



N° 681

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 janvier 2023

RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

PAR LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

en application de l'article 145-7 du Règlement

*sur la mise en **application de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021**
portant lutte contre le dérèglement climatique
et renforcement de la résilience face à ses effets*

ET PRÉSENTÉ PAR

M. SYLVAIN CARRIÈRE ET MME LAURENCE MAILLART-MÉHAIGNERIE
Députés

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
EXAMEN DE L'APPLICATION DE LA LOI	7
I. DISPOSITIONS DU TITRE II RELATIVES À LA CONSOMMATION	7
A. INFORMER, FORMER ET SENSIBILISER (CHAPITRE I^{ER} DU TITRE II) ..	7
1. Affichage informant le consommateur sur les impacts environnementaux et sociaux de biens ou de services (article 2)	7
2. L'évolution du comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement (article 6)	9
B. ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VENTE EN VRAC ET DE LA CONSIGNE DU VERRE (CHAPITRE III DU TITRE II)	11
1. Surface consacrée à la vente en vrac dans les commerces (article 23)	11
a. Dans les commerces de plus de 400 mètres carrés, un objectif de 20 % de la surface de vente consacrés à la vente en vrac d'ici 2030	11
b. Dans les commerces de moins de 400 mètres carrés, une expérimentation pour déterminer les modalités de développement de la vente en vrac	13
2. Expérimentation d'une obligation pour les plateformes de vente à distance de repas ou de denrées alimentaires de proposer la livraison dans un contenant réutilisable et consigné (article 24)	13
3. Modification de la composition du Conseil national de l'économie circulaire (article 26)	14
4. Cession des biens de scénographie aux organismes à but non lucratif (article 27)	15
II. DISPOSITIONS DU TITRE IV RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES	15
A. DISPOSITIONS VISANT À RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES VÉHICULES INDIVIDUELS (CHAPITRE I^{ER} DU TITRE IV)	15
1. Mesures d'application concernant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)	15
a. L'expérimentation d'un PTZ mobilité (article 107)	15

b. Les modalités de dérogation à l'obligation d'instauration d'une ZFE-m (article 119).....	17
c. L'expérimentation de voies de circulation réservées desservant les ZFE-m (article 124).....	19
d. Rapport sur les véhicules de collection dans les ZFE-m (article 123).....	20
2. L'encadrement du droit d'accès des autorités organisatrices de la mobilité aux données de déplacement pose des difficultés relatives à la protection des données (article 109).....	21
3. La mise en place du dispositif de préfinancement des infrastructures de recharge dans les immeubles collectifs nécessite encore la publication de deux arrêtés supplémentaires (article 111).....	22
4. Autres dispositions du chapitre I ^{er} du titre IV.....	24
a. L'obligation d'information des utilisateurs des services numériques d'assistance aux déplacements sur l'impact environnemental de leur déplacement (article 122).....	24
b. L'instauration d'une part minimale de cycles et véhicules à faibles émissions utilisés par les plateformes de livraison de marchandises (article 114).....	25
c. Rapport sur les mobilités durables en zones peu denses (article 129).....	26
B. DISPOSITIONS RELATIVES À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (CHAPITRE II DU TITRE IV).....	26
1. La suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE (article 130).....	26
2. L'intégration des émissions liées au transport de marchandises dans les déclarations de performance extra-financière des chargeurs (article 138).....	27
3. Autres dispositions du chapitre II du titre IV.....	28
III. DISPOSITIONS DU TITRE IV RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN.....	28
A. L'INTERDICTION DES VOLS INTÉRIEURS EN CAS D'ALTERNATIVE EN TRAIN D'UNE DURÉE DE MOINS DE 2 HEURES 30 (ARTICLE 145).....	28
B. LES AUTRES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN	31
1. Les mesures d'application.....	31
a. L'interdiction d'accorder une déclaration d'utilité publique pour créer ou agrandir un aéroport s'il en résulte une hausse des émissions de CO2 (article 146).....	31
b. Le mécanisme de compensation carbone des émissions des vols intérieurs (article 147).....	33
2. Les rapports du Gouvernement.....	35
EXAMEN EN COMMISSION.....	39
ANNEXE : ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI.....	41
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES.....	57
CONTRIBUTIONS ÉCRITES.....	61

INTRODUCTION

Sur le fondement de l'article 24 de la Constitution, le Parlement a pour mission non seulement de voter la loi mais également de contrôler l'action du Gouvernement. À ce titre, il lui incombe de vérifier que les lois font l'objet des textes d'application qui permettent de les rendre pleinement applicables.

En application du premier alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale, chaque commission parlementaire s'assure que les mesures d'application des lois relevant de son champ de compétence ont bien été publiées par le Gouvernement. Pour ce faire, la commission désigne deux rapporteurs, dont l'un appartient à un groupe d'opposition.

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a ainsi nommé, lors de sa réunion du 21 septembre 2022, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, qui avait présidé, lors de la précédente législature, la commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et M. Sylvain Carrière, rapporteurs sur la mise en application de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite loi « climat et résilience ».

La mission des rapporteurs consiste à vérifier la bonne publication des textes réglementaires prévus et par extension, leur conformité à la loi, ainsi que la remise des rapports que le Gouvernement doit adresser au Parlement. Leur rapport n'a toutefois pas pour objet d'évaluer les conséquences juridiques, économiques et environnementales de la loi adoptée. À cet égard, un rapport d'évaluation pourra être réalisé dans les trois ans suivant la promulgation de la loi, conformément au troisième alinéa de l'article 145-7 du Règlement de l'Assemblée nationale.

La présente mission de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire porte plus spécifiquement sur la mise en application des dispositions du titre II relatives à la consommation et celles du titre IV relatives aux transports terrestres et aériens. La mise en application des dispositions des titres III, V et VI de la loi « climat et résilience » est examinée par la commission des affaires économiques, tandis que celle des titres VII et VIII l'est par la commission des lois.

Les titres II et IV comportent 73 articles, dont une trentaine prévoit des mesures réglementaires d'application. Leur publication est essentielle pour permettre une pleine mise en œuvre des dispositifs prévus par la loi.

La mission a permis d'auditionner les administrations en charge de l'élaboration des mesures réglementaires, ainsi que les acteurs concernés. Elle a permis d'établir un recensement des textes d'application qui ont été publiés à ce jour. À plus d'un an de la promulgation de la loi, si certaines mesures n'ont pas

encore été publiées, une majorité des mesures prévues a été prise par voie de décrets et d'arrêtés.

S'agissant des dispositions du titre II « Mieux consommer », (chapitre I^{er} et chapitre III), trois décrets ont été publiés et trois décrets sont encore en attente. La publication des textes d'application manquants devrait intervenir à l'issue des consultations et expérimentations prévues par la loi.

S'agissant des dispositions relatives aux transports terrestres (chapitres I^{er} à III du titre IV « Se déplacer »), huit décrets et un arrêté ont été publiés. Trois décrets et deux arrêtés complémentaires doivent encore l'être. Ces textes d'application en attente de publication sont notamment nécessaires pour finaliser le lancement de l'expérimentation du prêt à taux zéro pour l'achat de véhicules propres dans les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) à compter du 1^{er} janvier 2023 ainsi que le dispositif incitatif à la mise en place d'infrastructures de recharge dans les immeubles collectifs.

