER LA SECURITE DES VOYAGEURS

Article 16

I. – Dans le titre unique du livre III de la troisième partie du code des transports, il est ajouté un chapitre VIII ainsi rédigé :

« *CHAPITRE VIII*
*« DEPISTAGE DE LA CONSOMMATION DE PRODUITS STUPEFIANTS PAR DES CONDUCTEURS DE
TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS DE PERSONNES*

« *Art. L. 3318-1.* – L'employeur soumet tout conducteur assurant des transports publics routiers de personnes au moyen d'un véhicule comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur à un test salivaire permettant de détecter l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants.

« Ce test est réalisé au moins une fois par an à compter de la date d'embauche du salarié, à une date non fixe et inconnue du conducteur. »

II. – Le chapitre V du titre III du livre II du code de la route est complété par deux articles ainsi rédigés :

« *Art. L. 235-6.* – Le démarrage des véhicules de transports en commun répondant aux spécifications fixées par voie réglementaire est conditionné à l'utilisation préalable d'un dispositif destiné à empêcher le démarrage du véhicule en cas de test de dépistage de stupéfiants positif.

« Les conditions d'homologation du dispositif et les modalités d'agrément des professionnels chargés de les installer sont fixées par voie réglementaire.

« *Art. L. 235-7.* – Les dispositifs dont sont équipés, à titre préventif, les véhicules prévus à l'article L. 235-6 permettent le traitement automatisé de données relatives à leur fonctionnement, à la positivité aux épreuves de dépistage de stupéfiants des conducteurs et au démarrage des véhicules. Ces données ne peuvent être consultées que par des personnes nommément désignées par l'employeur. »

III. – Le II du présent article entre en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2029.

TITRE IV DISPOSITIONS RELATIVES AU FRET

Article 17

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5422-19 est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. L. 5422-19.* – L'entrepreneur de manutention est chargé pour le compte de la personne qui requiert ses services de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises et des opérations qui en sont le préalable ou la suite nécessaire, à savoir les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein et le chargement ou déchargement sur remorque, wagon ou bateau fluvial.

« Lorsqu'elles concernent le transport de marchandises en conteneur, l'entrepreneur de manutention est tenu de facturer à la personne ayant requis ses services un prix identique pour l'ensemble des opérations mentionnées à l'alinéa précédent, quel que soit le mode de transport précédent ou suivant du conteneur.

« En outre, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par voie réglementaire. » ;

2° Au 2° de l'article L. 5422-21, le mot : « deuxième » est remplacé par le mot : « troisième ».

Article 18

I. – Afin de répondre à l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les donneurs d'ordre de prestations faisant l'objet d'un contrat de transport public routier de marchandises ayant pour origine le territoire métropolitain sont soumis, jusqu'au 31 décembre 2035, à une obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, au sens du paragraphe 11 de l'article 3 du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds neufs. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée de prestations de transport public routier réalisées par des véhicules utilitaires lourds à émission nulle rapportée à la facturation totale payée de prestations de transport public routier. Cette part respecte au moins, sur la période 2026-2035, la trajectoire suivante :

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
0,5%	1%	2%	4%	6%	10%	15%	20%	25%	30%

II. – Est considéré comme donneur d'ordre assujetti à l'obligation prévue au I :

1° Toute entreprise disposant d'un établissement stable en France ou tout groupe, au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce, pour ses établissements situés en France, ayant un chiffre d'affaires annuel excédant cinquante millions d'euros ou un total de bilan excédant quarante-trois millions d'euros et employant deux cent cinquante personnes ou plus, et dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret ;

2° Tout commissionnaire de transport réalisant dans le cadre de son activité de commission de transport en France un chiffre d'affaires de plus de 10 millions d'euros et dont la facturation totale payée de prestations de transport public routier de marchandises excède un montant fixé par décret.

III. – Le transporteur transmet au donneur d'ordre une attestation justifiant les montants facturés de prestations à prendre en compte pour le respect de l'obligation prévue au I.

IV. – Les donneurs d'ordre assujettis rendent compte annuellement à l'Etat du respect de l'obligation prévue au I.

Les résultats atteints par les donneurs d'ordre sont rendus publics.

V. – Les modalités d'application du présent article, notamment les conditions dans lesquelles une prestation de transport public routier est considérée comme réalisée par véhicule utilitaire lourd à émission nulle pour le respect de l'obligation prévue au I, le contenu de l'attestation mentionnée au III et les modalités de transmission des données aux services de l'Etat et de leur publication, sont fixées par décret.

