

LOI DU 7 AOÛT 2015 PORTANT NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA REPUBLIQUE (NOTRe)

ANALYSE DES DISPOSITIONS « TRANSPORTS »/« MOBILITE »

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe)¹ constitue le troisième volet des lois de réforme territoriale examinées par le Parlement depuis 2013. Elle a été précédée par deux autres textes, promulgués en 2014 et 2015 :

- Le 27 janvier 2014, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM), est venue clarifier les conditions d'exercice de certaines compétences en instituant des collectivités chefs de file et en créant les conférences territoriales de l'action publique. Elle a également renforcé les prérogatives des métropoles, et instauré des dispositions spécifiques relatives aux métropoles du Grand Paris, de Lyon et d'Aix-Marseille.
- Le 16 janvier 2015, la loi relative à la délimitation des régions a diminué de 22 à 13 le nombre de régions en France métropolitaine.

La loi NOTRe a, quant à elle, pour objectifs principaux de rationaliser le partage des compétences entre les différentes collectivités territoriales, et de renforcer le rôle des régions dans l'action publique.

La présente note se propose d'aborder dans le détail les nombreuses dispositions relatives aux politiques de mobilité que contient cette loi : transfert aux régions des compétences des départements en matière d'organisation de services de transport routier, possibilité pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'organiser des services urbains et non urbains, création du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), dispositions relatives à la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie,...

I. SUPPRESSION DES CLAUSES DE COMPETENCE GENERALE DES DEPARTEMENTS ET DES REGIONS

Articles 1^{er} et 94

Les articles 1^{er} et 94 de la loi NOTRe, en modifiant respectivement les articles L. 4221-1 et L. 3211-1 du CGCT, suppriment les clauses de compétence générale accordées jusqu'ici aux régions et aux départements, afin de clarifier la répartition des rôles entre les différentes collectivités territoriales.

La clause de compétence générale permettait auparavant aux départements et aux régions d'intervenir dans d'autres domaines que ceux explicitement définis par la loi, dès lors qu'ils considéraient que l'intérêt public local le nécessitait.

Ainsi ces nouvelles dispositions impliquent que, dès lors que la loi a attribué une compétence à un département, celle-ci ne peut être exercée par la région, sauf si le département décide de la lui

¹ Consultable dans son intégralité sur : <http://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2015/8/7/RDFX1412429L/jo/texte>

déléguer. Par symétrie, il en est de même lorsqu'il s'agit d'une compétence attribuée à la région, qui ne pourra être exercée par le département, sauf délégation.

La clause de compétence générale permettait également aux départements et aux régions de participer au financement de projets pilotés par d'autres collectivités, sans avoir à justifier cette intervention par son lien avec des domaines dans lesquelles la loi leur donnait compétence pour agir. La justification de l'intérêt local, seule, pouvait suffire.

Les dispositions de la loi NOTRe suppriment cette possibilité, de sorte que les départements et les régions ne puissent cofinancer que les projets en lien avec les attributions qui sont les leurs en vertu de la loi.

Toutefois, la loi reconnaît le rôle primordial des conseils départementaux dans la solidarité territoriale et leur permet ainsi de « *contribuer au financement des opérations dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les communes ou leurs groupements, à leur demande* »².

Ils peuvent également mettre « *à la disposition des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale qui ne bénéficient pas des moyens suffisants pour l'exercice de leurs compétences dans les domaines de [...] la voirie, de l'aménagement [...], une assistance technique dans des conditions déterminées par convention* »³.

En termes d'organisation des politiques de mobilité, la suppression de la clause générale de compétence des départements et des régions implique notamment qu'ils ne seront plus habilités à intégrer un syndicat mixte de transport exerçant ses compétences sur le seul ressort territorial d'un EPCI, ou d'une seule commune.

II. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)

Articles 10, 11, 13 et 19

L'article 10 instaure le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) afin d'une part de créer un document intégrateur permettant des réflexions croisées entre de nombreux domaines de compétences régionaux, et d'autre part de diminuer le nombre de schémas régionaux en fusionnant dans un seul et même document une multitude de schémas préexistants.

Les dispositions relatives à ce nouveau schéma font l'objet d'un nouveau chapitre du CGCT regroupant les articles L. 4251-1 à L. 4251-11. Par ailleurs, la loi NOTRe prévoit qu'un décret en Conseil d'État vienne ultérieurement compléter ces articles afin de déterminer les modalités pratiques d'application de ce chapitre.

Contenu

Réalisé par la région, le SRADDET concerne de nombreux domaines en lien avec les politiques de mobilité. Il est ainsi notamment chargé de fixer « *les objectifs [...] de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, [...] d'intermodalité et de développement des transports, [...], de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air [...]* ».

² I. de l'article L. 1111-10 du CGCT.

³ Premier alinéa de l'article L. 3232-1-1 du CGCT.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, la région est chargée d'édicter des règles générales qui « *peuvent varier entre les différentes grandes parties du territoire régional* ».

Ces règles doivent être « *regroupées dans un fascicule du schéma régional qui comprend des chapitres thématiques. [Ce] fascicule indique les modalités de suivi de l'application des règles générales et de l'évaluation de leurs incidences* ». Ainsi, l'un des chapitres thématiques de ce fascicule devra être consacré à l'intermodalité et au développement des transports.

L'article L. 4251-1 du CGCT prévoit également l'élaboration d'une « *carte synthétique indicative [qui] illustre les objectifs du schéma* ».

Par ailleurs, afin de renforcer la cohérence des actions menées par les régions en matière de transport routier, le SRADDET doit également identifier « *les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers* ».

En ce domaine, l'article 19 vient compléter ces nouvelles dispositions en prévoyant que la région peut contribuer « *au financement des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional [...] identifiés par le [SRADDET]* ».

Enfin, l'article L. 4251-2 du CGCT liste les projets, schémas, objectifs, règles et orientations spécifiques, le plus souvent d'intérêt national, qui s'imposent au SRADDET.

Portée

L'un des objectifs de la création du SRADDET est la fusion des différents schémas sectoriels régionaux préexistants. C'est la raison pour laquelle l'article L. 4251-1 du CGCT vient stipuler que « *pour les domaines dans lesquels la loi institue un document sectoriel auquel le [SRADDET] se substitue, ce dernier reprend les éléments essentiels du contenu de ces documents* ».

Plus précisément, en ce qui concerne les domaines en lien avec les politiques de mobilité, le SRADDET vient se substituer au schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT), au schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), au schéma régional de l'intermodalité (SRI) et au schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), dont il devra reprendre les éléments essentiels.

De plus, afin de compléter les dispositions de l'article 11 de la loi NOTRe, l'article 13 autorise le Gouvernement « *à prendre par ordonnance les mesures de nature législative propres à procéder aux coordinations rendues nécessaires par l'absorption au sein du [SRADDET]* » de ces différents documents, dans les 12 mois suivant la promulgation de la loi. « *Le projet de loi de ratification de cette ordonnance devra par ailleurs être déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant la publication de cette ordonnance* », soit au plus tard le 30 novembre 2016.

L'une des craintes les plus fréquemment exprimées par les parlementaires lors de l'examen de la loi concernait le caractère prescriptif de ce schéma, qui s'apparentait pour certains à une mise sous tutelle des collectivités urbaines par la région, et remettait ainsi en cause le principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales.

Pour atténuer ces craintes, plusieurs dispositions « garde-fous » ont été introduites dans le texte par le législateur.

Tout d'abord, l'article L. 4251-1 du CGCT vient préciser que les règles générales édictées par la région pour permettre la mise en œuvre des objectifs du SRADDET ne doivent pas « méconnaître les compétences de l'État et des autres collectivités territoriales ».

En outre, ces règles ne peuvent pas « avoir pour conséquence directe, pour les autres collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, la création ou l'aggravation d'une charge d'investissement ou d'une charge de fonctionnement récurrente », sauf convention spécifique conclue entre la région et une ou plusieurs collectivités, dans le but de préciser comment le schéma doit s'appliquer sur le ou les territoire(s) concerné(s)⁴.

Pour autant, l'article L. 4251-3 du CGCT prévoit que ces règles générales s'imposent sous un régime de compatibilité aux « schémas de cohérence territoriale et, à défaut, [aux] plans locaux d'urbanisme, cartes communales ou documents en tenant lieu, ainsi [qu'aux] plans de déplacements urbains, [et aux] plans climat-énergie territoriaux ».

Ces schémas doivent également prendre en compte les objectifs de moyen et long termes fixés par le SRADDET.

Enfin, lorsque ces documents ont été adoptés avant l'approbation du SRADDET, les règles de prise en compte et de compatibilité ne s'imposent que lors de leur prochaine révision.

L'article 11 de la loi NOTRe prévoit quant à lui les modalités de modification du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), afin de le rendre compatible avec les nouvelles dispositions relatives au SRADDET.

Modalités d'élaboration

Les articles L. 4251-4 à L. 4251-7 du CGCT fixent la procédure que les régions doivent suivre pour élaborer leur SRADDET.

Chaque région peut, selon les termes de l'article L. 4251-4 et à la suite d'un débat mené au sein de la conférence territoriale de l'action publique (CTAP)⁵, définir des modalités d'élaboration spécifiques. Ces modalités doivent être consignées au sein d'une délibération prise par le conseil régional, qui « fixe le calendrier prévisionnel d'élaboration et les modalités d'association des acteurs ainsi que la liste des personnes morales associées sur les différents volets du schéma régional ».

Afin d'assurer la co-élaboration du SRADDET, et ce quel que soit le contenu de la délibération évoquée plus haut, certaines collectivités listées au I. de l'article L. 4251-5 du CGCT sont automatiquement associées. Y figurent notamment les métropoles, les établissements publics chargés de l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCoT), les collectivités territoriales à statut particulier, les EPCI compétents en matière de plan local d'urbanisme et les départements pour les aspects relatifs à la voirie.

Ces collectivités, à l'exception des départements, sont par ailleurs chargées de formuler « des propositions relatives aux règles générales du projet de schéma ».

⁴ Article L. 4251-8 du CGCT.

⁵ Pour plus d'informations sur ces conférences, créées par la loi MAPTAM, se référer à l'article L. 1111-9-1 du CGCT.