S'agissant des dispositions relatives au transport aérien (chapitre IV du titre IV « Se déplacer »), deux décrets et un arrêté ont été publiés. Le décret d'application portant sur l'interdiction des liaisons aériennes lorsqu'une alternative en train existe en moins de 2 heures 30 demeure en cours d'élaboration.

Au total, treize décrets et deux arrêtés ont été publiés. Sept décrets et deux arrêtés doivent encore être publiés. Au jour de la présentation du présent rapport, le taux d'application de la loi s'élève à 62,5 % des mesures réglementaires prévues, pour ce qui concerne les titres II et IV de la loi.

EXAMEN DE L'APPLICATION DE LA LOI

I. DISPOSITIONS DU TITRE II RELATIVES À LA CONSOMMATION

A. INFORMER, FORMER ET SENSIBILISER (CHAPITRE I^{ER} DU TITRE II)

1. Affichage informant le consommateur sur les impacts environnementaux et sociaux de biens ou de services (article 2)

L'article 2 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit un **dispositif d'affichage de l'impact environnemental, ou environnemental et social, pour certaines catégories de biens et de services**. Il propose une nouvelle rédaction pour le dispositif d'affichage résultant de l'article 15 de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite « AGECE », et abroge, en conséquence, ce dernier article.

L'affichage environnemental consiste en une note A, B, C ou D, affichée sur un produit ou un service, en rayonage ou sur internet, suivant un référentiel commun. Ce repère doit permettre aux consommateurs de comparer les produits entre eux lors d'un achat. De manière indirecte, l'affichage environnemental peut ainsi inciter les fabricants à faire évoluer leurs produits et encourager la production durable.

L'article 2 de la loi « climat et résilience » prévoit une **période d'expérimentation d'une durée maximale de cinq ans pour évaluer les différentes méthodologies de calcul et modalités d'affichage des impacts environnementaux**. L'expérimentation a pour objectif de tester différentes méthodes d'évaluation et de communication des performances environnementales. L'article 2 prévoit que les expérimentations dans les secteurs du textile d'habillement, des produits alimentaires, de l'ameublement, de l'hôtellerie et des produits électroniques débutent dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi.

Les évaluations de chaque expérimentation doivent être transmises au Parlement et rendues publiques. Les résultats des expérimentations doivent permettre de déterminer quelle méthodologie utiliser. Les décrets doivent ensuite définir, pour chaque catégorie de biens et services, quelle méthode est employée.

Les auditions menées dans le cadre du rapport d'application de la loi « climat et résilience » ont permis d'obtenir des informations sur l'avancée des différents travaux d'expérimentation pilotés par le ministère de la transition écologique, avec la contribution de l'Agence de la transition écologique (Ademe).

L'Ademe a lancé des réflexions sur les outils permettant aux entreprises de calculer les notes environnementales. Les travaux menés ont conduit l'agence à identifier les caractéristiques d'un bon indicateur. Celui-ci doit être scientifiquement robuste et neutre pour être crédible, accessible aux petites et moyennes entreprises et cohérent avec le cadre européen. Les concertations menées par l'Ademe dans le cadre de ses travaux d'expérimentation ont toutefois mis en lumière les réserves de certaines associations de protection des consommateurs quant à la possibilité d'établir un outil réellement neutre.

L'Ademe a fait le choix de prioriser les secteurs du textile d'habillement et des produits alimentaires.

En matière d'alimentation, dix-huit expérimentations ont été menées à partir de plusieurs indicateurs. Le plus connu est l'indicateur « Agribalyse », fondé sur l'analyse des cycles de vie. Plus le score global obtenu est faible, moindre est l'impact environnemental. L'approche en cycle de vie est plébiscitée par la Commission européenne et constitue donc un outil partagé permettant les comparaisons internationales. L'indicateur connaît toutefois certaines limites dans la mesure où certains aspects sont insuffisamment pris en compte, comme la production intensive et l'impact des pesticides sur l'environnement. Face aux limites de l'approche en termes de cycle de vie, des correctifs ont été apportés afin de mieux prendre en compte les aspects environnementaux minorés. Des indicateurs alternatifs, comme le « Planet-Score », développé par l'institut technique de l'agriculture biologique, prennent en compte davantage de critères.

En matière d'habillement, onze expérimentations ont été menées. L'indicateur de performance environnementale des produits (*PEF Apparel et Footwear*), testé par Décathlon, Promod, Bonne Gueule, Hermès, ou encore Louis Vuitton est notamment à l'étude. En application de l'article 15 de la loi AGEC et du cadre législatif renouvelé lié à l'adoption de la loi « climat et résilience », un rapport a été remis au Parlement en mars 2022 sur le bilan de l'expérimentation de l'affichage environnemental pour les textiles d'habillement et les chaussures.

Les réunions avec les acteurs de l'hôtellerie, de l'ameublement et des produits électroniques devraient intervenir dans un second temps.

La forme de l'affichage retenu est également à l'étude : au-delà d'un enjeu de lisibilité pour le consommateur, le nombre d'informations présentes permet de préciser les critères retenus. Un affichage détaillé permet de disposer d'une information plus fine mais potentiellement moins lisible pour le consommateur.

À l'issue des expérimentations, l'Ademe prévoit l'établissement d'un dispositif d'affichage complet et opérationnel d'ici la mi-2023. Le processus d'adoption du cadre réglementaire devrait ensuite prendre six mois supplémentaires.

Le calendrier d'adoption prévu respecte les délais définis par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et

renforcement de la résilience face à ses effets, dans la mesure où les expérimentations peuvent être menées pour une durée maximale de cinq ans.

Il apparaît toutefois que le calendrier d'adoption réglementaire est plus étendu dans le temps que celui qui avait été initialement envisagé. Ce délai supplémentaire est justifié par le souhait d'obtenir une méthode équilibrée, concertée et anticipant les critiques potentielles des parties prenantes sur la pondération des critères de l'indicateur retenu.

La rapporteure Mme Laurence Maillart Méhaignerie recommande de ne pas précipiter le calendrier de la construction du score d'affichage environnemental et ainsi de respecter les délais fixés par la loi. Ce délai permettra de résoudre les difficultés identifiées par les acteurs du secteur liées à la méthodologie qui devra être retenue à l'issue de l'expérimentation.

Mme Laurence Maillart Méhaignerie recommande également à l'Agence de la transition écologique (Ademe) de soumettre à l'ensemble des parties prenantes, à l'horizon fin 2023, une base de calcul uniformisée et transparente. Cette dernière permettra de définir une base calculatoire qui devra, à la fois, améliorer l'outil de l'analyse des cycles de vie et différencier clairement en intra-catégorie pour proposer un outil objectif visant à éclairer le choix des consommateurs.

Le rapporteur M. Sylvain Carrière alerte sur la nécessité de ne pas précipiter le calendrier pour les secteurs alimentaires et textiles, dans la mesure où il existe des controverses aux niveaux français et européen sur les méthodes de calcul des outils gouvernementaux disponibles. Mme Sabine Bonnot, favorable au logo Planet-Score, rappelait ainsi lors de son audition par la mission d'application de la loi, qu'il était impossible d'établir un indicateur scientifiquement irréprochable dans la mesure où la pondération des critères retenus relève de choix de politiques publiques. Le rapporteur estime que l'analyse en cycle de vie, mise en avant pour le futur affichage, n'est pas conforme aux politiques publiques environnementales de résilience, de relocalisation et de sobriété et ne permet pas de lutter contre le « *greenwashing* » (écoblanchiment). Une approche hybride, alliant analyse en cycle de vie et référentiel externe, pourrait être plus adaptée.

