



... le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes

UN TEXTE DE TRANSPOSITION ESSENTIEL POUR NOS COLLECTIVITÉS ET NOS ENTREPRISES

Le 10 mars 2025, le Sénat a approuvé en première lecture le projet de loi portant **diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes**, s'appuyant largement sur le texte adopté par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, reprenant ses apports et suivant les orientations du rapporteur **Damien Michallet**.

Le 31 mars 2025, en commission mixte paritaire (CMP), le texte a fait l'objet d'un **accord entre les deux chambres** et a donc été définitivement adopté par l'Assemblée nationale puis par le Sénat, respectivement les 2 et 3 avril 2025.

Ce projet de loi de **transposition du droit de l'Union européenne** - le troisième débattu au Parlement en trois ans - constitue un **texte hétéroclite**, intervenant dans des domaines divers (économique, financier, environnemental, judiciaire, etc.).

Le Sénat a amélioré le texte du gouvernement avec deux objectifs principaux :

- assurer une **meilleure prise en compte des attentes des collectivités territoriales**, notamment en apportant d'utiles simplifications, en préservant leurs prérogatives et en renforçant les incitations au développement d'installations d'énergies renouvelables ;
- faciliter **l'appropriation par les entreprises des normes environnementales qui leur sont applicables**, en clarifiant la rédaction, en renforçant la sécurité juridique ou encore en simplifiant les conditions d'application.

En définitive, le Sénat suivant la commission a approuvé ce **texte technique** au caractère disparate, indispensable cependant pour assurer le respect de nos **engagements européens**.



1. UN VOLET ÉNERGIE RENOUVELABLE RENFORCÉ PAR LA COMMISSION, AU BÉNÉFICE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

A. RÉFÉRENT PRÉFECTORAL, ZONES D'ACCÉLÉRATION DES ÉNERGIES RENOUVELABLES : DES APPORTS SÉNATORIAUX CONFORTÉS ET RENFORCÉS PAR LE PROJET DE LOI



L'article 24 prévoit une **extension** aux **projets éoliens en mer bienvenue** du champ d'intervention des **référénts préfectoraux aux énergies renouvelables** - dispositif créé à l'initiative de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable dans la loi « APER » de 2023¹. L'article 24 bis, introduit par le Gouvernement à l'Assemblée nationale, définit la **cartographie des zones propices au développement des énergies renouvelables**, en s'appuyant sur la cartographie des zones d'accélération des énergies renouvelables au niveau national - mesure de la loi « APER » de 2023 également introduite par le Sénat - et sur les cartographies des énergies renouvelables maritimes, annexées aux documents stratégiques de façade.

La commission se félicite que le projet de loi conforte des innovations d'initiative sénatoriale : l'extension du **référént préfectoral** aux projets d'éolien en mer ne pourra que faciliter encore davantage les échanges entre l'administration et les porteurs de projets d'énergie renouvelable - et l'amélioration du dispositif relatif aux **zones d'accélération des énergies renouvelables** permettra de mieux planifier le développement de ces installations.

B. DÉROGATION ESPÈCES PROTÉGÉES : UNE CLARIFICATION DES CONDITIONS DE DISPENSE POUR L'ENSEMBLE DES PORTEURS DE PROJETS



L'article 25 du projet de loi, mesure de transposition de la directive RED III de 2023, définit les conditions permettant à un porteur de projet d'être dispensé d'une demande de **dérogation « espèces protégées »**².

Reprenant la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et du Conseil d'État, le texte adopté par l'Assemblée nationale fixe deux conditions à cette fin :

- ✓ le projet doit proposer des mesures **d'évitement et de réduction** telles que le risque de destruction ou de perturbation des espèces apparaisse comme **n'étant pas suffisamment caractérisé** ;
- ✓ le projet doit mettre en place un **suivi** visant à évaluer l'efficacité de ces mesures.