Le paragraphe II. de l'article L. 4251-5 dispose par ailleurs que les EPCI ne figurant dans le périmètre d'aucun établissement public chargé de l'élaboration d'un SCoT, ainsi que « *le conseil économique, social et environnemental régional [...], les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat* » et « *tout autre organisme ou personne* » peuvent être consultés par le conseil régional « *en vue de l'élaboration du projet de schéma* ».

L'association de l'ensemble des AOT du territoire régional à l'élaboration du SRADDET, ou du moins de son chapitre relatif à l'intermodalité des transports, est donc possible.

Une fois le projet de schéma arrêté par le conseil régional, il est soumis pour avis aux personnes listées à l'article L. 4251-6 du CGCT. Il s'agit notamment des personnes automatiquement associées à l'élaboration du SRADDET précédemment citées, ainsi que de « *l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, [et de] la conférence territoriale de l'action publique* ».

Si aucun avis n'est formulé par ces personnes publiques dans un délai de trois mois, il est réputé favorable.

Le projet de schéma est ensuite soumis à enquête publique, puis « *éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis, des observations du public et des conclusions de la commission d'enquête* ».

Enfin, le SRADDET est adopté par délibération du conseil régional puis « *approuvé par arrêté du représentant de l'État dans la région. Ce dernier s'assure du respect, par le conseil régional, de la procédure d'élaboration prévue au présent chapitre, de la prise en compte des informations prévues à l'article L. 4251-5 et de sa conformité aux lois et règlements en vigueur et aux intérêts nationaux* ». L'approbation du SRADDET par le préfet permet de conférer sa valeur prescriptive au document.

De plus, « *à la date de publication de l'arrêté approuvant le [SRADDET], l'autorité compétente pour adopter l'un des documents de planification, de programmation ou d'orientation auxquels le schéma se substitue en prononce l'abrogation* ».

Enfin, en termes de délais, le schéma doit être adopté par le conseil régional « *dans les trois années qui suivent le renouvellement général des conseils régionaux* ».

Modification et révision

Aux termes de l'article L. 4251-9 du CGCT, le SRADDET peut être modifié à tout moment sur proposition du président de région, à condition que « *les modifications [envisagées] n'[aient] pas pour effet de porter atteinte à son économie générale* ». « *Les modifications envisagées sont soumises pour avis aux personnes et aux organismes prévus aux articles L. 4251-5 et L. 4251-6, qui se prononcent dans les conditions prévues aux mêmes articles.*

« *Le projet de modification et les avis précités sont mis à la disposition du public par voie électronique pendant au moins deux mois. Un bilan de cette mise à disposition est présenté au conseil régional.*

« *Les modifications sont adoptées par le conseil régional. Le schéma ainsi modifié est transmis par le président du conseil régional au représentant de l'État dans la région pour approbation* », dans les mêmes conditions que celles prévues pour l'approbation du schéma initial.

Par ailleurs, le SRADDET peut également être révisé selon des modalités identiques à celles prévues pour son élaboration.

Dans tous les cas, l'article L. 4251-10 du CGCT vient poser le principe selon lequel « *dans les six mois suivant le renouvellement général des conseils régionaux, le président du conseil régional présente au conseil régional un bilan de la mise en œuvre du schéma. Celui-ci délibère et peut décider le maintien en vigueur du [SRADDET], sa modification, sa révision partielle ou totale ou son abrogation. En cas d'abrogation, un nouveau schéma est élaboré dans les [mêmes] conditions* ».

III. TRANSFERT DES SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER NON URBAINS ET SCOLAIRES DU DEPARTEMENT A LA REGION

Articles 15 et 17

Transfert des services non urbains et scolaires

L'article 15 de la loi NOTRe opère le transfert à la région de l'ensemble des compétences départementales en matière d'organisation des services de transport routier non urbains (réguliers ou à la demande) et des services de transport scolaire⁶. Ces transferts s'opèrent à compter du 1^{er} janvier 2017 pour les services non urbains et du 1^{er} septembre 2017 pour les services scolaires. A noter que le département conserve la compétence d'organiser les services de transport spécial des élèves et étudiants souffrant d'un handicap vers les établissements scolaires et universitaires⁷.

Toutefois, l'article L. 3111-1 du code des transports prévoit une exception au transfert intégral de l'organisation des services de transport routier non urbains aux régions lorsque, à la date de publication de la loi NOTRe, « *il existe déjà, sur un territoire infrarégional, un syndicat mixte de transports ayant la qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains* ». Dans ce cas, « *ce syndicat conserve cette qualité* ». Cette disposition trouve notamment à s'appliquer en région Rhône-Alpes-Auvergne où le syndicat mixte chargé de l'organisation des transports dans l'aire métropolitaine lyonnaise (SYTRAL) répond à ces conditions.

La région doit établir et tenir à jour un plan régional de transport, et y inscrire les services de transport routier non urbains « *après avis de la [CTAP] et des régions limitrophes intéressées. Le plan régional est mis en consultation par voie électronique, selon les modalités prévues au II de l'article L. 120-1 du code de l'environnement* ».

En ce qui concerne le transport scolaire, l'article L. 3111-9 du code des transports prévoit une possibilité pour la région de passer une convention avec « *[des] départements, [des] communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales* » afin de leur confier « *tout ou partie de l'organisation des transports scolaires* ».

Par symétrie, « *l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires [effectués sur son ressort territorial] à la région* ».

Notons que la loi NOTRe n'a pas entendu remettre en cause le principe selon lequel il est formellement interdit à une autorité organisatrice « de second rang », couramment appelée AO2, de

⁶ Respectivement, articles L. 3111-1 et L. 3111-7 du code des transports.

⁷ Pour aller plus loin sur la question, voir la fiche « [Petites Informations Juridiques \(PIJ\) du GART n°4](#) »

sous-déléguer la compétence qui lui a été confié par l'autorité organisatrice principale. En d'autres termes il est toujours interdit de conclure des conventions avec des AO3.

Ainsi, les départements qui se verront déléguer par la région l'organisation de certains services de transport ne pourront plus choisir de sous-déléguer certaines lignes à des intercommunalités. Il reviendra à la région de traiter directement avec les intercommunalités concernées, sans passer par l'intermédiaire du département.

Gares routières

Le V. de l'article 15 de la loi NOTRe donne par ailleurs à la région la compétence de construire, aménager et exploiter les gares publiques routières de voyageurs qui relevaient précédemment du département.

A ce titre, « *pour chaque gare transférée, un diagnostic de l'état de la gare et les modalités du transfert, notamment financières, sont établis par convention conclue entre le département et la région ou, à défaut de conclusion de cette convention dans les six mois suivant le transfert de compétence, par un arrêté du représentant de l'État dans la région.*

Ce transfert ne donne lieu ni au versement de la contribution [de sécurité immobilière], ni à la perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit ».

Enfin, « *les délégations de service public portant sur les gares routières faisant l'objet du transfert [...] et venant à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'au 31 décembre 2017 ».*

Infrastructures de transports non urbains ferrés ou guidés d'intérêt local

L'article 17 de la loi NOTRe opère quant à lui, dans les 18 mois suivant la promulgation de la loi, le transfert à la région de « *la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local exploitées par le département à des fins de transport, ainsi que l'ensemble des biens afférents ».*

A ce titre, « *la région bénéficiaire du transfert est substituée au département 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 ».*

De plus, il est ici encore précisé que « *ce transfert ne donne lieu ni au versement de la contribution [de sécurité immobilière], ni à la perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit ».*

Enfin, le paragraphe II. de l'article 17 autorise le Gouvernement « *dans les dix-huit mois à compter de la promulgation de la [loi NOTRe], à prendre par ordonnance des mesures de nature législative rendues nécessaires pour l'application [des dispositions de cet article] et ayant pour objet d'abroger les dispositions législatives existantes devenues sans objet du fait [de ces dispositions] ».*

« *Le projet de loi portant ratification de cette ordonnance [devra être] déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance », soit, au plus tard, le 8 juin 2017.*

IV. SERVICES DE TRANSPORT NON URBAINS ORGANISÉS PAR LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ SUR LEURS RESSORTS TERRITORIAUX

Articles 18 et 54

L'article 18 de la loi NOTRe, issu d'un amendement gouvernemental, vise à autoriser les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à organiser des services de transport non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux.

Il modifie notamment l'article L. 1231-2 du code des transports qui dispose désormais que « *les services de transport public de personnes [organisés par les AOM] peuvent être urbains ou non urbains* », et l'article L. 2333-68 du CGCT pour préciser que « *[...] le versement [transport] est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et organisés par cette autorité [...]*⁸ ».

Définition du transport non urbain organisé dans les ressorts territoriaux des AOM⁹

L'objectif premier de ces dispositions est de prendre acte de l'accroissement généralisé des périmètres de transport urbain (PTU) à des zones peu denses dont la desserte par autocars, autorisés à recourir à des vitesses de circulation plus importantes, est plus pertinente que l'utilisation d'autobus.

Il s'agit également de palier le risque financier que représenterait le basculement de nombreuses entreprises de transport de la convention collective du transport non urbain vers la convention collective du transport urbain. En effet, les règles applicables en matière de conventions collectives disposent qu'une entreprise de transport est obligée d'adopter la convention collective du transport urbain dès lors que son chiffre d'affaires, tous réseaux confondus, est majoritairement issu de l'exploitation de lignes urbaines.

Or, l'extension des PTU fait mécaniquement diminuer le nombre de lignes gérées en dehors des ressorts territoriaux des AOM et se traduit par une chute du nombre de lignes non urbaines exploitées par les transporteurs. En conséquence, la proportion de lignes non urbaines dans le chiffre d'affaires des entreprises de transport est amenée à baisser, et pourrait, dans certains cas, devenir minoritaire par rapport aux lignes urbaines, ce qui entraînerait le basculement automatique de ces entreprises de transport vers la convention collective urbaine, génératrice de coûts supplémentaires importants pour les AOM.

La rédaction de l'article 18 de la loi NOTRe a donc pour vocation de conserver l'équilibre existant au sein des réseaux, entre lignes urbaines et lignes non urbaines.