M. Sylvain Carrière souhaite également rappeler la nécessité pour les administrations de travailler de manière ascendante et partenariale avec l'ensemble des parties prenantes, notamment les organisations citoyennes et de consommateurs. Il estime que les méthodes employées jusqu'à présent n'ont pas permis la coconstruction du futur dispositif. À ce titre, le délai de trois ans et demi avant la publication des décrets doit permettre à l'intelligence collective d'aboutir à un dispositif efficace et partagé.

2. L'évolution du comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement (article 6)

L'article 6 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit

l'élargissement des missions du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté au développement durable, définies à l'article L. 421-8 du code de l'éducation.

La nouvelle rédaction de l'article L. 421-8 du code de l'éducation issue de la loi « climat et résilience » ne prévoyait pas de mesure réglementaire. Toutefois, le **décret n° 2022540 du 12 avril 2022** relatif au comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement adapte le droit en vigueur.

Ce décret modifie la partie réglementaire du code de l'éducation afin de prendre en compte la transformation du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté en comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement en raison de **l'élargissement de sa compétence aux problématiques environnementales**. C'est l'objet de son article 1^{er} et du premier alinéa de son article 4 qui procèdent à la mise en cohérence des références au comité au sein du code de l'éducation.

L'article 4 du décret précise en outre que l'article R. 421-46 du même code est remplacé par un article D. 421-46 qui modifie la **composition du comité et les modalités de désignation de ses membres**.

À la formule de l'ancien article R. 421-46 : « *les personnels d'éducation, sociaux et de santé de l'établissement et des représentants des personnels enseignants, des parents et des élèves, désignés par le chef d'établissement, [...] les représentants de la commune et de la collectivité territoriale de rattachement au sein de ce conseil* », est substituée une liste plus exhaustive.

Cette liste mentionne désormais :

- Le chef d'établissement ;
- L'adjoint gestionnaire ;
- Le conseiller principal d'éducation ou, le cas échéant, le conseiller principal d'éducation désigné par le chef d'établissement en cas de pluralité de conseillers principaux d'éducation ;
- L'infirmier exerçant dans l'établissement ;
- L'assistant de service social référent de l'établissement ;
- Des agents membres des corps d'enseignement et d'éducation, des agents administratifs, techniques, ouvriers et de service, des élèves et des parents d'élève désignés, pour une durée d'un an, par les membres du conseil d'administration appartenant à leurs catégories respectives, au prorata de leur représentation respective au sein de ce conseil ;
- Un représentant de la collectivité territoriale de rattachement siégeant au conseil d'administration désigné par cette dernière pour une durée allant jusqu'au renouvellement de son assemblée délibérante ;

– Au moins une personnalité qualifiée désignée, pour une durée de trois ans, par le chef d'établissement en raison de ses compétences dans les domaines correspondant aux missions du comité.

L'article 4 du décret modifie également les missions du comité en remplaçant l'article R. 421-47 du code de l'éducation par un nouvel article D. 421-47. L'ancien article R. 421-47 définissait une liste de missions relevant de la compétence du comité : l'éducation à la citoyenneté, la préparation du plan de prévention de la violence, la proposition d'actions pour aider les parents en difficulté et lutter contre l'exclusion ainsi que l'établissement d'un programme d'éducation à la santé et à la sexualité. Le nouvel article D. 421-47 du code de l'éducation établit une formulation plus large des missions du comité en précisant qu'il peut « *faire des propositions au conseil d'administration sur les actions du projet d'établissement relevant de l'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement* ».

L'article 2 du décret complète l'article R. 421-9 du code de l'éducation relatif aux missions du chef d'établissement. La liste des organismes qu'il préside mentionne désormais le comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement.

Enfin, l'article 3 du décret complète l'article R. 421-20 du code de l'éducation relatif au conseil d'administration des établissements scolaires. Il est désormais précisé que ce conseil est informé des propositions, avis et comptes rendus de séance du comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement.

B. ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VENTE EN VRAC ET DE LA CONSIGNE DU VERRE (CHAPITRE III DU TITRE II)

1. Surface consacrée à la vente en vrac dans les commerces (article 23)

Depuis la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, dite loi « AGEC », l'article L. 120-1 du code de la consommation définit la vente en vrac comme la vente au consommateur de produits présentés sans emballage, en quantité choisie par le consommateur, dans des contenants réutilisables.

a. Dans les commerces de plus de 400 mètres carrés, un objectif de 20 % de la surface de vente consacrés à la vente en vrac d'ici 2030

L'article 23 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets introduit, pour les commerces dont la surface totale est **supérieure à 400 mètres carrés, un objectif de 20 % de la surface de vente consacrés à la vente en vrac, à atteindre au 1^{er} janvier 2030**. Cet objectif concerne les commerces alimentaires et les commerces non alimentaires. L'article prévoit la publication d'un décret précisant

les objectifs à atteindre en fonction des catégories de produits, des exigences sanitaires et de sécurité ainsi que des spécificités des réseaux de distribution.

En application de l'article 41 de loi « AGEC », tout produit de consommation courante peut être vendu en vrac, sauf exceptions définies par décret, dûment justifiées par des raisons de santé publique. La cohérence nécessaire entre le projet de décret prévu par l'article 23 de la loi « climat et résilience » et celui prévu par l'article 41 de la loi « AGEC », a conduit la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) à avancer conjointement sur les deux projets de décret.

Début 2022, la DGCCRF a mené une consultation auprès des professionnels sur les modalités de mise en œuvre l'article 23 de la loi dite « climat et résilience ». Cette consultation avait pour objectif d'identifier les contraintes qui s'imposent aux différentes filières et d'évaluer leur capacité à consacrer 20 % de la surface de vente à la vente en vrac.

Les consultations menées ont permis d'identifier deux aspects que le décret devra clarifier.

Le décret devra, d'une part, préciser les modalités de calcul des surfaces de vente, notamment la prise en compte ou non des produits dont la vente en vrac est interdite. Il devra, d'autre part, prendre en compte les spécificités de certaines catégories de produits. Si la majorité des professionnels devraient ainsi être en mesure d'atteindre l'objectif de 20 % d'ici 2030, certains secteurs d'activité sont plus réticents.

Les cavistes ont par exemple demandé à être exclus du dispositif puisque le vrac n'est pas toujours adapté à la vente de boissons alcoolisées. L'oxydation des vins est en effet très rapide dans les appareils de distribution.

Dans le secteur des cosmétiques, l'objectif de 20 % devrait également être difficile à atteindre du fait des risques microbiologiques associés à certains produits et des risques de complexité de la traçabilité des produits. La Fédération française des industries cosmétiques (Febea) estime ainsi que certaines dispositions d'ordre sanitaire du règlement européen n° 1223/2009 relatif aux produits cosmétiques sont difficilement compatibles avec la vente en vrac. La DGCCRF rejoint partiellement cette analyse.