Pour assurer le respect par la France de ses engagements européens, mais aussi pour améliorer la **lisibilité du droit** à l'égard des porteurs de projets, **tout en garantissant la protection des espèces protégées**, la commission a rétabli l'article 25 du projet de loi initial en en étendant le champ à **tous les projets** et non aux seuls projets de production d'énergie renouvelable ([amdt](#)).

C. DES AJUSTEMENTS JURIDIQUES NÉCESSAIRES, MAIS SANS LIEN AVEC LE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE



L'article 26 est un « **article-balai** » qui **modifie la loi « APER » de 2023**, pour procéder à plusieurs ajustements juridiques relatifs aux énergies en matière de couverture des parkings en panneaux photovoltaïques, de financement du raccordement électrique des installations d'énergies renouvelables et d'agrivoltaïsme. Cet article supprimé par l'Assemblée nationale ne constitue pas une mesure d'application du droit européen.

¹ Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

² La dérogation « espèces protégées » est une autorisation exceptionnelle accordée par l'État permettant de porter atteinte à des espèces animales ou végétales protégées, sous conditions strictes et pour des motifs d'intérêt général.

La commission a rétabli l'article 26 ([amdt](#)) considérant ces clarifications utiles pour améliorer la lisibilité et la cohérence du droit des énergies renouvelables, sous réserve de plusieurs adaptations au bénéfice des **collectivités territoriales** en :

- supprimant du texte initial des mesures **restreignant l'exercice par les élus locaux de leur compétence d'urbanisme pour leur garantir une plus grande souplesse d'action** ;
- étendant à l'ensemble des installations d'énergies renouvelables l'**exemption d'obligation de constitution d'une régie**, afin d'inciter les collectivités territoriales à soutenir ces projets ;
- encourageant encore davantage l'**autoconsommation collective d'énergie photovoltaïque**, en uniformisant le critère de proximité géographique. Cet aménagement vise à permettre aux collectivités territoriales et aux services publics locaux disposant d'établissements éloignés de bénéficier du dispositif.

Par ailleurs, dans le souci de toujours mieux concilier le soutien à notre nécessaire souveraineté industrielle et la décarbonation de notre économie, la commission a souhaité assouplir le calendrier d'obligation de couverture des parcs de stationnement en panneaux photovoltaïques pour encourager les propriétaires à recourir à des panneaux à haute performance environnementale. Cette mesure permettra opportunément de **soutenir la filière française de panneaux photovoltaïques**, en cours de structuration. L'article 23 de la **loi « Industrie verte » de 2023**¹ prévoyait un report de cette obligation sous condition, qui n'a cependant pas été appliqué en raison de la parution – en décembre 2024 - trop tardive des mesures d'application. La commission a ainsi prorogé la dérogation jusqu'au 31 décembre 2025.



EN SÉANCE

Pour simplifier l'application de l'obligation de couverture des parcs de stationnement en panneaux photovoltaïques, le Sénat (avis favorable de la commission, défavorable du Gouvernement) a exempté utilement de ce régime les **voies et cheminement de circulation empruntés par des véhicules lourds affectés au transport de marchandises**, sur lesquelles l'implantation d'ombrières photovoltaïques est techniquement impossible ([amdt](#)).

Afin d'accélérer opportunément l'instruction des demandes d'autorisation relatives aux projets d'énergies renouvelables, le Sénat (avis favorable de la commission, défavorable du Gouvernement) a transposé la directive RED III de 2023 en fixant des **délais limites** – différenciés selon l'implantation en zone d'accélération ou hors zone d'accélération – pour constater **la complétude du dossier** ([amdt](#)), pour **l'instruction du projet d'énergie renouvelable** ([amdt](#)) et pour **l'instruction des demandes de « rééquipement »**² ([amdt](#)).

¹ Loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte.

² Le rééquipement, ou *repowering*, désigne le renouvellement ou l'amélioration des installations d'énergies renouvelables en remplaçant ou en modernisant les équipements existants pour accroître leur performance, leur efficacité et leur durée de vie.