Pour ce faire, cet article dresse une liste de critères objectifs permettant de définir ce qui caractérise une ligne « urbaine ». Par déduction, les lignes « non urbaines » sont composées de l'ensemble des lignes ne correspondant pas à ces critères.

Afin de ne pas aboutir à une trop grande complexité, il a été décidé de ne retenir qu'un nombre restreint de critères qui puissent s'adapter à l'ensemble des réseaux de transport de France, quelles que soient leurs spécificités.

⁸ Article 18, alinéa II.4°a.

⁹ Article 18, paragraphe I. alinéas 13° et 18°, paragraphe II. alinéas 5°, 7° et 13°b.

Ainsi, aux termes du paragraphe II. de l'article L. 1231-2 du code des transports¹⁰, une ligne de transport est une ligne urbaine si elle est entièrement incluse dans le ressort territorial d'une AOM et qu'elle s'inscrit dans l'un ou l'autre des deux cas de figure suivants :

Cas 1. Elle est exploitée par des véhicules de transport guidé (métro, tramway, trolleybus, câble).

Cas 2. Elle est exploitée par un autre véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et elle répond aux deux critères cumulatifs suivants :

- a. sa distance moyenne inter-arrêts est inférieure ou égale à une distance qui sera fixée ultérieurement par décret,
- b. sa variation de fréquence de passage entre heure creuse et heure de pointe est inférieure à un ratio qui sera lui aussi fixé par décret.

Les lignes ne correspondant ni au cas 1 ni au cas 2 sont, par déduction, considérées comme « non urbaines ».

Conséquence : la disparition des PTU

Tirant les conséquences de ces nouvelles dispositions, le Gouvernement a également souhaité que les textes de lois ne fassent plus aucune référence au terme « périmètre de transport urbain », devenu impropre du seul fait de la possibilité pour l'AOM d'organiser des services de transport urbains et non urbains sur son territoire.

Une grande partie des dispositions de l'article 18¹¹ consiste donc à remplacer dans l'ensemble des codes en vigueur, la notion de PTU par celle de « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». De plus, l'alinéa 15° du paragraphe I. renomme et vide quasi intégralement de son contenu la section du code des transports intitulée « Les périmètres de transport urbain » qui n'a plus lieu d'être. Cela se traduit par l'abrogation des articles L. 1231-3, L. 1231-4, L. 1231-5, L. 1231-5-1, L. 1231-6 et L. 1231-7 du CGCT.

Ne relevant sur le fond que de modifications sémantiques, ces nouvelles dispositions ne fragilisent ni ne bouleversent en rien les fondements sur lesquels s'appuient les AOM pour mettre en œuvre leurs politiques de mobilité. Par exemple, là où le versement transport était précédemment prélevé à l'intérieur du PTU, il le sera désormais dans le ressort territorial de l'AOM¹². De même, le ressort territorial de l'AOM devient le périmètre d'élaboration des plans de déplacements urbains, en lieu et place du PTU.

Notons que sur ce dernier point, une disposition particulière est insérée au VI. de l'article 18 pour le cas du PDU de l'agglomération lyonnaise où « *le ressort territorial dont il est tenu compte est celui de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports* », à savoir celui du SYTRAL.

Enfin, le législateur est revenu dans l'article 54 de la loi NOTRe sur une disposition spécifique à la métropole Aix-Marseille-Provence qui avait été introduite lors du vote de la loi MAPTAM en janvier

¹⁰ Article 18, paragraphe I. alinéa 13°.

¹¹ Article 18, paragraphe I. alinéas 4° à 7°, 9°, 10°a., 11°a., 12°a., 14° à 17°, 19° à 21°, 26°, 27°, paragraphe II. alinéas 3°e., 4°a. et b., 6°, 8° à 10° et 12°b., et paragraphe III.

¹² Sauf dans le cas de l'aire métropolitaine lyonnaise pour laquelle une disposition spécifique a été introduite par le paragraphe II. alinéa 13°c.

2014. Il s'agissait alors de permettre à la métropole de déroger aux règles générales du code des transports en fixant un « périmètre de transport métropolitain » où des services de transport urbains, non urbains, réguliers ou à la demande pouvaient être organisés¹³.

Ce périmètre de transport métropolitain n'a plus lieu d'être puisque, aux termes des nouvelles dispositions de la loi NOTRe, la métropole Aix-Marseille-Provence est autorisée, à l'instar de toutes les autres AOM, à organiser des services de transport routier urbains et non urbains dans son ressort territorial.

Coexistence des services routiers non urbains organisés par les régions et par les AOM

L'article 18 prend également acte de la volonté affichée par la loi NOTRe dans son article 15 de confier davantage de responsabilités aux régions en matière d'organisation du transport routier non urbain de voyageurs.

En effet, aux termes de ces deux articles, il existe désormais deux acteurs disposant de compétences en termes de transport non urbain : les AOM au sein de leur ressort territorial, les régions en dehors.

Pour ce faire, une légère modification des modalités d'organisation du transport non urbain par la région au sein des ressorts territoriaux des AOM a été intégrée aux alinéas 23° et 25° du paragraphe I. de l'article 18.

L'alinéa 23° du paragraphe I. concerne les transports ferroviaires ou guidés organisés par la région à l'intérieur des ressorts territoriaux des AOM¹⁴ et indique que toute création ou modification de desserte décidée par la région doit être portée à la connaissance de l'AOM.

L'alinéa 25° du paragraphe I. met, quant à lui, en place la même obligation d'information à la charge des régions en ce qui concerne les créations ou modifications de services de transport routier non urbains¹⁵.

Il modifie également les modalités de transfert à une AOM d'une ligne non urbaine organisée par la région, en cas de création ou d'extension du ressort territorial de l'AOM. Pour rappel, ce transfert est automatique pour toutes les lignes de transport régionales qui se retrouvent intégralement englobées dans le nouveau ressort territorial de l'AOM.

La nouvelle rédaction de l'article L. 3111-5 du code des transports dispose qu'une convention doit être passée entre la région et l'AOM fixant les modalités du transfert, parmi lesquelles figurent les conditions de financement des services transférés. En tout état de cause, le transfert a lieu dans un délai d'un an après la date de création ou de modification du ressort territorial de l'AOM.

Cependant, ces dispositions ne sont pas valables lorsque l'AOM est un syndicat mixte, puisque le 3^e alinéa de l'article L. 3111-5 prévoit que le transfert des lignes non urbaines régionales à un syndicat mixte n'est pas automatique, et ne peut s'effectuer qu'en cas d'accord entre les deux parties.

¹³ Article L. 5218-7 paragraphe II. alinéa 3° du CGCT.

¹⁴ Article L. 2121-10 du code des transports.

¹⁵ Article L. 3111-4 du code des transports.

Autres dispositions

Comme nous l'avons vu plus haut, l'alinéa 15° du paragraphe I. de l'article 18 abroge les articles L. 1231-3 à L. 1231-7 du code des transports.

Or, parmi ces articles, figurent deux articles dont les dispositions devaient survivre malgré la suppression de la notion de « périmètre de transport urbain » afin de préserver l'existant.

Il s'agit de :

- l'article L. 1231-5 relatif à l'organisation d'un ou plusieurs services de transport dans le cadre d'un accord entre communes adjacentes.
Ces dispositions sont donc reprises au paragraphe IV. de l'article 18, qui dispose que « *les communes adjacentes qui ont créé un périmètre de transports urbains dont la délimitation a été fixée par l'autorité administrative compétente de l'État et existant à la date de publication de la [loi NOTRe] peuvent continuer d'organiser le transport public de personnes. Par dérogation à la définition du transport urbain [...], les services ainsi organisés sur le territoire correspondant au périmètre de transports urbains sont [exclusivement] qualifiés d'urbains* ».
- l'article L. 1231-5-1 qui obligeait l'ensemble des AOM dont les PTU étaient inclus dans une même agglomération de plus de 100 000 habitants, de coordonner les services de transport qu'elles organisaient. Aux termes de l'alinéa 2° du paragraphe I. de l'article 18, cette obligation de coordination ne s'imposera plus aux AOM elles-mêmes mais sera l'un des nouveaux objectifs confiés au schéma régional de l'intermodalité (SRI).

Enfin, concernant le SRI, l'alinéa 3° du paragraphe I. de l'article 18 prend acte du transfert de l'ensemble des compétences d'organisation des services de transport routier non urbains et scolaires du département à la région, et supprime en conséquence l'obligation d'associer les conseils départementaux à l'élaboration du SRI. Rappelons que, bien que cette disposition rende l'association des départements au SRI facultative, il reste pertinent de les convier à participer à l'élaboration de ce document, ne serait-ce que du fait de leur compétence en matière de gestion de la voirie ou, le cas échéant, en raison de leur qualité d'autorité organisatrice de second rang.

V. REFORME DE DECENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

Articles 73, 77 et 78

La loi NOTRe a également permis aux parlementaires de peaufiner le dispositif de décentralisation du stationnement payant sur voirie qu'ils ont voté en janvier 2014 dans le cadre de la loi MAPTAM.

L'article 73 de la loi NOTRe précise tout d'abord les règles qui régiront la répartition du produit des forfaits de post-stationnement entre communes et intercommunalités.

Lors de l'adoption de la loi MAPTAM, le législateur a voulu que les recettes issues des forfaits de post-stationnement financent les opérations destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation, ce qui milite pour leur reversement aux autorités responsables de ces opérations, c'est-à-dire en règle générale les intercommunalités.

C'est pourquoi le paragraphe I. de l'article 73 stipule que « *hors Île-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune, l'établissement public de coopération*

intercommunale ou le syndicat mixte ayant institué la redevance. Celui-ci les reverse à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent pour la réalisation des opérations [destinées à améliorer les transports en commun ou respectueux de l'environnement et la circulation] ».

Cet article vient également préciser que ce reversement doit s'opérer «*déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement*», ce qui laisse une marge de manœuvre importante aux négociations locales puisqu'il faudra que communes et intercommunalités s'accordent sur le montant des coûts à déduire des recettes issues des forfaits de post-stationnement.