Par ailleurs, dans ces deux secteurs, la faible appétence des clients pour le vrac et le caractère de « cadeau » ou de prestige associé à certains produits devrait complexifier l'atteinte de l'objectif.

La DGCCRF a indiqué au cours de son audition qu'une première version du projet de décret prévu par l'article 23 était en cours d'élaboration. Au regard des contraintes précédemment soulignées, le projet de décret devrait ainsi :

– Préciser des objectifs à atteindre en fonction des catégories d’espace de vente (commerces non spécialisés à dominante alimentaire, commerces non spécialisés à dominante non alimentaire) ;

– Prévoir des cas particuliers pour certains produits ;

– Établir les modalités de mise en œuvre et de contrôle.

Les rapporteurs recommandent d’ajouter dans les décrets attendus un système de sanctions en cas de non-respect de l’objectif d’affectation de 20 % de la surface de vente des commerces à la vente en vrac.

Ils invitent également le Gouvernement à mettre en œuvre une campagne de sensibilisation à destination du grand public, destinée à faire de la pédagogie sur la vente en vrac et les bonnes pratiques à adopter.

b. Dans les commerces de moins de 400 mètres carrés, une expérimentation pour déterminer les modalités de développement de la vente en vrac

L’article 23 prévoit également une **expérimentation d’une durée de trois ans** destinée à évaluer les modalités de **développement de la vente en vrac dans les commerces de moins de 400 mètres carrés**. Cette expérimentation sera l’occasion d’identifier les éventuelles difficultés techniques ou financières rencontrées par ces commerces.

La direction générale de la prévention des risques (DGPR) a indiqué attendre la publication du décret prévu à l’article 23 pour débiter l’expérimentation. Elle a indiqué au cours de son audition que des consultations des associations de consommateurs et des associations professionnelles sont envisagées avant la mise en œuvre de l’expérimentation.

2. Expérimentation d’une obligation pour les plateformes de vente à distance de repas ou de denrées alimentaires de proposer la livraison dans un contenant réutilisable et consigné (article 24)

L’article 24 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets prévoit qu’à compter du 1^{er} janvier 2025, les services de restauration collective proposant des services de vente à emporter seront tenus de proposer au consommateur d’être servi dans un contenant réutilisable ou composé de matières biosourcées et recyclables.

L’article prévoyait la **possibilité d’expérimenter** l’obligation, pour les plateformes facilitant par l’utilisation d’une interface électronique la vente à distance de repas ou de denrées alimentaires, de proposer au consommateur final la livraison dans un contenant réutilisable et consigné **dans des communes ou des groupements de collectivités territoriales définis par voie réglementaire**, pour une durée de dix-huit mois.

Cette expérimentation aurait eu pour but de déterminer la pertinence de ces solutions d'un point de vue environnemental et économique, compte tenu notamment de la méthode de collecte retenue : reprise du contenant à domicile par un livreur ou retour du contenant par le consommateur dans un point de collecte.

La DGPR, en charge de l'application de cet article, a fait le choix de l'engagement volontaire des professionnels du secteur de la restauration : aucune disposition réglementaire expérimentale n'a été publiée. Une charte d'engagement du développement et du réemploi a été signée en février 2021 par les principales plateformes du secteur. Un bilan de l'application de cette charte est prévu d'ici 2023. L'extension de la charte au secteur de la restauration à emporter est envisagée.

3. Modification de la composition du Conseil national de l'économie circulaire (article 26)

L'article 26 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets **modifie la composition du Conseil national de l'économie circulaire (CNEC)**. Il prévoit que celui-ci comprenne parmi ses membres un député et un sénateur de manière à mieux associer les parlementaires à ses travaux.

Le CNEC est l'enceinte destinée à traiter les questions relatives aux déchets, les sujets de consommation et de production durables et notamment ceux d'allongement de la durée vie des produits par le recours au réemploi, à la réutilisation et à la réparation, d'approvisionnement durable et de lutte contre le gaspillage des produits.

L'article 26 prévoit que les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du CNEC soient précisés par décret.

Le décret du 13 octobre 2021 relatif au Conseil national de l'économie circulaire modifie à cet effet l'article D. 541-2 du code de l'environnement.

Conformément à l'article 26 de la loi « climat et résilience », il prévoit l'adjonction au CNEC d'un sixième collègue, composé d'un député et d'un sénateur.

Il corrige en outre deux erreurs : l'une portant sur la référence pour les associations nationales de consommateurs qui a été modifiée lors de recodification du code de la consommation de 2016 ; l'autre portant sur le type de voix dont disposent les personnes qualifiées qui, d'après les dispositions génériques aux commissions administratives à caractère consultatif, disposent de voix délibératives comme celles des autres membres d'une telle commission.

4. Cession des biens de scénographie aux organismes à but non lucratif (article 27)

L'article 27 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets permet la **cession des biens de scénographie aux organismes à but non lucratif**.

La loi sur l'économie circulaire de 2020 a élargi aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics la possibilité de céder gratuitement les biens de scénographie dont ils n'avaient plus l'usage aux organismes agissant dans le domaine culturel ou dans celui du développement durable. Auparavant, cette possibilité n'était ouverte que pour l'État et ses établissements publics.

L'article 27 de la loi « climat et résilience » modifie le 7° de l'article L. 3212-2 du code général de la propriété des personnes publiques, qui prévoit les modalités de cession gratuite de l'État et ses établissements publics. L'article 27 prévoit que « *la valeur unitaire des biens ne peut excéder un plafond fixé par décret* ».

En application de l'article 27, l'article 3 du décret n° 2022-791 du 6 mai 2022 relatif à la fixation du seuil de valeur des biens mobiliers réformés des administrations et cédés gratuitement **fixe la valeur de ces biens à 300 euros**.

II. DISPOSITIONS DU TITRE IV RELATIVES AUX TRANSPORTS TERRESTRES

A. DISPOSITIONS VISANT À RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES VÉHICULES INDIVIDUELS (CHAPITRE I^{ER} DU TITRE IV)

1. Mesures d'application concernant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)

La loi « climat et résilience » a élargi l'obligation de mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici la fin de l'année 2024. Elle complète ce dispositif créé par la loi d'orientation des mobilités par plusieurs dispositions qui font l'objet de mesures d'application : l'expérimentation d'un prêt à taux zéro (PTZ) pour l'achat d'un véhicule propre dans les ZFE-m (article 107), les conditions dans lesquelles les collectivités peuvent déroger à l'obligation de mise en place de telles zones (article 119) et l'expérimentation de voies de circulation réservées (article 124).

a. L'expérimentation d'un PTZ mobilité (article 107)

L'article 107 de la loi « climat et résilience » prévoit l'expérimentation, pour une durée de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2023, d'un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule propre de moins de 2,6 tonnes au bénéfice des personnes domiciliées « *dans ou à proximité* » d'une commune ayant mis en place une zone à

faibles émissions mobilité (ZFE-m). Seules les ZFE-m rendues obligatoires par la loi d'orientation des mobilités et dont les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière au 1^{er} janvier 2023 sont concernées par l'expérimentation.