2. UN VOLET ENVIRONNEMENT HÉTÉROGÈNE, QUI COMPORTE DES MESURES D'APPLICATION BIENVENUES

A. GAZ À EFFET DE SERRE ET SUBSTANCES APPAUVRISANT LA COUCHE D'OZONE : UNE SIMPLIFICATION BIENVENUE ET DES SANCTIONS RENFORCÉES

L'article 9 vise à **exonérer les grandes entreprises** qui sont déjà soumises aux obligations d'intégrer des informations en matière de durabilité **de l'obligation de réaliser un bilan d'émissions de gaz à effet de serre (BEGES)**.

Pour la commission, **cette mesure de simplification** sera de nature à alléger la charge administrative des entreprises sans pour autant réduire l'information du public. Elle mérite donc d'être approuvée.

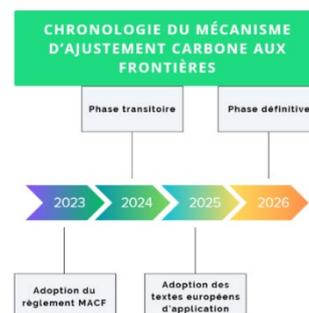


L'article 38 propose d'adapter le code de l'environnement à l'évolution de la réglementation européenne relative aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone et aux gaz à effet de serre fluorés. Il **met à jour le régime de sanctions** applicables en cas de violation de leurs dispositions. Le plafond de l'amende est ainsi relevé de 15 000 € à cinq fois la valeur marchande des produits ou équipements concernés voire huit fois en cas de récidive dans les cinq ans.

B. MÉCANISME D'AJUSTEMENT CARBONE AUX FRONTIÈRES : UN DISPOSITIF UTILE POUR PROTÉGER L'INDUSTRIE EUROPÉENNE

L'article 36 rend applicable le **mécanisme d'ajustement carbone aux frontières** (MACF)¹ en précisant, dans notre droit national, les procédures de contrôle et de sanctions. La mise en œuvre opportune de ce nouvel outil répond aux préoccupations de la commission qui avait soutenu son principe en 2022 dans un [rapport d'information](#)².

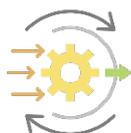
L'article 37 prévoit une **habilitation à légiférer par ordonnance** dans un délai de 18 mois, afin de prendre les mesures nécessaires à l'application du MACF avant son entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026.



Source : CATDD

L'introduction dans notre droit du **MACF** a tout son sens compte tenu de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre sans porter atteinte à notre compétitivité du fait de la concurrence déloyale des pays concurrents et pour lesquels les règles environnementales sont moins contraignantes. Dans un souci d'efficacité et de pragmatisme, la commission a **réduit le délai d'habilitation** prévu à l'article 37 de 18 à 12 mois ([amdt](#)), l'ensemble des actes européens d'exécution du MACF étant attendu cette année.

C. PRÉVENTION DES INONDATIONS : DES MESURES DE SIMPLIFICATION AU BÉNÉFICE DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES



L'article 39 vise à **simplifier la mise en œuvre de la directive « Inondation » de 2007**, qui fixe un **cadre européen** aux actions de prévention des inondations à travers une **démarche en trois temps**, reposant sur des **cycles de six ans** : **évaluer** les risques

¹ Destiné à prévenir les fuites de carbone et à inciter les industries étrangères à adopter des normes environnementales plus strictes, ce dispositif vise à taxer les importations de certains produits en fonction de leur empreinte carbone.

² Rapport d'information au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur la réforme du marché carbone européen dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » par Guillaume Chevrollier et Denise Saint-Pé, 15 mars 2022.

d'inondation à l'échelle des bassins hydrographiques, **cartographier** les zones qui y sont exposées et **élaborer** des **plans de gestion des risques d'inondation** (PGRI).