Notons que la loi MAPTAM a déjà prévu que les coûts nécessaires à la collecte du produit de la redevance soient couverts par les recettes issues du paiement immédiat du stationnement.

Nous pouvons donc penser que la nouvelle disposition introduite par la loi NOTRe ne concerne que l'éventuel reliquat des coûts qui n'auraient pas pu être couverts par les recettes de paiement immédiat.

L'article 77 de la loi NOTRe instaure, quant à lui, une période de préfiguration technique de la réforme de décentralisation du stationnement, afin de permettre aux collectivités et aux administrations et agences de l'Etat concernées de tester techniquement le dispositif avant son entrée en vigueur.

Cette préfiguration, prévue pour durer 9 mois à compter du 1^{er} janvier 2016, entraîne mécaniquement le report de la date d'entrée en vigueur de la réforme au 1^{er} octobre 2016.

L'article 78 vient, quant à lui, utilement compléter la liste des agents habilités à établir les avis de paiement des forfaits de post-stationnement, en permettant aux policiers municipaux et aux agents de surveillance de la ville de Paris de se charger de cette mission. Pour rappel, cette liste était jusqu'alors composée des agents de surveillance de la voie publique (ASVP), de tout agent de la collectivité qui répond aux conditions de capacité, de moralité et d'assermentation prévues par la loi, et, le cas échéant, des agents du prestataire ou du délégataire de la mission de collecte de la redevance de stationnement.

Enfin, l'alinéa 6^o du paragraphe II. de l'article 18, prenant de ce fait acte de la transformation des autorités organisatrices des transports urbains en autorités organisatrices de la mobilité, modifie la liste des collectivités compétentes pour instituer une redevance de stationnement.

Ainsi, alors que la loi MAPTAM prévoyait que cette capacité soit offerte aux communes, EPCI ou syndicats mixtes compétents pour l'organisation des transports urbains, la loi NOTRe affirme désormais que ces EPCI et syndicats mixtes doivent être compétents pour l'organisation de la mobilité.

VI. AUTRES ARTICLES TRAITANT DES POLITIQUES DE TRANSPORT/MOBILITE

Articles 16 et 58

Deux autres articles de la loi NOTRe ont trait à des pans bien spécifiques des politiques de transports :

- l'article 16 offre la possibilité à l'Etat ou à l'un des établissements publics du groupe public ferroviaire (SNCF, SNCF Réseau ou SNCF Mobilités) de transférer la propriété d'infrastructures ferroviaires ou d'installations de services à une « *collectivité territoriale ou [...] un groupement de collectivités territoriales, compétent en matière de développement économique, à la demande de l'assemblée délibérante de celui-ci* ». Cette possibilité de transfert n'était auparavant ouverte qu'au profit d'une région.
- L'article 58 traite des modalités de modification du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

ANNEXE

TRANSCRIPTION COMPLETE DES ARTICLES DE LA LOI « NOTRe » CITES DANS CETTE NOTE

I. SUPPRESSION DES CLAUSES DE COMPETENCE GENERALE DES DEPARTEMENTS ET DES REGIONS

ARTICLE 1^{ER}

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'article L. 1111-10 est ainsi modifié :

a) Le II est abrogé ;

b) Le III est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les opérations d'investissement financées par le fonds européen de développement régional dans le cadre d'un programme de coopération territoriale européenne, la participation minimale du maître d'ouvrage est de 15 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques. » ;

2° L'article L. 4211-1 est complété par un 13° ainsi rédigé :

« 13° La coordination, au moyen d'une plateforme de services numériques qu'elle anime, de l'acquisition et de la mise à jour des données géographiques de référence nécessaires à la description détaillée de son territoire ainsi qu'à l'observation et à l'évaluation de ses politiques territoriales, données dont elle favorise l'accès et la réutilisation ; »

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

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « dans les domaines de compétences que la loi lui attribue » ;

b) Le deuxième alinéa est supprimé ;

c) Au troisième alinéa, après le mot : « région », sont insérés les mots : « , le soutien à l'accès au logement et à l'amélioration de l'habitat, le soutien à la politique de la ville et à la rénovation urbaine et le soutien aux politiques d'éducation » ;

d) Au même troisième alinéa, les mots : « de son territoire » sont remplacés par les mots : « et l'égalité de ses territoires » ;

e) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

« Un conseil régional ou, par délibérations concordantes, plusieurs conseils régionaux 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'une, de plusieurs ou de l'ensemble des régions.

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

4° L'article L. 4433-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « dans les domaines de compétences que la loi lui attribue » ;

b) Le deuxième alinéa est supprimé ;

c) Au troisième alinéa, après le mot : « région », sont insérés les mots : « , le soutien à l'accès au logement et à l'amélioration de l'habitat, le soutien à la politique de la ville et à la rénovation urbaine et le soutien aux politiques d'éducation » ;

5° Aux deux premiers alinéas de l'article L. 4433-4, les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont ».

ARTICLE 94

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 1111-10 est ainsi rédigé :

« I. – Le département peut contribuer au financement des projets dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par les communes ou leurs groupements, à leur demande.

« Il peut, pour des raisons de solidarité territoriale et lorsque l'initiative privée est défaillante ou absente, contribuer au financement des opérations d'investissement en faveur des entreprises de services marchands nécessaires aux besoins de la population en milieu rural, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par des communes ou des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, ainsi qu'en faveur de l'entretien et de l'aménagement de l'espace rural réalisés par les associations syndicales autorisées. » ;

2° L'article L. 3211-1 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est complété par les mots : « dans les domaines de compétences que la loi lui attribue » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Il est compétent pour mettre en œuvre toute aide ou action relative à la prévention ou à la prise en charge des situations de fragilité, au développement social, à l'accueil des jeunes enfants et à l'autonomie des personnes. Il est également compétent pour faciliter l'accès aux droits et aux services des publics dont il a la charge. » ;

3° L'article L. 3232-1-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « aquatiques », sont insérés les mots : « , de la voirie, de l'aménagement et de l'habitat » ;

b) Au troisième alinéa, après le mot : « exercée », sont insérés les mots : « , dans les domaines de l'assainissement, de la protection de la ressource en eau, de la restauration et de l'entretien des milieux aquatiques, » ;

c) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « ces missions » sont remplacés par les mots : « les missions d'assistance technique prévues au premier alinéa du présent article » ;

4° La section 1 du chapitre II du titre III du livre II de la troisième partie est complétée par un article L. 3232-1-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3232-1-2. – Par dérogation à l'article L. 1511-2, le département peut, par convention avec la région et en complément de celle-ci, participer, par des subventions, au financement d'aides accordées par la région en faveur d'organisations de producteurs au sens des articles L. 551-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime et d'entreprises exerçant une activité de production, de commercialisation et de transformation de produits agricoles, de produits de la forêt ou de produits de la pêche. Ces aides du département ont pour objet de permettre à ces organisations et à ces entreprises d'acquérir, de moderniser ou d'améliorer l'équipement nécessaire à la production, à la transformation, au stockage ou à la commercialisation de leurs produits, ou de mettre en œuvre des mesures en faveur de l'environnement.

« Ces aides s'inscrivent dans un programme de développement rural et régional ou dans un régime d'aides existant au sens du droit européen, notifié ou exempté de notification. » ;

5° L'article L. 3233-1 est abrogé.

II. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET)

ARTICLE 10

I. – Le titre V du livre II de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé : « Attributions de la région en matière d'aménagement et de développement économique » ;

2° Le chapitre I^{er} est ainsi rédigé :

« CHAPITRE I^{ER}

« Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

« Art. L. 4251-1. – La région, à l'exception de la région d'Île-de-France, des régions d'outre-mer et des collectivités territoriales à statut particulier exerçant les compétences d'une région, élabore un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

« Ce schéma fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets.

« Le schéma identifie les voies et les axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional. Ces itinéraires sont pris en compte par le département, dans le cadre de ses interventions, pour garantir la cohérence et l'efficacité du réseau routier ainsi que la sécurité des usagers.

« Le schéma peut fixer des objectifs dans tout autre domaine contribuant à l'aménagement du territoire lorsque la région détient, en application de la loi, une compétence exclusive de planification, de programmation ou d'orientation et que le conseil régional décide de l'exercer dans le cadre de ce schéma, par délibération prévue à l'article L. 4251-4. Dans ce cas, le schéma tient lieu de document sectoriel de planification, de programmation ou d'orientation. Pour les domaines dans

lesquels la loi institue un document sectoriel auquel le schéma se substitue, ce dernier reprend les éléments essentiels du contenu de ces documents.

« Des règles générales sont énoncées par la région pour contribuer à atteindre les objectifs mentionnés aux deuxième et quatrième alinéas, sans méconnaître les compétences de l'État et des autres collectivités territoriales.

« Ces règles générales peuvent varier entre les différentes grandes parties du territoire régional. Sauf dans le cadre d'une convention conclue en application de l'article L. 4251-8, elles ne peuvent avoir pour conséquence directe, pour les autres collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, la création ou l'aggravation d'une charge d'investissement ou d'une charge de fonctionnement récurrente.

« Elles sont regroupées dans un fascicule du schéma régional qui comprend des chapitres thématiques. Le fascicule indique les modalités de suivi de l'application des règles générales et de l'évaluation de leurs incidences.

« Les objectifs sont déterminés dans le respect des principes mentionnés à l'article L. 110 du code de l'urbanisme et dans l'ambition d'une plus grande égalité des territoires. Ils peuvent préciser, pour les territoires mentionnés à l'article L. 146-1 du même code, les modalités de conciliation des objectifs de protection de l'environnement, du patrimoine et des paysages.

« Une carte synthétique indicative illustre les objectifs du schéma.