Le décret n° 2022-615 du 22 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt pour financer l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre précise les modalités de cette expérimentation :

- Sont éligibles au PTZ les foyers dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 14 000 euros, ainsi que les microentreprises ;
- Le coût d'acquisition des véhicules est plafonné à 45 000 euros pour une voiture particulière et 60 000 euros pour une camionnette ;
- Pour un achat, le montant du prêt ne peut excéder 30 000 euros. Pour une location de longue durée (LLD) ou une location avec option d'achat (LOA), le montant du prêt, destiné à financer le premier loyer et, le cas échéant, la levée de l'option d'achat à la fin de la période de location, ne peut excéder 10 000 euros ;
- La durée totale de remboursement du prêt ne peut être supérieure à 84 mois (c'est-à-dire sept ans).

Le décret ne prévoit pas de garantie pour le prêteur.

Les personnes auditionnées, notamment les représentants des métropoles concernées, la Fédération française bancaire (FFB) et la Société de gestion des financements et de la garantie de l'accession sociale à la propriété (SGFGAS) chargée du déploiement du PTZ mobilité auprès des réseaux de distribution et de son suivi national, soulignent **le caractère restrictif des critères retenus et le risque d'un déploiement limité parmi les distributeurs.**

Le critère de ressources retenu (revenu fiscal de référence inférieur à 14 000 euros par part fiscale) limite tout particulièrement la population éligible. Par exemple, une personne seule rémunérée au SMIC, qui dispose d'ainsi d'un revenu fiscal de référence de 14 300 euros sur la base du SMIC au 1^{er} août 2022, n'est pas éligible au PTZ. S'agissant spécifiquement de la LOA et de la LLD, le plafond de 10 000 euros apparaît également limité. S'ajoute à ces conditions financières le caractère restrictif des territoires concernés et de la durée (deux ans à titre expérimental).

Ce potentiel de distribution limité, estimé à environ 10 000 PTZ par la FFB, n'apparaît ainsi pas incitatif à son appropriation et son développement par les réseaux de distribution de crédit et de financement. Le volume de crédits distribués doit en effet être suffisant pour amortir les coûts de mise en marché et justifier sa commercialisation. À ce stade, la SGFGAS envisage un déploiement au niveau de

quelques captives de constructeurs de l'automobile, d'un unique réseau généraliste d'établissements de crédit, et un spécialiste du crédit à la consommation.

Enfin, il manque la parution d'un décret pour que le dispositif devienne pleinement applicable : il s'agit du **décret fixant « les modalités de calcul de la réduction d'impôt » bénéficiant aux établissements de crédit et sociétés de financement concernées, prévu au III de l'article 107** de la loi « climat et résilience ».

La définition de ces modalités de compensation financière est essentielle pour inciter les acteurs à mettre en place le dispositif. Une phase de concertation est actuellement en cours avec les établissements de crédit, en lien avec la SGFGAS et le ministère de l'économie et des finances, pour déterminer cette compensation.

En l'absence de ce décret, le dispositif n'est pas opérationnel au 1^{er} janvier 2023, comme prévu par la loi. Il faudra certainement attendre le **second semestre 2023**.

La rapporteure, Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, alerte sur le **risque et les difficultés accrues pour accéder au PTZ mobilité en l'absence de garantie de l'État** ou de tout autre organisme public pour le prêteur. Elle recommande également au Gouvernement d'examiner la possibilité d'**élargir le PTZ mobilité aux ménages des huit premiers déciles de revenus** afin de soutenir efficacement la transition du parc automobile vers des véhicules moins polluants.

Le rapporteur, M. Sylvain Carrière, alerte sur la faible capacité de déploiement du PTZ mobilité et les difficultés à atteindre les objectifs poursuivis. En l'absence d'aides de l'État suffisantes pour accompagner le changement de véhicule des ménages, l'expérimentation apparaît plutôt accorder un **délai d'inaction de deux ans supplémentaires**.

b. Les modalités de dérogation à l'obligation d'instauration d'une ZFE-m (article 119)

L'article 119 de la loi « climat et résilience » modifie l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Il étend l'obligation de mise en place d'une ZFE-m à toutes les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants avant le 31 décembre 2024. La liste des communes incluses dans les agglomérations concernées a été fixée par **un arrêté publié le 22 décembre 2021** ⁽¹⁾.

L'article 119 prévoit également un **décret précisant les modalités de dérogation** à l'obligation de mise en place d'une ZFE-m « *compte tenu de la faible proportion de population exposée aux dépassements des normes de qualité de l'air* ».

(1) Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

ou des actions alternatives mises en place afin de respecter ces normes dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité. »

Le **décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022** en fait une application relativement stricte qui aménage un droit à la dérogation limité à des motifs sanitaires. Une dérogation peut être accordée :

- Si les **concentrations moyennes annuelles mesurées en dioxyde d'azote (NO₂) sont inférieures ou égales à 10 µg/m³ au moins trois années sur les cinq dernières années** (ce qui correspond à la valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé) soit sur l'ensemble des stations de mesure de la qualité de l'air de l'agglomération, soit pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération ;
- Si des **actions autres qu'une ZFE-m permettent d'atteindre ce critère** dans des délais plus courts ou similaires à ce que permettrait la mise en place d'une ZFE-m. Les collectivités doivent le démontrer *« par évaluation modélisée, au plus tard dix-huit mois avant l'échéance d'obligation d'instauration. »*

Seul Brest pourrait être concerné actuellement par des concentrations moyennes annuelles inférieures aux seuils définis par le décret. S'agissant des actions alternatives à une ZFE-m mises en place pour améliorer la qualité de l'air, la disposition réglementaire ne les définit pas précisément ; ce qui n'ouvre, en pratique, pas de possibilité concrète pour les collectivités de déroger à l'obligation.

À ce stade, toutes les collectivités concernées par l'obligation de mettre en place une ZFE-m auraient engagé les démarches nécessaires, à l'exception de Toulon.

Le rapporteur, M. Sylvain Carrière, alerte sur plusieurs points mis en avant au cours des auditions et susceptibles de ralentir ou de complexifier le déploiement des ZFE-m. Il relève un **manque d'homogénéisation global du dispositif** au sein du territoire national à plusieurs niveaux :

- En matière de compétences, le manque de continuité territoriale entre les autorités organisatrices de mobilité (AOM) au sein d'une même ZFE-m ainsi que les délégations de compétences entre collectivités concernées ne permettent pas une application homogène et simplifiée pour l'utilisateur ;
- Les dérogations prévues, telles que celles concernant les véhicules de collection, doivent être homogénéisées ;
- Les dispositifs de contrôle sont actuellement fractionnés entre polices municipales locales et doivent également être homogénéisés ;

- L'intégration des autoroutes et voies de contournement au sein du périmètre des ZFE-m fait l'objet de traitements différenciés d'une ZFE-m à l'autre. Il conviendrait d'intégrer ces voies pour une meilleure transparence et acceptabilité sociale.

Les rapporteurs recommandent également au Gouvernement de **consulter l'ensemble des parties prenantes avant d'introduire le contrôle automatisé** au sein des ZFE-m, prévu par l'article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales et nécessaire au renforcement de la crédibilité et de l'efficacité du dispositif.