Plusieurs mesures de surtransposition introduites par la loi « Grenelle 2 » de 2010 et dénuées de plus-value opérationnelle seraient supprimées afin d'**améliorer la lisibilité** des PGRI et de **simplifier** et **rationaliser** les **modalités de leur élaboration**.

La **commission** a examiné cet article avec une **vigilance particulière**, soucieuse de ne pas fragiliser l'efficacité de la **prévention des inondations** dans les territoires et à la lumière de son récent [rapport d'information](#) sur les inondations survenues en 2023 et au début de l'année 2024, réalisé conjointement avec la commission des finances¹. Les travaux préparatoires du rapporteur ont permis de constater que les mesures proposées répondaient à un **réel besoin de simplification** - au bénéfice des services de l'État et des collectivités territoriales - **sans pour autant réduire les ambitions de la directive**.

Elle a adopté **deux amendements** du rapporteur jugeant souhaitable de maintenir **deux procédures de consultation essentielles** :

- celle du **Conseil national de l'eau** (CNE) sur la **stratégie nationale de gestion du risque d'inondation** (SNGRI), compte tenu des **synergies** existantes entre les enjeux de **prévention des inondations** et de **gestion de l'eau** et ce, d'autant plus dans un contexte de **dérèglement climatique** ([amdt](#)) ;

- celle des **collectivités territoriales** sur les **projets de PGRI**, éventuellement modifiés à l'issue de la consultation du public ([amdt](#)).

3. UN VOLET TRANSPORTS DONT LES DISPOSITIONS DIVERSES ONT ÉTÉ AMÉLIORÉES PAR LA COMMISSION

A. RÉGULATION AÉROPORTUAIRE : UN NOUVEAU « CAVALIER » DANS UN TEXTE D'APPLICATION DU DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE



L'article 28 porte sur les **contrats de régulation économique (CRE)** aéroportuaires, signés entre l'État et le concessionnaire de l'aéroport, qui définissent pour une durée maximale de 5 ans l'évolution des **redevances aéroportuaires** versées par les compagnies aériennes au gestionnaire de l'aéroport. Il prévoit la possibilité d'**étendre jusqu'à 10 ans la durée d'un CRE conclu à l'occasion d'un renouvellement de concession**. Les investissements élevés consentis par le nouveau concessionnaire à cette occasion demandent en effet une **visibilité renforcée** sur l'évolution des recettes sur le long terme. Cet article s'appliquerait à moyen terme uniquement à l'aéroport de **Nantes Atlantique**.

La commission est **favorable à cette évolution** de nature à **renforcer l'attractivité de l'appel d'offres de renouvellement de la concession** de Nantes Atlantique et à éviter qu'il soit de nouveau déclaré infructueux, comme cela a été le cas en septembre 2023. Suivant son rapporteur, elle a **précisé le rôle de l'Autorité de régulation des transports dans la procédure d'appel d'offres** ([amdt](#)). Elle a également adopté un [amendement](#) de Didier Mandelli prévoyant la **publicité du cahier des charges de l'appel d'offres** afin de **renforcer la transparence de la procédure**. Cette disposition traduit la **recommandation n° 4 du rapport d'information** de la commission sur la **modernisation de l'aéroport de Nantes Atlantique** de décembre 2023.

¹ Rapport d'information n° 775 (2023-2024) relatif aux inondations survenues en 2023 et au début de l'année 2024, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et de la commission des finances.

La commission **déplore** toutefois la **méthode utilisée par le Gouvernement** : ce véhicule législatif est le **deuxième texte d'adaptation du droit national au droit de l'UE consécutif dans lequel figurent des dispositions relatives à la régulation aéroportuaire**, qui n'ont **pas de rapport avec leur objet premier**. Cette pratique **affaiblit la clarté et la qualité du débat parlementaire**.