« Art. L. 4251-2. – Les objectifs et les règles générales du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires :

« 1° Respectent les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au livre I^{er} du code de l'urbanisme ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols ;

« 2° Sont compatibles avec :

« a) Les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ;

« b) Les objectifs et les orientations fondamentales des plans de gestion des risques d'inondation prévus à l'article L. 566-7 du même code ;

« 3° Prennent en compte :

« a) Les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national répondant aux conditions fixées aux articles L. 121-9 et L. 121-9-1 du code de l'urbanisme ;

« b) Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau définies à l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« c) Les projets de localisation des grands équipements, des infrastructures et des activités économiques importantes en termes d'investissement et d'emploi ;

« d) Les orientations de protection, de mise en valeur et de développement durable de la charte d'un parc national et la carte des vocations correspondante ;

« e) Le schéma interrégional d'aménagement et de développement de massif dans chacune des régions comprenant des zones de montagne, au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

« Art. L. 4251-3. – Les schémas de cohérence territoriale et, à défaut, les plans locaux d’urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu, ainsi que les plans de déplacements urbains, les plans climat-énergie territoriaux et les chartes des parcs naturels régionaux :

« 1° Prennent en compte les objectifs du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires ;

« 2° Sont compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables.

« Lorsque les documents mentionnés au premier alinéa sont antérieurs à l’approbation du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires, ils prennent en compte les objectifs du schéma et sont mis en compatibilité avec les règles générales du fascicule lors de la première révision qui suit l’approbation du schéma.

« Art. L. 4251-4. – Les modalités d’élaboration du schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires sont prévues par délibération du conseil régional à l’issue d’un débat au sein de la conférence territoriale de l’action publique.

« Cette délibération détermine notamment les domaines contribuant à l’aménagement du territoire, en dehors des domaines énumérés au deuxième alinéa de l’article L. 4251-1, dans lesquels le schéma peut fixer des objectifs en application du quatrième alinéa du même article L. 4251-1.

« Elle fixe le calendrier prévisionnel d’élaboration et les modalités d’association des acteurs ainsi que la liste des personnes morales associées sur les différents volets du schéma régional.

« Préalablement à son élaboration, le conseil régional débat sur les objectifs du schéma.

« Art. L. 4251-5. – Sont associés à l’élaboration du projet de schéma :

« 1° Le représentant de l’État dans la région ;

« 2° Les conseils départementaux des départements de la région, sur les aspects relatifs à la voirie et à l’infrastructure numérique ;

« 3° Les métropoles mentionnées au titre I^{er} du livre II de la cinquième partie ;

« 4° Les établissements publics mentionnés à l’article L. 122-4 du code de l’urbanisme ;

« 5° Les collectivités territoriales à statut particulier situées sur le territoire de la région ;

« 6° Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre compétents en matière de plan local d’urbanisme mentionnés au premier alinéa de l’article L. 123-6 du même code ;

« 7° Le cas échéant, les comités de massif prévus à l’article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ;

« Les personnes publiques mentionnées aux 3° à 6° du présent I formulent des propositions relatives aux règles générales du projet de schéma.

« II. – Peuvent être associés :

« 1° Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre qui ne sont pas situés dans le périmètre d’un établissement public mentionné à l’article L. 122-4 du code de l’urbanisme ;

« 2° Le conseil économique, social et environnemental régional ainsi que les chambres d’agriculture, les chambres de commerce et d’industrie et les chambres de métiers et de l’artisanat ;

« Le conseil régional peut consulter tout autre organisme ou personne en vue de l'élaboration du projet de schéma.

« Le représentant de l'État dans la région porte à la connaissance de la région toutes les informations nécessaires, dans les conditions prévues à l'article L. 121-2 du même code.

« *Art. L. 4251-6.* – Le projet de schéma est arrêté par le conseil régional. Il est soumis pour avis :

« 1° Aux personnes et organismes prévus aux 3° à 6° du I de l'article L. 4251-5 ;

« 2° À l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement ;

« 3° À la conférence territoriale de l'action publique.

« L'avis est réputé favorable s'il n'a pas été rendu dans un délai de trois mois à compter de la transmission du projet de schéma.

« II. – Le projet de schéma est soumis à enquête publique par le président du conseil régional, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

« Après l'enquête publique, le schéma est éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis, des observations du public et des conclusions de la commission d'enquête.

« *Art. L. 4251-7.* – Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires est adopté par délibération du conseil régional dans les trois années qui suivent le renouvellement général des conseils régionaux.

« Il est approuvé par arrêté du représentant de l'État dans la région. Ce dernier s'assure du respect, par le conseil régional, de la procédure d'élaboration prévue au présent chapitre, de la prise en compte des informations prévues à l'article L. 4251-5 et de sa conformité aux lois et règlements en vigueur et aux intérêts nationaux.

« Lorsqu'il n'approuve pas le schéma, en raison de sa non-conformité, en tout ou partie, aux lois et règlements en vigueur ou aux intérêts nationaux, le représentant de l'État dans la région le notifie au conseil régional par une décision motivée, qui précise les modifications à apporter au schéma. Le conseil régional dispose d'un délai de trois mois à compter de la notification pour prendre en compte les modifications demandées.

« À la date de publication de l'arrêté approuvant le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, l'autorité compétente pour adopter l'un des documents de planification, de programmation ou d'orientation auxquels le schéma se substitue en prononce l'abrogation.

« *Art. L. 4251-8.* – Pour la mise en œuvre du schéma, la région peut conclure une convention avec un ou plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, un pôle d'équilibre territorial et rural ou une collectivité à statut particulier.

« Cette convention précise les conditions d'application du schéma au territoire concerné.

« *Art. L. 4251-9.* – I. – Lorsque les modifications n'ont pas pour effet de porter atteinte à son économie générale, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires peut être modifié sur proposition du président du conseil régional.

« Les modifications envisagées sont soumises pour avis aux personnes et aux organismes prévus aux articles L. 4251-5 et L. 4251-6, qui se prononcent dans les conditions prévues aux mêmes articles.

« Le projet de modification et les avis précités sont mis à la disposition du public par voie électronique pendant au moins deux mois. Un bilan de cette mise à disposition est présenté au conseil régional.

« Les modifications sont adoptées par le conseil régional. Le schéma ainsi modifié est transmis par le président du conseil régional au représentant de l'État dans la région pour approbation, dans les conditions prévues à l'article L. 4251-7.

« II. – Lorsqu'il fait obstacle à la réalisation d'une opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'une opération d'intérêt national, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires peut être adapté selon les procédures prévues aux articles L. 300-6 et L. 300-6-1 du code de l'urbanisme.

« III. – Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires peut être révisé selon les modalités prévues pour son élaboration aux articles L. 4251-4 à L. 4251-6 du présent code.

« *Art. L. 4251-10.* – Dans les six mois suivant le renouvellement général des conseils régionaux, le président du conseil régional présente au conseil régional un bilan de la mise en œuvre du schéma. Celui-ci délibère et peut décider le maintien en vigueur du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, sa modification, sa révision partielle ou totale ou son abrogation. En cas d'abrogation, un nouveau schéma est élaboré dans les conditions prévues au présent chapitre.

« *Art. L. 4251-11.* – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent chapitre. »

II. – Les articles 34 et 34 *ter* de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État et les articles L. 1213-1 à L. 1213-3 du code des transports sont abrogés.

III. – Au deuxième alinéa du II de l'article 23 du code de l'artisanat, les mots : « sur le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire mentionné à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, » sont supprimés.

IV. – La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 9 *bis* de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne est supprimée.

V. – Au troisième alinéa de l'article 3 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité, les mots : « , les commissions départementales d'organisation et de modernisation des services publics mentionnées à l'article 28 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, et les conférences régionales de l'aménagement et du développement du territoire instituées par l'article 34 *ter* de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État » sont remplacés par les mots : « et les commissions départementales d'organisation et de modernisation des services publics mentionnées à l'article 28 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ».

VI. – À la fin du quatrième alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports, les mots : « des infrastructures et des transports mentionné à l'article L. 1213-1 » sont remplacés par les mots : « d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionné au chapitre I^{er} du titre V du livre II de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales ».

VII. – Les I à VI du présent article entrent en vigueur à la date de la publication de l'ordonnance prévue au III de l'article 13 7.

VIII. – Le V de l'article L. 333-1 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, par dérogation au premier alinéa du présent V, les documents d'urbanisme ne sont pas soumis à l'obligation de compatibilité avec les orientations et les mesures de la charte qui seraient territorialement contraires au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales. »

ARTICLE 11

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

1° Les troisième et sixième à avant-dernier alinéas de l'article L. 141-1 sont supprimés ;

2° L'article L. 141-1-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 141-1-1. – I. – L'élaboration du schéma directeur de la région d'Île-de-France est engagée par délibération du conseil régional.

« Les orientations stratégiques du schéma font l'objet d'un débat, préalable à cette élaboration, au sein du conseil régional.

« Sont associés à l'élaboration du projet de schéma :

« 1° Le représentant de l'État dans la région ;

« 2° Les conseils départementaux des départements intéressés ;

« 3° Les établissements publics mentionnés à l'article L. 122-4 ;

« 4° Les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre intéressés qui ne sont pas situés dans le périmètre d'un établissement public mentionné au même article L. 122-4 ;

« 5° Le conseil économique, social et environnemental régional ainsi que les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et de l'artisanat.

« Le conseil régional peut consulter tout autre organisme ou personne en vue de l'élaboration du projet de schéma.

« Le représentant de l'État dans la région porte à la connaissance de la région toutes les informations nécessaires, dans les conditions prévues à l'article L. 121-2.

« Le projet de schéma arrêté par le conseil régional est soumis pour avis :

« a) Au représentant de l'État dans la région ;

« b) Aux organes délibérants des collectivités territoriales, établissements publics et organismes énumérés aux 1° à 5° du présent I ;

« c) À l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement ;

« d) À la conférence territoriale de l'action publique.

« Ces avis sont réputés favorables s'ils n'ont pas été rendus dans un délai de trois mois.

« Le projet de schéma est soumis à enquête publique par le président du conseil régional, dans les conditions prévues au chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

« Après l'enquête publique, le schéma, éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis, des observations du public et des conclusions de la commission d'enquête, est adopté par délibération du conseil régional.

« Le schéma directeur de la région d'Île-de-France est transmis au représentant de l'État dans la région en vue de son approbation par décret en Conseil d'État.

« Le schéma directeur de la région d'Île-de-France est approuvé par décret en Conseil d'État.

« II. – Le schéma directeur de la région d'Île-de-France peut être modifié, à l'initiative du président du conseil régional, lorsque les changements envisagés n'ont pas pour effet de porter atteinte à son économie générale.