Ils recommandent, en outre, l'établissement d'un **document de suivi et de pilotage, adapté aux spécificités de chaque métropole concernée**, afin d'encadrer le calendrier de mise en œuvre des ZFE-m.

c. L'expérimentation de voies de circulation réservées desservant les ZFE-m (article 124)

L'article 124 de la loi « climat et résilience » prévoit une expérimentation de trois ans de **voies de circulation réservées aux véhicules mentionnés à l'article L. 411-8 du Code de la route (transports en commun, taxis, véhicules à très faibles émissions et véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage)** sur les autoroutes ou routes express du réseau routier national ou départemental hors agglomération desservant une ZFE-m. L'objectif de ces voies dites « VR2+ » est d'encourager et de faciliter le recours aux mobilités collectives, partagées et faiblement émissives sur des voies desservant une ZFE-m et sur lesquelles les conducteurs sont fréquemment impactés par la congestion routière.

La loi prévoit par ailleurs la remise au Parlement d'un rapport de synthèse d'évaluation au plus tard six mois après la fin de l'expérimentation.

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), en partenariat avec la direction des infrastructures de transport (DIT) et la délégation à la sécurité routière (DSR), a mis au point un cadrage national pour la mise en œuvre et l'évaluation de l'expérimentation. Ils ont notamment défini en 2021 une méthodologie pour les études d'opportunité et de préfaisabilité, quatre scénarios d'aménagement, et des axes pertinents pour l'évaluation de chaque voie (sécurité, usages, efficacité, acceptabilité, impact environnemental). Un arrêté du 24 août 2020 ⁽¹⁾ a par ailleurs fixé des modalités de signalisation.

L'expérimentation n'a toujours pas débuté à ce jour. D'après les informations transmises par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), **les études de préfaisabilité et d'opportunité**

(1) Arrêté du 24 août 2020 relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes.

préalables sont en cours de réalisation. Les travaux nécessaires seraient effectués en 2023.

Une **instruction aux préfets du 6 avril 2022** est venue préciser le processus d'identification des voies potentielles desservant une ZFE-m sur lesquelles l'expérimentation pourrait être mise en place. Cette instruction demande aux préfets de région de **transmettre, d'ici le 31 décembre 2022, la liste complète des projets de voies réservées expérimentales**, accompagnée de l'avis des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) concernées et des préfets de département compétents.

L'expérimentation pourra débuter **mi-2023**, soit deux ans après la promulgation de la loi « climat et résilience ». À l'issue d'une durée d'expérimentation d'une année, **un premier bilan est prévu en août 2024**.

Les représentants des collectivités auditionnés alertent tout particulièrement sur les **modalités de contrôle** de ces voies réservées. Le cadre légal et réglementaire permet de mettre en œuvre un contrôle automatisé sur ces voies ⁽¹⁾ mais le dispositif n'est toujours pas opérationnel à ce jour. Le matériel existant n'a en particulier pas la précision nécessaire pour dénombrer le nombre de passagers dans un véhicule, notamment dans le cas spécifique d'un véhicule de covoiturage. Dans ce contexte, des moyens classiques de contrôle peuvent être mis en œuvre (contrôle sur site, contrôle pédagogique, vidéosurveillance). Toutefois, les polices municipales des petites communes par lesquelles peuvent passer les voies réservées n'ont pas toujours les moyens de les mettre en œuvre. Un contrôle opéré par les polices municipales sur le territoire manque également d'homogénéisation. Un contrôle national pourrait être envisagé.

d. Rapport sur les véhicules de collection dans les ZFE-m (article 123)

L'article 123 de la loi « climat et résilience » prévoit la remise au Parlement d'un rapport sur les modalités de circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions mobilité. Ce rapport a été remis au Parlement en janvier 2022. Il constate que les véhicules de collection bénéficient de dérogations locales pour pouvoir circuler dans toutes les ZFE-m existantes à ce jour. Le rapport précise que « *le Gouvernement veillera à ce que les ZFE-m futures prévoient également de telles dérogations* ». Il esquisse des critères minimaux s'il s'avérait nécessaire de définir un cadre national harmonisé de dérogation pour les véhicules de collection dans les prochaines années.

Le rapport note que 153 000 voitures et véhicules utilitaires légers sont actuellement immatriculés en tant que véhicules de collection, ce qui représente 0,3 % des voitures en circulation. Cette proportion pourrait toutefois être beaucoup plus élevée (jusqu'à 2,1 % des voitures en circulation) si l'on inclut les véhicules anciens qui ne disposent pas de l'immatriculation pour véhicule de collection. Le

(1) *Articles L. 130-9, R. 130-11 et R. 412-7 du Code de la route.*

rapport conclut que ces véhicules sont plus émetteurs que la moyenne des véhicules en circulation mais qu'ils circulent aussi beaucoup moins que la moyenne nationale.

2. L'encadrement du droit d'accès des autorités organisatrices de la mobilité aux données de déplacement pose des difficultés relatives à la protection des données (article 109)

L'article 109 de la loi « climat et résilience », codifié à l'article L. 1214-8-3 du code des transports, octroie **un droit d'accès aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) aux « données pertinentes issues des services numériques d'assistance au déplacement »**. Cette connaissance plus fine des mobilités sur leur territoire vise à permettre aux AOM d'évaluer leurs politiques de promotion et de développement du report modal vers des mobilités alternatives à la voiture individuelle, et d'en améliorer l'élaboration.

Ce droit d'accès n'est toutefois pas effectif à ce jour. Le décret fixant « *la liste des données concernées, leur format, les modalités de traitement et de transmission ainsi que les modalités de recueil du consentement des utilisateurs des services [numériques d'assistance au déplacement]* » demeure en cours d'élaboration. Des concertations ont été menées par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), notamment avec les AOM et les opérateurs de services numériques d'assistance au déplacement.

L'élaboration du décret soulève tout particulièrement des problématiques juridiques relatives à la protection des données. En particulier, la directive 2002/58/CE, dite « e-privacy », transposée dans la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, impose de **recueillir le consentement des usagers pour la transmission de données, qu'elles soient personnelles ou anonymisées, dès lors qu'elles sont obtenues par traceur**. Cette obligation serait de nature à réduire le taux de données auxquelles les AOM auraient accès et donc *in fine* la représentativité et la qualité des informations transmises.

Une « demande de conseil » auprès de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) est actuellement en cours d'élaboration et devrait porter sur les points suivants :

- la possibilité de déroger au recueil du consentement des usagers dans le but de satisfaire pleinement la finalité poursuivie par l'article 109 ;
- les modalités d'anonymisation des données ;
- les modalités de transmission des données, en particulier l'opportunité et les modalités de mise en place d'un tiers de confiance entre les services numériques et les AOM. Ce tiers de confiance garantirait la transparence et la sécurité de la transmission des données et assurerait un rôle de médiateur.

À l'issue de cette phase d'accompagnement, la Cnil serait saisie officiellement du projet de décret début 2023 en vue d'une **publication estimée pour avril 2023**.

Toutefois, les difficultés soulevées par la DGITM auprès de la Cnil questionnent à ce stade fortement l'efficacité du dispositif final. Les AOM ont également souligné des difficultés à définir leurs besoins en termes de données et à anticiper les usages qu'elles en auront.

3. La mise en place du dispositif de préfinancement des infrastructures de recharge dans les immeubles collectifs nécessite encore la publication de deux arrêtés supplémentaires (article 111)

L'article 111 de la loi « climat et résilience » a introduit un ensemble de dispositions visant à **faciliter la mise en place de bornes de recharge dans les immeubles collectifs**, dont :

- un **dispositif incitatif de préfinancement** des coûts d'installation des infrastructures collectives de recharge, codifié aux articles L. 353-12 et L. 353-13 du code de l'énergie ;
- Un mécanisme de décision à la **majorité simple** des copropriétaires réunis en assemblée générale pour installer ladite infrastructure (article 24-5-1 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis).