Le projet de loi aborde également opportunément la **décarbonation du secteur aérien**. L'**article 29** définit les modalités d'exécution des obligations des aéroports en matière de **fourniture d'électricité et d'air conditionné aux aéronefs en stationnement** afin de limiter la consommation de kérosène des appareils au sol. L'**article 34** précise les **modalités d'application des obligations d'incorporation de carburant aérien durable (CAD)** fixées par le règlement *ReFuel EU Aviation*.

Souscrivant, bien sûr, pleinement à l'objectif de décarbonation affirmé, la commission a souhaité **renforcer la proportionnalité des sanctions** en cas de non-respect de ses obligations de **fourniture d'électricité et d'air conditionné** par un gestionnaire d'aéroport ([amdt](#)). Elle a également prévu que le produit des amendes résultant du non-respect des obligations d'incorporation de CAD soit affecté à **IFP Énergies nouvelles**, qui pourra notamment les utiliser pour **financer des projets de recherche en matière de CAD** ([amdt](#)).



EN SÉANCE

Le Sénat a précisé **le rôle de l'ART** en cas de **conclusion d'un CRE** d'une durée supérieure à 5 ans dans le cas où les spécificités du projet industriel de l'exploitant d'aérodrome le justifient. Il a opportunément adopté un [amendement](#) du Gouvernement, avec l'avis favorable de la commission, prévoyant que cette autorité rend **deux avis conformes, en amont et en aval de la négociation du CRE sur l'adéquation au projet industriel retenu par l'État et l'exploitant de la durée du projet de contrat**. L'ART n'a en effet pas pour rôle d'évaluer le projet industriel lui-même, du ressort des cocontractants du CRE, l'exploitant et l'État. Il lui revient en revanche de veiller à ce que la **durée du contrat** et le **niveau des redevances** soient **cohérents** avec ce **projet**.

B. TRANSPORT ROUTIER : DES ADAPTATIONS UTILES EN MATIÈRE DE PARTAGE DE DONNÉES



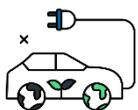
La **mise à disposition de données relatives aux déplacements**, destinée à favoriser le déploiement de « systèmes de transport intelligents » (STI), au bénéfice des usagers est abordée par les [articles 30 et 31](#).

L'[article 30](#) vise à transposer la révision survenue en 2023 de la **directive dite « STI »** de 2010, qui a **renforcé les obligations en matière d'accessibilité des données numériques** relatives à la **route**. La directive révisée met en responsabilité les États membres d'assurer la fourniture d'un vaste ensemble de **données statiques** (état de la route, réglementation applicable, etc.), **dynamiques** (événements sur le réseau, liés par exemple à la sécurité routière) et de données relatives aux **aires de stationnement pour les poids lourds**, dans un **format numérique** répondant aux standards européens. Ces obligations concernent un **large périmètre d'acteurs de l'écosystème de la route**, à commencer par les **collectivités territoriales gestionnaires de voirie**.

L'[article 31](#) vise à adapter notre droit interne à la révision d'un règlement européen visant à favoriser le **partage de données relatives aux déplacements multimodaux** (localisation et horaires des arrêts de transports en commun, données en temps réel sur l'heure de passage à un arrêt, etc.). Il procède, pour l'essentiel, à de **simples actualisations de références** dans le code des transports.

La **commission a approuvé ces deux articles**, qui permettront de faciliter le déploiement de services d'informations sur les déplacements et, ainsi, de contribuer à **fluidifier la circulation, renforcer la sécurité routière et encourager le report modal**. Pour en renforcer la sécurité juridique et la portée, elle a adopté **trois amendements** du rapporteur pour prévoir la consultation de :

- la **commission nationale de l'informatique et des libertés** (CNIL) sur les textes d'application prévus par l'article 30. Cet ajout est opportun dans la mesure où sont notamment concernées des données issues des **systèmes embarqués dans les véhicules** ([amdt](#)) ;
- l'**ART** sur les **textes d'application prévus aux articles 30** ([amdt](#)) et **31** ([amdt](#)), dans la mesure où cette autorité sera chargée de **contrôler la conformité des données** fournies par les **assujettis** vis-à-vis des **exigences européennes**.