« Les modifications envisagées sont soumises pour avis au représentant de l'État et aux collectivités territoriales, établissements publics et organismes énumérés aux 1° à 5° du I, qui se prononcent dans les conditions prévues au présent article.

« La procédure de modification fait l'objet d'une concertation associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. Les modalités de la concertation permettent au public, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard des caractéristiques des modifications, d'accéder aux informations relatives aux modifications envisagées et aux avis requis précités et de formuler des observations et des propositions qui sont enregistrées et conservées par le conseil régional.

« Le projet de modification et les avis précités sont mis à la disposition du public par voie électronique pendant au moins deux mois. Un bilan de cette mise à disposition est présenté au conseil régional, qui délibère sur le projet de modification et le transmet au représentant de l'État dans la région pour approbation.

« Lorsque le représentant de l'État dans la région estime ne pas pouvoir approuver en l'état le projet arrêté de modification du schéma, il le notifie au conseil régional par une décision motivée et lui renvoie le projet, dans les trois mois suivant sa transmission, afin qu'y soient apportées les modifications nécessaires.

« III. – Le schéma directeur de la région d'Île-de-France peut être révisé selon les modalités prévues au I pour son élaboration.

« IV. – Six mois avant l'expiration d'un délai de six ans à compter de la date d'approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France, un bilan de la mise en œuvre du schéma est présenté au conseil régional. Celui-ci délibère et peut décider le maintien en vigueur du schéma directeur de la région d'Île-de-France, sa modification, sa révision partielle ou totale ou son abrogation. » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 141-1-3, le mot : « quatrième » est remplacé par le mot : « troisième » ;

4° L'article L. 141-2 est abrogé.

II. – Les II à IV de l'article L. 141-1-1 du code de l'urbanisme sont applicables à la modification et à la révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France, adopté par décret en Conseil d'État, en vigueur à la date de promulgation de la présente loi.

ARTICLE 13

I. – Les procédures d'élaboration et de révision d'un schéma régional d'aménagement et de développement du territoire engagées avant la publication de la présente loi demeurent régies par

l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État, dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

II. – Les schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire dont l'élaboration ou la révision a été engagée ou qui ont été approuvés avant la promulgation de la présente loi restent régis par l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 précitée, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, jusqu'à la date fixée pour leur expiration ou leur abrogation par le conseil régional ou jusqu'à la publication de l'arrêté approuvant un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires en application du chapitre I^{er} du titre V du livre II de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant de la présente loi.

III. – Le Gouvernement est autorisé, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans les douze mois suivant la promulgation de la présente loi, à prendre par ordonnance les mesures de nature législative propres à procéder aux coordinations rendues nécessaires par l'absorption au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévu à l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 précitée, du schéma régional des infrastructures et des transports prévu à l'article L. 1213-1 du code des transports, du schéma régional de l'intermodalité prévu à l'article L. 1213-3-1 du même code, du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu à l'article L. 222-1 du code de l'environnement et du plan régional de prévention des déchets prévu à l'article L. 541-13 du même code.

L'ordonnance procède également aux coordinations permettant l'évolution des schémas sectoriels et notamment du schéma régional de cohérence écologique prévu à l'article L. 371-3 dudit code, rendues nécessaires par leur absorption dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Le projet de loi de ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant la publication de cette ordonnance.

ARTICLE 19

I. – Après le 4° de l'article L. 4211-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un 4° *bis* ainsi rédigé :

« 4° *bis* Le financement des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu aux articles L. 4251-1 et suivants ; »

II. – L'article L. 111-1 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La région peut contribuer au financement des voies et des axes routiers qui, par leurs caractéristiques, constituent des itinéraires d'intérêt régional et sont identifiés par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu aux articles L. 4251-1 et suivants du code général des collectivités territoriales. » ;

III. – Les modalités de financement de cette compétence sont déterminées en loi de finances.

III. TRANSFERT DES TRANSPORTS NON URBAINS ET SCOLAIRES DU DEPARTEMENT A LA REGION

ARTICLE 15

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 1221-2, les mots : « des départements et » sont supprimés ;

2° L'article L. 3111-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3111-1.* – Sans préjudice des articles L. 3111-17 et L. 3421-2, les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée.

« Toutefois, lorsque, à la date de publication de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, il existe déjà, sur un territoire infrarégional, un syndicat mixte de transports ayant la qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains, ce syndicat conserve cette qualité.

« Les services mentionnés au premier alinéa du présent article sont inscrits au plan régional établi et tenu à jour par la région, après avis de la conférence territoriale de l'action publique prévue à l'article L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales et des régions limitrophes intéressées. Le plan régional est mis en consultation par voie électronique, selon les modalités prévues au II de l'article L. 120-1 du code de l'environnement. » ;

3° L'article L. 3111-2 est abrogé ;

4° L'article L. 5431-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 5431-1.* – La région organise les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale. Elle peut conclure une convention à durée déterminée avec des entreprises publiques ou privées pour assurer l'exercice de cette compétence. » ;

5° L'article L. 3111-7 est ainsi modifié :

a) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

– au début de la première phrase, les mots : « Le département » sont remplacés par les mots : « La région » ;

– la seconde phrase est ainsi rédigée :

« Elle consulte à leur sujet les conseils départementaux de l'éducation nationale intéressés. » ;

b) Au troisième alinéa, les mots : « le département » sont remplacés par les mots : « la région » ;

6° À la fin de la première phrase du premier alinéa et à la seconde phrase du second alinéa de l'article L. 3111-8, les mots : « le département » sont remplacés par les mots : « la région » ;

7° L'article L. 3111-9 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 3111-9.* – Si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, tout ou

partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales. L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la région. » ;

8° L'article L. 3111-10 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « et le département peuvent » sont remplacés par les mots : « peut » et les mots : « dont ils ont la charge » sont supprimés ;

b) Au second alinéa, les mots : « le département ou » et « ou du département » sont supprimés ;

9° À l'article L. 3521-1, les mots : « le conseil départemental de l'éducation nationale » sont remplacés par les mots : « les conseils départementaux de l'éducation nationale intéressés ».

II. – La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du code de l'éducation devient la section 5 du chapitre IV du même titre et les articles L. 213-11 et L. 213-12 du même code deviennent les articles L. 214-18 et L. 214-19.

III. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le 9° de l'article L. 3321-1 est abrogé ;

2° L'article L. 3542-1 est complété par 3° ainsi rédigé :

« 3° Les dépenses liées à l'organisation des transports scolaires ; »

3° L'article L. 4321-1 est complété par un 12° ainsi rédigé :

« 12° Les dépenses liées à l'organisation des transports scolaires ; ».

IV. – Au 2° du I de l'article L. 8221-6 du code du travail, la référence : « L. 213-11 » est remplacée par la référence : « L. 214-18 ».

V. – La région, à l'exception de la région d'Île-de-France et de la région Rhône-Alpes, sur le territoire de la métropole de Lyon, est compétente pour la construction, l'aménagement et l'exploitation de gares publiques routières de voyageurs relevant du département définies à l'article 2 de l'ordonnance n° 45-2497 du 24 octobre 1945 sur les gares routières de voyageurs.

Pour chaque gare transférée, un diagnostic de l'état de la gare et les modalités du transfert, notamment financières, sont établis par convention conclue entre le département et la région ou, à défaut de conclusion de cette convention dans les six mois suivant le transfert de compétence, par un arrêté du représentant de l'État dans la région.

Ce transfert ne donne lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à la perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

Les délégations de service public portant sur les gares routières faisant l'objet du transfert prévu au présent V et venant à échéance avant le transfert ou moins d'un an après le transfert sont, sauf opposition du délégataire, prorogées jusqu'au 31 décembre 2017.

VI. – La région bénéficiaire du transfert de compétences prévu au présent article succède au département dans l'ensemble de ses droits et obligations à l'égard des tiers.

VII. – Le présent article s'applique à compter du 1^{er} janvier 2017, à l'exception des 5° à 9° du I et des II à IV qui entrent en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2017.

ARTICLE 17

I. – La propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des infrastructures de transports non urbains de personnes et de marchandises ferrés ou guidés d'intérêt local exploitées par le département à des fins de transport, ainsi que l'ensemble des biens afférents, sont transférés à la région dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi. Pour les lignes non exploitées par le département à des fins de transport, l'ordonnance prévue au II du présent article précise les modalités du transfert.

Ces transferts ne donnent lieu ni au versement de la contribution prévue à l'article 879 du code général des impôts, ni à la perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit.

La région bénéficiaire du transfert est substituée au département 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.

Le présent I ne s'applique pas aux infrastructures de transports non urbains de personnes, ferrés ou guidés d'intérêt local, transférés par le département du Rhône à la métropole de Lyon au 1^{er} janvier 2015.

II. – Le Gouvernement est autorisé, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans les dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, à prendre par ordonnance des mesures de nature législative rendues nécessaires pour l'application du I et ayant pour objet d'abroger les dispositions législatives existantes devenues sans objet du fait du même I.

Le projet de loi portant ratification de cette ordonnance est déposé devant le Parlement dans un délai de quatre mois à compter de la publication de l'ordonnance.

III. – Le chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° La section 1 est abrogée ;

2° La section 1 *bis* devient une section 1 et son intitulé est ainsi rédigé : « Lignes d'intérêt local et régional » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 2112-1-1, après le mot : « intérêt », sont insérés les mots : « local et ».

IV. – Les 1° et 2° du § III interviennent le premier jour du dix-huitième mois suivant la promulgation de la présente loi.