TITRE V DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19

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

1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 126-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La déclaration de projet peut, lorsqu'elle est prononcée par l'Etat et que la réalisation d'un projet nécessite ou est susceptible de nécessiter une dérogation au titre du *c* du 4° du I de l'article L. 411-2, lui reconnaître, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat, le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur, au sens du même *c*. Ce décret prévoit également les modalités selon lesquelles l'autorité de l'Etat qui a prononcé la déclaration de projet peut statuer sur le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets ayant fait l'objet d'une déclaration de projet avant l'entrée en vigueur de la loi-cadre n° ... du ... relative au développement des transports sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une décision juridictionnelle devenue définitive annulant ladite déclaration et qu'une dérogation aux interdictions mentionnées à l'article L. 411-1 n'ait pas déjà été délivrée. La reconnaissance de ce caractère ne peut être contestée qu'à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration de projet, dont elle est divisible, ou contre l'acte reconnaissant ce caractère lorsqu'il est postérieur à la déclaration de projet. Elle ne peut être contestée à l'appui d'un recours dirigé contre l'acte accordant la dérogation prévue audit *c*. » ;

2° A l'article L. 181-10 :

a) Après le I, il est inséré un II ainsi rédigé :

« II. – Par dérogation au I, pour les infrastructures linéaires de transport, la consultation du public est réalisée sous la forme d'une enquête publique conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du présent livre.

« Lorsqu'il doit être procédé par ailleurs à une enquête publique préalablement à une autre décision nécessaire à la réalisation du projet, et que cette enquête n'a pas encore été réalisée, la consultation du public est organisée conformément au même chapitre III par une enquête publique unique, sauf dérogation demandée par le pétitionnaire et accordée, lorsque cette procédure est de nature à favoriser la bonne réalisation du projet, par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation environnementale. Le dernier alinéa du I est alors applicable. » ;

b) Le II devient le III.

II. – L'article L. 122-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa :

a) Les mots : « situé dans le périmètre d'une opération d'intérêt national, au sens de l'article L. 102-12 du code de l'urbanisme, ou d'une grande opération d'urbanisme, au sens de l'article L. 312-3 du même code, et répondant aux objectifs de cette opération, d'un projet industriel, d'un projet d'infrastructure directement liée à ce projet industriel ou d'un projet de création ou de modification d'ouvrages du réseau public de transport d'électricité ayant pour objet le raccordement dudit projet industriel » sont supprimés ;

b) Le mot : « leur » est remplacé par le mot : « lui » ;

2° Après le premier alinéa, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Le décret prévu au premier alinéa prévoit également les modalités selon lesquelles l'autorité de l'Etat qui a prononcé la déclaration d'utilité publique peut statuer sur le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique avant l'entrée en vigueur de la loi-cadre n° [NOR : TRAT2600206L] du ... relative au développement des transports, sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une décision juridictionnelle devenue définitive annulant ladite déclaration et qu'une dérogation aux interdictions mentionnées à l'article L. 411-1 du code de l'environnement n'ait pas déjà été délivrée. » ;

3° A la première phrase du dernier alinéa, sont ajoutés les mots : « ou contre l'acte reconnaissant ce caractère lorsqu'il est postérieur à la déclaration d'utilité publique du projet. »

III. – L'article L. 2111-27 du code des transports est ainsi modifié :

1° La seconde occurrence des mots : « SNCF Réseau ou sa filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 » est remplacée par les mots : « l'Etat. » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les projets mentionnés au premier alinéa qui ne sont pas obligatoirement soumis à enquête publique en application de l'article L. 123-2 du code de l'environnement, l'Etat a la possibilité de prendre une déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement, après l'organisation d'une enquête publique en application de l'article L. 123-1 du code de l'environnement. »

IV. – L'avant dernier alinéa de l'article L. 300-6 du code de l'urbanisme est remplacé par les dispositions suivantes :

« La déclaration de projet peut, lorsqu'elle est prononcée par l'Etat et que la réalisation du projet nécessite ou est susceptible de nécessiter une dérogation au titre du c du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement, lui reconnaître, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur, au sens du même c. Ce décret prévoit également les modalités selon lesquelles l'autorité de l'Etat qui a prononcé la déclaration de projet peut statuer sur le caractère de projet répondant à une raison impérative d'intérêt public majeur pour les projets ayant fait l'objet d'une déclaration de projet avant l'entrée en vigueur de la loi-cadre n° [NOR : TRAT2600206L] du ... relative au développement des transports sous réserve qu'ils n'aient pas fait l'objet d'une décision juridictionnelle devenue définitive annulant ladite déclaration et qu'une dérogation aux interdictions mentionnées à l'article L. 411-1 du code de l'environnement n'ait pas déjà été délivrée. Cette reconnaissance ne peut être contestée qu'à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration de projet, dont elle est divisible, ou contre l'acte reconnaissant ce caractère lorsqu'il est postérieur à la déclaration de projet. Elle ne peut être contestée à l'appui d'un recours dirigé contre l'acte accordant la dérogation prévue audit c. »