L'[article 35](#) propose de modifier la LOM¹, pour y inscrire l'**objectif de fin de vente des véhicules thermiques légers en 2035** prévu par un **règlement européen de 2023**, dans un souci de clarté du droit. La LOM avait en effet prévu un objectif similaire en 2019, à deux différences près : il comporte une **date butoir en 2040** et ne concerne que les **véhicules utilisant des énergies fossiles, et non les véhicules thermiques dans leur ensemble**.

Le rapporteur a jugé **opportune** la suppression de cet article par l'Assemblée nationale, à deux titres :

- d'une part, pour des **raisons juridiques** : la modification proposée était **dépourvue d'utilité normative**, compte tenu du **principe de primauté** du droit de l'Union européenne et du caractère **directement applicable** du **règlement européen**. Le Conseil d'État a d'ailleurs souligné dans son avis sur le projet de loi le caractère « inutile » de cet article 35. En outre, il résulte d'une jurisprudence constante de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) que les **dispositions législatives reproduisant des dispositions issues de règlements européens** sont prohibées ;
- d'autre part, pour des **raisons de cohérence calendaire** : dans la mesure où le règlement européen prévoit une **clause de revoyure** l'année prochaine, soit en **2026**, il n'apparaît en tout état de cause pas judicieux d'opérer des modifications législatives avant cette échéance.

La commission a donc maintenu la suppression de l'article 35.

C. TRANSPORT FERROVIAIRE : UNE ADAPTATION INDISPENSABLE POUR GARANTIR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET LES DROITS DES TRAVAILLEURS

L'[article 33](#) vise à adapter notre droit national à la **récente harmonisation européenne de la définition des tâches critiques pour la sécurité ferroviaire** et de la **vérification de l'aptitude médicale et psychologique du personnel ferroviaire non conducteur** exerçant lesdites tâches.

¹ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

Suivant son rapporteur, la commission a **adopté cet article** avec **deux modifications** renforçant la sécurité ferroviaire et les droits des travailleurs du secteur ferroviaire. Elle a rétabli l'exigence d'un **agrément pour les médecins et psychologues** vérifiant l'aptitude du personnel, afin de veiller à la **qualité** et à l'**uniformité** de leurs **décisions**. Ce garde-fou permet d'éviter toute décision d'aptitude incohérente menaçant la sécurité ferroviaire ainsi que toute décision d'inaptitude non justifiée ([amdt](#)). La commission a aussi introduit dans le texte l'obligation, en vigueur actuellement, de réaliser un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) devant la **commission ferroviaire d'aptitudes (CFA)** pour contester les décisions d'inaptitude médicale. Cette procédure, plus **fluide**, plus **courte** et **moins formelle** qu'un recours devant le tribunal administratif est plus sécurisante pour les salariés concernés. La CFA se prononce en effet sur l'ensemble des cas à l'échelle nationale, ce qui évite d'éventuelles disparités d'analyse qui pourraient avoir lieu entre juridictions d'ores et déjà engorgées et qui n'ont qu'une faible expertise sur cette question ([amdt](#)).



EN SÉANCE

Le Sénat a adopté un [amendement](#) du Gouvernement, avec l'avis favorable de la commission, prévoyant que les **médecins et psychologues** évaluant l'aptitude du personnel non conducteur exerçant des tâches critiques pour la sécurité ferroviaire devraient remplir des **conditions des qualifications** dont les modalités seraient précisées par voie réglementaire plutôt qu'être agréés par arrêté ministériel. Cette évolution **sécurise juridiquement un apport de la commission**, qui considère indispensable que ces **professionnels de santé** aient bénéficié d'une **formation qui leur confère une qualification** sur les **spécificités du secteur ferroviaire**.