V. – Après le 2° de l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques, il est inséré un 4° ainsi rédigé :

« 4° Soit lorsque l'occupation ou l'utilisation permet l'exécution de travaux relatifs à une infrastructure de transport public ferroviaire ou guidé. »

IV. SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN ORGANISÉS PAR LES AOM SUR LEURS RESSORTS TERRITORIAUX

ARTICLE 18

I. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° À la première phrase de l'article L. 1113-1, les mots : « transports urbains » sont remplacés par les mots : « la mobilité et, dans la région d'Île-de-France, dans l'aire de compétence du Syndicat des transports d'Île-de-France » ;

2° Le deuxième alinéa de l'article L. 1213-3-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Il assure la coordination des services de transport organisés par les différentes autorités organisatrices de transport au sein des agglomérations de plus de 100 000 habitants, au sens de l'article L. 221-2 du code de l'environnement. » ;

3° Au quatrième alinéa de l'article L. 1213-3-2, les mots : « des conseils départementaux des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale et » sont supprimés et les mots : « périmètres de transports urbains de » sont remplacés par les mots : « ressorts territoriaux de ces dernières dans » ;

4° À la fin de l'article L. 1214-1, les mots : « le périmètre de transports urbains défini par les dispositions de la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre » sont remplacés par les mots : « le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

5° Au 8° de l'article L. 1214-2, les mots : « au sein du périmètre des transports urbains » sont remplacés par les mots : « dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

6° À l'article L. 1214-3, les mots : « dans les périmètres de transports urbains » sont remplacés par les mots : « dans les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité » ;

7° À l'article L. 1214-6, les mots : « périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

8° Au premier alinéa de l'article L. 1214-14 et à la fin de l'article L. 1214-18, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

9° À l'article L. 1214-19, les mots : « périmètres de transports urbains » sont remplacés par les mots : « ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité » ;

10° L'article L. 1214-21 est ainsi modifié :

a) À la fin du premier alinéa, les mots : « d'un périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots : « du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

b) À la fin du 2°, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

11° L'article L. 1214-22 est ainsi modifié :

a) À la première phrase du premier alinéa, les mots : « d'un périmètre de transports urbains concerné » sont remplacés par les mots : « du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité concernée » et les mots : « l'autorité organisatrice des transports urbains » sont remplacés par les mots : « cette autorité » ;

b) Au second alinéa, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

12° L'article L. 1231-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « les périmètres de transports urbains » sont remplacés par les mots : « leur ressort territorial » ;

b) À la seconde phrase du deuxième alinéa, les mots : « les services réguliers de transport public urbain » sont remplacés par les mots : « des services réguliers de transport public » ;

13° L'article L. 1231-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1231-2. – I. – Les services de transport public de personnes mentionnés à l'article L. 1231-1 peuvent être urbains ou non urbains.

« Lorsqu'ils sont urbains, ces services concernent les transports routiers, fluviaux et maritimes et, sur les réseaux relevant de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité, les transports ferroviaires ou guidés.

« II. – En matière de transport public régulier de personnes routier ou guidé est considéré comme un service de transport urbain, tout service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité définie à l'article L. 1231-1 :

« 1° Au moyen de véhicules de transport guidé au sens de l'article L. 2000-1 ;

« 2° Ou au moyen de tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et dont l'espace moyen des arrêts et la variation de la fréquence de passage satisfont des critères définis par décret. » ;

14° L'intitulé de la section 2 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Dispositions diverses » ;

15° Les articles L. 1231-3, L. 1231-4, L. 1231-5, L. 1231-5-1, L. 1231-6 et L. 1231-7 sont abrogés ;

16° Le premier alinéa de l'article L. 1231-8 est ainsi modifié :

a) Au début, les mots : « Dans les périmètres de transports urbains » sont remplacés par les mots : « Les autorités organisatrices de la mobilité dont les ressorts territoriaux sont » ;

b) Les mots : « , les autorités organisatrices du transport public de personnes » et les mots : « à l'intérieur du périmètre de transports urbains et sur les déplacements à destination ou au départ de ceux-ci » sont supprimés ;

17° Aux premier et second alinéas de l'article L. 1231-9, les mots : « à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots : « dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité » ;

18° Le premier alinéa de l'article L. 1241-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Lorsqu'ils sont routiers ou guidés, les services de transport public réguliers de personnes sont urbains ou non urbains, au sens du II de l'article L. 1231-2. » ;

19° Après le mot : « définir », la fin de l'article L. 1811-1 est ainsi rédigée : « le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité en excluant certaines parties du territoire de la commune, ou des communes qui la composent. » ;

20° À l'article L. 1811-2, les références : « L. 1231-4 à L. 1231-6, » sont supprimées et les mots : « , et défini un périmètre unique de transport qui se substitue à tous les périmètres de transports urbains existants et couvre » sont remplacés par les mots : « compétente sur » ;

21° Après le mot : « définir », la fin de l'article L. 1851-2 est ainsi rédigée : « le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité en excluant certaines parties du territoire de la commune ou des communes qui la composent. » ;

22° La section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} de la deuxième partie est abrogée ;

23° Le premier alinéa de l'article L. 2121-10 est ainsi rédigé :

« Les dessertes locales des transports ferroviaires ou guidés établis par une autorité organisatrice de transport autre que l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente sont créées ou modifiées après information de cette dernière. » ;

24° Au premier alinéa de l'article L. 2121-11, la référence : « aux articles L. 2112-2 et » est remplacée par les mots : « à l'article » ;

25° La sous-section 2 de la section 1 du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie est ainsi rédigée :

« Sous-section 2

*« Services non urbains dans le ressort territorial
d'une autorité organisatrice de la mobilité*

« Art. L. 3111-4. – Les dessertes locales des services réguliers non urbains organisés par une autorité organisatrice de transport autre que l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente sont créées ou modifiées après information de cette dernière.

« Art. L. 3111-5. – Sans préjudice du premier alinéa de l'article L. 3111-8, en cas de création d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de mobilité, ou de modification du ressort territorial d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de mobilité, entraînant l'inclusion de services de transport public existants, réguliers ou à la demande, organisés par une région, un département ou un syndicat mixte, l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent en matière de mobilité est substitué à l'autorité organisatrice de transport antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations pour l'exécution des services de transport publics désormais intégralement effectués sur son ressort territorial. Cette substitution intervient dans un délai d'un an à compter de cette création ou modification.

« Une convention entre les autorités organisatrices concernées fixe les modalités du transfert et les conditions de financement des services de transport non urbains transférés, en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport. En cas de litige, le second alinéa de l'article L. 3111-8 s'applique aux procédures d'arbitrage.

« Si l'autorité organisatrice de la mobilité créée ou dont le ressort territorial est modifié ne relève pas de la catégorie des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, l'autorité organisatrice de la mobilité peut se substituer aux autres autorités organisatrices de transports après accord entre les parties.

« Art. L. 3111-6. – En cas d'application de l'article L. 3111-5, les conventions mentionnées au deuxième alinéa du même article L. 3111-5 sont exécutées dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution d'autorité mentionnée audit article L. 3111-5 n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation. Les parties à ces conventions sont informées de cette substitution par l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente. » ;

26° À la fin du quatrième alinéa de l'article L. 3111-7, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

27° Après le mot : « ou », la fin du second alinéa des articles L. 5714-1 et L. 5724-2 et du dernier alinéa de l'article L. 5754-1 est ainsi rédigée : « l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée au titre III du livre II de la première partie. »

II. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa de l'article L. 2224-37, les mots : « des transports urbains mentionnés à l'article 27-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs » sont remplacés par les mots : « de la mobilité mentionnées au titre III du livre II de la première partie du code des transports » ;

2° Au 2° du I de l'article L. 2333-64, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

3° Le I de l'article L. 2333-67 est ainsi modifié :

a) À la première phrase des troisième et cinquième alinéas, après les mots : « l'autorité organisatrice », sont insérés les mots : « de la mobilité ou » ;

b) Au onzième alinéa, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

c) À la première phrase du quatorzième alinéa, après les mots : « l'organisation », sont insérés les mots : « de la mobilité ou » ;

d) Le quinzième alinéa est ainsi modifié :

– à la première phrase, les mots : « d'un périmètre de transports urbains résultant de l'extension » sont supprimés ;

– la dernière phrase est ainsi rédigée :

« Le taux de versement destiné au financement des transports en commun peut être réduit, dans des conditions identiques, par décision de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1, lorsque le ressort territorial de cette autorité organisatrice de transports urbains s'étend à de nouvelles communes. » ;

e) À la première phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « un périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots : « le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité » et les mots : « des transports urbains » sont remplacés, deux fois, par les mots : « de mobilité » ;

f) À la première phrase du dernier alinéa, les mots : « des transports » sont remplacés par les mots : « de la mobilité ou de transports urbains » ;

4° La première phrase de l'article L. 2333-68 est ainsi modifiée :

a) Après la première occurrence du mot : « urbains », sont insérés les mots : « et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et organisés par cette autorité » ;

b) Les mots : « à l'intérieur du périmètre des transports urbains » sont remplacés par les mots : « dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

c) À la fin, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

5° Au second alinéa de l'article L. 2333-74, le mot : « urbains » est supprimé ;

6° Au premier alinéa de l'article L. 2333-87, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports » ;

7° À l'avant-dernier alinéa, deux fois, et au dernier alinéa de l'article L. 3641-8, le mot : « urbains » est supprimé ;

8° À la deuxième phrase du premier alinéa du D de l'article L. 4434-3, les mots : « à l'intérieur du périmètre des transports urbains » sont remplacés par les mots : « dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

9° À la fin du 8° de l'article L. 5214-23, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports » ;

10° À la première phrase du IV de l'article L. 5215-20 et du VII de l'article L. 5216-5, les mots : « périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots : « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité » ;

11° À la première phrase du dernier alinéa de l'article L. 5721-2, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

12° L'article L. 5722-7 est ainsi modifié :

a) À la fin de la première phrase du premier alinéa, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

b) À la seconde phrase du second alinéa, les mots : « À l'intérieur d'un périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « Dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité » et les mots : « un périmètre de transport urbain » sont remplacés par les mots : « le ressort » ;

13° L'article L. 5722-7-1 est ainsi modifié :

a) À la fin du premier alinéa, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité » ;

b) Au deuxième alinéa, les deux occurrences du mot : « urbains » sont supprimées ;

c) Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Pour l'application du même article L. 2333-64, est pris en compte le ressort de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports. » ;

14° Au 2° du II de l'article L. 5842-28, les mots : « des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs » sont remplacés par les mots : « de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports » et les mots : « cette loi » sont remplacés par les mots : « la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ».