V. – Le 2° du I du présent article s'applique aux demandes d'autorisation environnementale déposées à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 20

I. – L'article L. 2111-11 du code général de la propriété des personnes publiques est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les dispositions des articles L. 2141-1 à L. 2141-3 sont applicables aux francs-bords mentionnés au cinquième alinéa, aux parcelles mentionnées au huitième alinéa, ainsi qu'aux maisons et magasins mentionnés au dixième alinéa du présent article.

« Les biens mentionnés au précédent alinéa peuvent faire l'objet d'une cession à l'amiable prévue à l'article L. 3112-1 ou d'un échange prévu à l'article L. 3112-2. »

II. – Les biens du domaine public fluvial du canal du Midi ayant fait l'objet, avant l'entrée en vigueur de la présente loi, d'un acte de disposition et qui, à la date de cet acte, n'étaient plus affectés à un service public ou à l'usage direct du public peuvent être déclassés rétroactivement par arrêté du ministre chargé des transports.

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les actes de disposition de l'Etat intervenus sur le domaine public fluvial du canal du Midi avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi et portant sur des biens mentionnés à l'alinéa précédent, en tant qu'ils seraient contestés par le moyen selon lequel les ventes auraient été conclues sans déclassement préalable ou après déclassement imparfait des biens.

Article 21

Le code de l'environnement est ainsi modifié :

1° A l'article L. 228-2 :

a) Au premier alinéa, les mots : « prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation » sont remplacés par les mots : « adaptés aux besoins et contraintes de la circulation » et la seconde phrase est supprimée ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Les types d'aménagements mentionnés au premier alinéa sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports, en tenant compte des caractéristiques du trafic automobile supporté par la voie urbaine concernée, du niveau de service de l'aménagement cyclable à réaliser, ainsi que des conditions de sécurité des cyclistes. » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 228-3 :

a) Les mots : « aménagement ou itinéraire cyclable » sont remplacés, à chacune de leurs occurrences, par les mots : « itinéraire cyclable pourvu d'aménagements adaptés aux besoins et contraintes de la circulation » ;

b) Il est ajouté une phrase ainsi rédigée : « Dans le cas où il est réalisé sur un itinéraire alternatif à proximité de la voie concernée par les travaux, son aménagement est défini en accord avec les gestionnaires des voies destinées à supporter l'itinéraire cyclable. »

Article 22

Sont ratifiées :

1° L'ordonnance n° 2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritimes ;

2° L'ordonnance n° 2016-1018 du 27 juillet 2016 relative à la communication des données de circulation routière des collectivités territoriales et de leurs groupements ;

3° L'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 ;

4° L'ordonnance n° 2019-78 du 6 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de transport routier de personnes et de marchandises et de sûreté dans le tunnel sous la Manche ;

5° L'ordonnance n° 2019-96 du 13 février 2019 relative à la préparation au retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne en matière de sécurité ferroviaire dans le tunnel sous la Manche ;

6° L'ordonnance n° 2020-934 du 29 juillet 2020 portant réorganisation des dispositions du code des transports relatives à la sûreté dans les transports ;

7° L'ordonnance n° 2021-407 du 8 avril 2021 complétant les missions et les capacités d'intervention de Voies navigables de France ;

8° L'ordonnance n° 2021-408 du 8 avril 2021 relative à l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais ;

9° L'ordonnance n° 2021-409 du 8 avril 2021 relative au transport fluvial et à la navigation intérieure ;

10° L'ordonnance n° 2021-442 du 14 avril 2021 relative à l'accès aux données des véhicules ;

11° L'ordonnance n° 2021-444 du 14 avril 2021 relative à la protection du domaine public ferroviaire ;

12° L'ordonnance n° 2021-1330 du 13 octobre 2021 relative aux conditions de navigation des navires autonomes et des drones maritimes ;

13° L'ordonnance n° 2022-455 du 30 mars 2022 relative à la surveillance du marché et au contrôle des produits mentionnés au premier paragraphe de l'article 2 du règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;

14° L'ordonnance n° 2022-1293 du 5 octobre 2022 relative au détachement de salariés roulants ou navigants dans le domaine des transports.