LA SUITE DE LA NAVETTE

À l'issue de la **commission mixte paritaire (CMP)** réunie le 31 mars 2025, la **plupart des apports du Sénat** ont été **conservés** par les députés et les sénateurs.

S'agissant du **volet énergies renouvelables** du texte, la définition des conditions permettant à un porteur de projet d'être **dispensé d'une demande de dérogation « espèces protégées »**, étendue à l'ensemble des projets par le Sénat, a été conservée (article 25). La suppression des **mesures restreignant l'exercice par les élus locaux de leur compétence d'urbanisme** a été maintenue tout comme l'extension à l'ensemble des installations d'énergies renouvelables **de l'obligation de constitution d'une régie et l'assouplissement du calendrier d'obligation de couverture des parcs de stationnement en panneaux photovoltaïques** pour encourager les propriétaires à recourir à des panneaux à haute performance environnementale (article 26).

L'exemption de l'obligation de couverture des parcs de stationnement en panneaux photovoltaïques des **voies et cheminements de circulation empruntés par des véhicules lourds** a fait l'objet d'un compromis : applicable à l'ensemble des véhicules lourds de plus de 3,5 tonnes dans le texte adopté par le Sénat, l'exemption a en définitive été limitée aux véhicules de plus de 7 tonnes. **L'assouplissement du critère de proximité géographique pour l'autoconsommation collective d'énergie photovoltaïque** a également fait l'objet d'un compromis : initialement prévu pour tous les projets, il a été limité aux seuls services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), qui regroupent des bâtiments éloignés les uns des autres (article 26).

S'agissant du **volet transports**, un compromis a été trouvé sur la question de la **régulation aéroportuaire** (article 28). Les précisions relatives aux modalités d'intervention de l'ART et l'élargissement de la possibilité de conclure un **contrat de régulation économique** d'une durée allant jusqu'à 10 ans ont été maintenus. Toutefois, le texte de la CMP n'a pas repris la publicité des cahiers des charges des appels d'offres de concessions aéroportuaires d'État introduite par le Sénat en première lecture. Le **renforcement des sanctions** en cas de non-respect des obligations de **fourniture d'électricité et d'air conditionné aux aéronefs en stationnement** a été **conservé**, mais pas leur systématicité : **l'administration** pourra décider de **ne pas les infliger** si des **considérations d'opportunité** le justifient (article 29). L'**affectation des sanctions** liées au non-respect des obligations découlant du **règlement ReFuel EU Aviation à l'Ifpen** a également été **préservée**. Toutefois, le texte ne prévoit pas de triplement des sanctions en cas de récidive (article 34) comme le souhaitait le Sénat. L'article 33, relatif à **l'aptitude médicale du personnel ferroviaire non conducteur** a été **définitivement adopté** dans la **version** issue des travaux du **Sénat**.

S'agissant du **volet environnement**, la réduction du délai d'habilitation relatif **aux mesures d'application du MACF** a été maintenue, tout comme la clarification de l'application du **calendrier européen d'interdiction du polystyrène non-recyclable** (article 39 *bis*). S'agissant de la mise en œuvre de la directive « Inondation » (article 39), la consultation du CNE sur la SNGRI a été maintenue ; la consultation des collectivités territoriales sur les projets de PGRI a également été conservée, en parallèle de la consultation du public afin de rationaliser les délais d'élaboration de ces documents.

POUR EN SAVOIR PLUS

[Loi n° 2024-364 du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole](#)

[Loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables](#)

[Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)

[Rapport d'information au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur la réforme du marché carbone européen dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 »](#)



Jean-François Longeot

Président
Sénateur du Doubs
[Union Centriste]



Damien Michallet

Rapporteur
Sénateur de l'Isère
[Les Républicains]

[Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable](#)

☎ 01.42.34.23.20