III. – À la fin de la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 213-1 du code de l'éducation, les mots : « à l'intérieur d'un même périmètre de transports urbains » sont remplacés par les mots « dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ».

IV. – Les communes adjacentes qui ont créé un périmètre de transports urbains dont la délimitation a été fixée par l'autorité administrative compétente de l'État et existant à la date de publication de la présente loi peuvent continuer d'organiser le transport public de personnes. Par

dérogation à la définition du transport urbain mentionnée au premier alinéa du II de l'article L. 1231-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant du présent article, les services ainsi organisés sur le territoire correspondant au périmètre de transports urbains sont qualifiés d'urbains.

Toutefois, en cas de modification de leur périmètre après l'entrée en vigueur de la loi, les I à III du présent article s'appliquent de plein droit.

V. – Aux premier et avant-dernier alinéas du I de l'article 1609 *quater* A du code général des impôts, les mots : « des transports urbains » sont remplacés par les mots : « de la mobilité au sens du titre III du livre II de la première partie du code des transports ».

VI. – Pour l'élaboration du plan de déplacements urbains dans l'agglomération lyonnaise, le ressort territorial dont il est tenu compte est celui de l'autorité assurant l'exercice effectif de la compétence d'organisation des transports.

ARTICLE 54

Le II de l'article L. 5218-7 du même code est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi modifié :

a) Au début, les mots : « Le conseil de la métropole d'Aix-Marseille-Provence peut déléguer à un » sont remplacés par les mots : « Sauf délibération expresse adoptée à la majorité des deux tiers du conseil de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, celui-ci délègue, jusqu'au 31 décembre 2019, à chaque » ;

b) Les mots : « avec l'accord de celui-ci, et » et les mots : « tout ou partie de » sont supprimés ;

2° Le 1° est ainsi rédigé :

« 1° Schéma d'ensemble relatif à la politique de développement économique et à l'organisation des espaces économiques, et opérations métropolitaines ; »

3° À la fin du 3°, les mots : « fixant le périmètre des transports métropolitains et incluant les services de transports urbains, non urbains, réguliers ou à la demande » sont supprimés ;

4° Au 4°, les mots : « et programmation des créations et aménagements » sont supprimés ;

5° Le 5° est abrogé ;

6° Au 8°, les mots : « et programmation des équipements en matière » sont supprimés ;

7° À la fin du 11°, les mots : « ; plans climat-énergie territoriaux » sont supprimés ;

8° Au début du 14°, les mots : « Création, aménagement, entretien et gestion » sont remplacés par les mots : « Schéma d'ensemble » ;

9° Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« 15° Élaboration du projet métropolitain.

« À compter du 1^{er} janvier 2020, le conseil de la métropole d'Aix-Marseille-Provence peut déléguer à un conseil de territoire, avec l'accord de celui-ci, et dans le respect des objectifs et des règles qu'il fixe, tout ou partie de l'exercice des compétences qui lui ont été transférées par ses communes membres, à l'exception des compétences mentionnées aux 1^o à 15^o du présent II.

« À compter du 1^{er} janvier 2016, puis par dérogation à l'avant-dernier alinéa du présent II à compter du 1^{er} janvier 2020, le conseil de la métropole d'Aix-Marseille-Provence peut déléguer à un conseil de territoire, avec l'accord de celui-ci, et dans le respect des objectifs et des règles qu'il fixe, tout ou partie de la compétence définition, création et réalisation d'opérations d'aménagement mentionnées à l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme. »

V. REFORME DE DECENTRALISATION DU STATIONNEMENT PAYANT SUR VOIRIE

ARTICLE 73

I. – Après le premier alinéa du III de l'article L. 2333-87 du même code, dans sa rédaction résultant de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, modifié par l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 2015-401 du 9 avril 2015 relative à la gestion, au recouvrement et à la contestation du forfait de post-stationnement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Hors Île-de-France, les recettes issues des forfaits de post-stationnement sont perçues par la commune, l'établissement public de coopération intercommunale ou le syndicat mixte ayant institué la redevance. Celui-ci les reverse à la commune, à l'établissement public de coopération intercommunale ou au syndicat mixte compétent pour la réalisation des opérations mentionnées au premier alinéa du présent III, déduction faite des coûts de mise en œuvre des forfaits de post-stationnement. Un décret précise les modalités de reversement, en fonction des conditions d'organisation locale du stationnement payant sur voirie. »

II. – Le I entre en vigueur à la date prévue au V de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

ARTICLE 77

Le V de l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles est ainsi rédigé :

« V. – À l'exception des II et VIII, le présent article entre en vigueur le 1^{er} octobre 2016. À compter de cette même date, aucune sanction, de quelque nature que ce soit, ne peut être établie ou maintenue en raison de l'absence ou de l'insuffisance de paiement de la redevance de stationnement des véhicules établie dans les conditions prévues à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Par dérogation au dernier alinéa de l'article 112-1 et au second alinéa de l'article 112-4 du code pénal, les contraventions en matière de stationnement payant prévues au code de la route commises avant le 1^{er} octobre 2016 demeurent punissables, et l'exécution des sanctions prononcées se poursuit, selon les dispositions en vigueur lors de leur commission.

« À compter du 1^{er} janvier 2016, les collectivités et leurs groupements mentionnés au premier alinéa de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction résultant du I du présent article, peuvent passer des conventions avec les services de l'État concernés et l'établissement public spécialisé de l'État mentionné au septième alinéa du même article L. 2333-87, afin de valider les dispositifs techniques et les procédures destinés à garantir le paiement et la perception de la redevance de stationnement prévue audit article L. 2333-87 à compter de son entrée en vigueur. »

ARTICLE 78

I. – Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Après le deuxième alinéa de l'article L. 511-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ils sont habilités à établir l'avis de paiement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. » ;

2° L'article L. 532-1 est ainsi modifié :

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

« Ils sont habilités à établir l'avis de paiement prévu à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. » ;

b) Au second alinéa, les mots : « de l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « du premier alinéa ».

II. – Le présent article entre en vigueur le 1^{er} octobre 2016.

VI. AUTRES DISPOSITIONS TRANSPORT/MOBILITE

ARTICLE 16

Le code général de la propriété des personnes publiques est ainsi modifié :

1° L'article L. 3114-1 est ainsi modifié :

a) Après le mot : « une », la fin du premier alinéa est ainsi rédigée : « collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités territoriales, compétent en matière de développement économique, à la demande de l'assemblée délibérante de celui-ci. » ;

b) Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

– les mots : « les lignes que la région » sont remplacés par les mots : « soit les lignes que la personne publique bénéficiaire » ;

– sont ajoutés les mots : « , soit les lignes à faible trafic n'ayant pas été utilisées par des services de transport de personnes depuis plus de cinq ans » ;

2° Au second alinéa de l'article L. 3114-2, le mot : « région » est remplacé par les mots : « personne publique ».

ARTICLE 58

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

**DISPOSITIONS « TRANSPORTS »/« MOBILITE » DE LA LOI N° 2015-991 DU 7 AOÛT 2015
PORTANT NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA REPUBLIQUE (NOTRe)**

1° À l'avant-dernier alinéa du II de l'article 2, après le mot : « ensemble », sont insérés les mots : « , y compris en cas de modification en application de l'article 3-1, » ;

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

« Art. 3-1. – I. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris est modifié lorsque les évolutions envisagées en remettent en cause les caractéristiques principales.

« La modification du schéma est établie après avis des collectivités territoriales, des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'association des maires d'Île-de-France, du syndicat mixte Paris-Métropole, du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'atelier international du Grand Paris dans les conditions prévues au III.

« Le public est associé au processus de modification du schéma dans les conditions prévues au même III.

« II. – Les modifications apportées au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement donnent lieu soit à un nouveau rapport environnemental prévu au II de l'article 3, soit à une actualisation de celui-ci.

« III. – Un dossier destiné au public est établi par l'établissement public Société du Grand Paris. Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public sur les modifications envisagées, notamment :

« 1° Leurs objectifs et leurs principales caractéristiques ;

« 2° L'exposé des enjeux socio-économiques ;

« 3° L'estimation de leur coût et les modes de financement envisagés ;

« 4° Leur impact sur les prévisions de trafic ;

« 5° L'analyse de leurs incidences sur l'aménagement du territoire ;

« 6° Le cas échéant, le nouveau rapport environnemental ou son actualisation et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus aux articles L. 122-6 et L. 122-7 du code de l'environnement.

« Ce dossier est mis à la disposition du public par voie électronique et, sur demande présentée dans les conditions prévues par décret, mis en consultation sur support papier dans les préfectures d'Île-de-France et au siège de l'établissement public Société du Grand Paris. Lorsque le volume ou les caractéristiques des modifications envisagées ne permettent pas sa mise à disposition par voie électronique, une note de présentation précise les lieux et horaires où l'intégralité du dossier peut être consultée.

« Au plus tard à la date de la mise à disposition du dossier, le public est informé, par voie électronique, des modalités de consultation retenues.

« Les observations du public, déposées par voie électronique ou postale, doivent parvenir à l'établissement public Société du Grand Paris dans un délai de quatre mois à compter de la mise à disposition du dossier.

« À compter de la mise à disposition du dossier, la région d'Île-de-France, le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'association des maires d'Île-de-France, le syndicat mixte Paris-Métropole ainsi que l'atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur

avis à l'établissement public Société du Grand Paris. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

« IV. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du dépôt des observations, l'établissement public Société du Grand Paris en publie, par voie électronique, le compte rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes mentionnées au dernier alinéa du III du présent article. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public Société du Grand Paris en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires.

« Dans un délai de deux mois à compter de la publication de ce compte rendu et de ce bilan, l'établissement public Société du Grand Paris, par un acte motivé et publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour les modifications envisagées du schéma d'ensemble. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les personnes mentionnées au même dernier alinéa. Il précise les modifications du schéma d'ensemble retenues ainsi que les conditions prévues pour leur mise en œuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public Société du Grand Paris fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte des observations du public et des avis des personnes mentionnées audit dernier alinéa.

« V. – Aucune irrégularité concernant l'application des I à IV ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte motivé mentionné au second alinéa du IV.

« VI. – L'article L. 300-2 du code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet des procédures organisées en application du présent article. »