Le dispositif de préfinancement prévoit que le propriétaire ou le syndicat de copropriétaires puisse **faire installer sans avance de frais une infrastructure collective de recharge** ; les coûts engagés pour l'opération de raccordement étant couverts par le tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution (TURNE) (deuxième alinéa de l'article L. 353-12).

Cette infrastructure collective a vocation à rendre possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Seuls les utilisateurs qui demandent la création d'un ouvrage de branchement individuel alimenté par cette infrastructure collective contribueront par la suite financièrement, à hauteur d'une double contribution au titre de leur branchement individuel, d'une part, et de l'infrastructure collective, d'autre part (troisième alinéa de l'article précité).

La contribution au titre de l'infrastructure collective de recharge est déterminée « *en fonction du coût de l'infrastructure collective de l'immeuble concerné, de la puissance de raccordement demandée, du nombre d'emplacements de stationnements accessibles, et de l'évaluation du taux moyen d'équipement à long terme en points de recharge* » (septième alinéa de l'article précité).

L'article L. 353-13 prévoit par ailleurs la conclusion entre l'opérateur d'infrastructures de recharge et le propriétaire ou syndicat de copropriétaires d'une

convention ayant pour objet l'installation de l'infrastructure collective de recharge sans avance de frais.

Enfin, l'article L. 342-3-1 instaure un délai maximal d'installation de l'infrastructure collective de recharge de **six mois à compter de l'acceptation de la convention de raccordement**.

Deux décrets d'application ont été publiés à ce jour et couvrent les mesures d'application prévues par la loi :

Le **décret** devant préciser notamment « le dimensionnement et les caractéristiques techniques de l'infrastructure collective ainsi que la détermination de la contribution au titre de l'infrastructure collective » a été **publié le 21 septembre 2022** ⁽¹⁾ après un avis favorable de la Commission de régulation de l'énergie (CRE) rendu le 19 mai 2022 ;

Ce même décret précise les conditions dans lesquelles il peut être dérogé au délai d'installation maximal de six mois, et fixe le barème d'indemnités versées en cas de non-respect du délai, conformément aux dispositions prévues par l'article L. 342-3-1 ;

Les modalités de la convention entre l'opérateur d'infrastructures de recharge et le propriétaire ou syndicat de copropriétaires prévues par l'article L. 353-13 ont été précisées par un **décret publié le 29 juin 2022** ⁽²⁾.

La CRE a rendu un avis favorable sur le projet de décret, considérant qu'il répondait « à l'objectif d'accélération du déploiement de la recharge de véhicules électriques dans les immeubles collectifs tout en limitant les risques de coûts échoués à la charge de la collectivité ». Elle alerte toutefois sur l'introduction, ultérieure à son avis, d'un **nombre minimal de places de parking à desservir par l'infrastructure collective** qui pourrait exclure du dispositif des copropriétés de petite taille.

Si les décrets d'application prévus par la loi ont tous été pris, le dispositif nécessite toutefois encore la publication de **deux arrêtés** pour pouvoir être mis en place.

Le décret n° 2022-1249 du 21 septembre 2022 précise notamment que le **dimensionnement** de l'infrastructure collective doit tenir compte d'un taux d'équipement à long terme en points de recharge et d'une puissance de référence par point de recharge, qui seront prochainement fixés par **arrêté des ministres chargés de l'énergie et des transports**.

(1) Décret n° 2022-1249 du 21 septembre 2022 relatif au déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution dans les immeubles collectifs en application des articles L. 352-12 et L. 342-3-1 du code de l'énergie.

(2) Décret n° 2022-959 du 29 juin 2022 relatif aux conventions sans frais entre les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et les propriétaires, ou syndicats des copropriétaires, pour l'installation d'une infrastructure collective dans l'immeuble.

Il prévoit également que la contribution de chaque utilisateur au titre de l'infrastructure collective soit comprise entre des valeurs plafond et plancher qui seront définies par **un autre arrêté sur proposition de la CRE**.

Enfin, et conformément à l'article L. 353-12 et au décret précité, la CRE devra approuver les règles précises de dimensionnement de l'infrastructure collective, de déclenchement des travaux et de calcul de la contribution au titre de l'infrastructure collective définies par chaque gestionnaire de réseau.

4. Autres dispositions du chapitre I^{er} du titre IV

a. L'obligation d'information des utilisateurs des services numériques d'assistance aux déplacements sur l'impact environnemental de leur déplacement (article 122)

L'article L. 1115-8-1 dans le code des transports, introduit par l'article 122 de la loi « climat et résilience », prévoit que les services numériques d'assistance au déplacement sont tenus d'informer « *les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements* ». En particulier, l'article prévoit que ces services :

1° Indiquent les mesures de restriction de circulation en vigueur dans les ZFE-m ;

2° Ne favorisent pas exclusivement l'utilisation du véhicule individuel, ni l'usage massif de voies secondaires non prévues pour un transit intensif ;

3° Proposent un classement des itinéraires suggérés en fonction de leur impact environnemental, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre ;

4° Informent les utilisateurs des mesures de restriction de circulation visant les poids lourds.

Le décret n° 2022-1119 du 3 août 2022 relatif aux services numériques d'assistance aux déplacements, lui-même précisé par un arrêté publié le même jour ⁽¹⁾, précise ces modalités d'information.

Il prévoit une information obligatoire relative aux quantités de gaz à effet de serre et aux polluants atmosphériques émis pour chaque itinéraire proposé selon le mode de transport.

- L'information sur l'empreinte carbone doit être calculée à partir des données mises à disposition par l'Ademe ⁽²⁾ et accessible « *dès le résultat de la recherche d'itinéraire, d'une manière aisément lisible, clairement*

(1) Arrêté du 3 août 2022 relatif aux services numériques d'assistance aux déplacements.

(2) <https://bilans-ges.ademe.fr/>

distinguable sans action nécessaire de l'utilisateur » (c'est-à-dire à côté des informations essentielles comme le temps de trajet et la distance) ;

- L'information sur les polluants atmosphériques concerne les émissions d'oxydes d'azote et de particules PM₁₀. Elle n'est pas nécessairement visible directement, mais *a minima* accessible via un lien.

Ce même décret prévoit également **l'intégration d'un ensemble de données** relatives aux infrastructures et services de mobilités douces (vélo, marche) et partagées (covoiturage) et également la diffusion d'un **message de sensibilisation** concernant les alternatives à l'utilisation du véhicule individuel. Ces messages précisés par arrêté pourront être : « Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo », « Pensez à covoiturer », « Passer de 130 à 110 km/h sur autoroute réduit votre consommation de 20 % » et « Au quotidien, prenez les transports en commun ». Le message est complété par la mention signature « #SeDéplacerMoinsPolluer ».

b. L'instauration d'une part minimale de cycles et véhicules à faibles émissions utilisés par les plateformes de livraison de marchandises (article 114)

L'article 114 de la loi « climat et résilience » introduit, à compter du 1^{er} juillet 2023, une obligation pour les **plateformes de livraison de marchandises** mettant en relation un nombre minimal de travailleurs fixé par décret, de respecter « *une part minimale, croissante dans le temps (...) de vélos ou véhicules à très faibles émissions* » parmi les véhicules à deux ou trois roues utilisés dans le cadre de la mise en relation (article L. 224-11-1 du code de l'environnement).

Le **décret n° 2022-474 du 4 avril 2022** a fixé à **cinquante travailleurs** le seuil minimal de travailleurs mis en relation à partir duquel lesdites plateformes sont soumises à cette obligation légale. La trajectoire a été fixée à **20 % pour 2023 et 2024, 50 % pour 2025 et 2026, 80 % de 2027 à 2029 et 100 % à compter de 2030.**

À titre de comparaison, le décret n° 2021-1600 du 9 décembre 2021, pris en application de l'article 78 de la loi d'orientation des mobilités qui visait le verdissement des parcs de véhicules utilisés dans le cadre des centrales de réservation de taxis et véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), fixait une part minimale de véhicules à faibles émissions de 10 % de 2024 à 2026, 20 % en 2027 et 2028 et 35 % à compter de 2029.

L'article 2 du décret d'application précité prévoit par ailleurs, pour les plateformes visées à l'article 114 de la loi « climat et résilience », une **obligation de transmission annuelle**, par voie électronique, des données relatives à leurs parcs de véhicules mis en relation, et une publication de certaines données sur la

plateforme « www.data.gouv.fr », selon des modalités fixées par un **arrêté** des ministres chargés de l'environnement et des transports ⁽¹⁾.

c. Rapport sur les mobilités durables en zones peu denses (article 129)

L'article 129 de la loi « climat et résilience » prévoit la remise au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la loi, d'un rapport sur les **politiques de soutien au développement des mobilités durables** alternatives à la voiture individuelle dans les espaces peu denses. Début 2023, ce rapport n'a pas été remis par le Gouvernement.

Ce rapport pourrait toutefois s'appuyer sur les conclusions d'une mission en cours menée par l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et l'Inspection générale de l'administration (IGA). Cette mission viserait à estimer les moyens nécessaires à la mise en place de services de mobilité en zones peu denses et à établir un diagnostic et des recommandations sur le modèle économique des AOM dans ces zones.

B. DISPOSITIONS RELATIVES À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (CHAPITRE II DU TITRE IV)

1. La suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE (article 130)

L'article 130 fixe **l'objectif d'une suppression progressive de l'avantage fiscal résultant du tarif d'accise sur le gazole** qui bénéficie aux véhicules lourds de transport de marchandises d'ici le 1^{er} janvier 2030. La loi précise que cette évolution doit tenir compte de « *la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds.* »

Les II et III de l'article prévoient, à l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, la remise au Parlement d'un **rapport proposant une trajectoire** permettant d'atteindre cet objectif. Ce rapport doit être suivi, six mois plus tard, d'une feuille de route « *fixant les modalités du soutien financier accordé à la filière par la loi de finances* ». D'après les échanges avec la DGITM, ce rapport pourrait être établi au premier semestre 2023.

Il devrait s'appuyer sur la **feuille de route sur la décarbonation du transport routier de marchandises, prévue au 1^{er} janvier 2023 par l'article 301** de la loi « climat et résilience ». L'élaboration de cette feuille de route, initiée en juin 2022, a fait l'objet de concertations avec l'ensemble des acteurs du secteur (transporteurs mais aussi énergéticiens et constructeurs de véhicules lourds) dans la continuité des travaux menés pour la « task force » sur la transition écologique du transport routier de marchandises en 2021.

(1) Arrêté du 5 avril 2022 fixant les termes et modalités de publication du pourcentage de cycles, y compris à pédalage assisté, ou de véhicules à porteur à deux ou trois roues à très faibles émissions parmi les véhicules mis en relation par les plateformes visées à l'article L. 224-11-1 du code de l'environnement.

Cette feuille de route identifiera les leviers d'accélération de la décarbonation du secteur tout en prenant en compte les contraintes et les freins à la transition, notamment la disponibilité et les coûts des énergies et de l'offre de véhicules à motorisation alternative au gazole.

Le rapport prendra également en compte l'état des travaux en cours au niveau européen concernant la **révision de la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 sur la taxation de l'énergie (DTE)**. Les autorités françaises soutiennent une harmonisation rapide de la fiscalité énergétique entre les différents États membres afin de garantir une concurrence équilibrée sur le marché intérieur.

Plus généralement, dans l'élaboration de la trajectoire visée par l'article 130 de la loi « climat et résilience », la DGITM a indiqué que le Gouvernement veillera à ne pas fragiliser la compétitivité du secteur au niveau européen. Il s'agirait d'éviter que les flottes des entreprises des autres États membres fragilisent les transporteurs français en s'approvisionnant à des coûts inférieurs dans les pays limitrophes du fait d'une fiscalité plus avantageuse.

2. L'intégration des émissions liées au transport de marchandises dans les déclarations de performance extra-financière des chargeurs (article 138)

Le I de l'article 138 de la loi « climat et résilience » modifie le III de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce portant sur la **déclaration de performance extra-financière (DPEF)** des sociétés. Il ajoute aux informations relatives aux conséquences sur le changement climatique devant figurer obligatoirement dans les DPEF les « *postes d'émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées aux activités de transport amont et aval de l'activité de l'entreprise* ». Les nouvelles DPEF devront également inclure un « *plan d'action visant à réduire ces émissions, notamment par le recours aux modes ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux et à l'électromobilité.* »

Un décret doit préciser les modalités d'application de cette disposition. Il viserait notamment à fixer la méthode d'élaboration et le contenu des nouvelles DPEF. Il fait l'objet de débats interministériels et **n'a pas encore été publié**.

Le II de l'article 138 prévoit par ailleurs la publication annuelle par le Gouvernement d'un **bilan national des plans d'actions** mis en place dans les DPEF. Les nouvelles obligations introduites par la loi « climat et résilience » doivent s'appliquer aux DPEF afférentes aux exercices comptables ouverts à compter du 1^{er} juillet 2022, qui ne seront diffusées qu'à partir du 1^{er} juillet 2023. Le premier bilan national n'est donc pas attendu avant cette date, d'autant plus que la non-parution du décret d'application ralentit actuellement la prise en compte de ces nouvelles obligations dans les DPEF.

3. Autres dispositions du chapitre II du titre IV

L'article 134 de la loi « climat et résilience » a introduit, à l'article L. 119-7 du code de la voirie routière, la possibilité de moduler les péages *« en fonction du type de motorisation ou des émissions de dioxyde de carbone pour tenir compte des différences de performances environnementales des poids lourds »*. Le décret n° 2021-1451 du 5 novembre 2021 a créé, au sein du même code, un article D. 119-31-3 qui fixe la modulation maximum à *« 100 % du péage qui serait acquitté, dans les mêmes conditions, par les véhicules équivalents dont la motorisation présente les meilleures performances environnementales »*.

L'article 137 de la loi « climat et résilience » habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de ladite loi, pour permettre aux régions volontaires d'instituer, à compter du 1^{er} janvier 2024, une taxe sur le transport routier de marchandises sur certaines voies du domaine public routier national mises à leur disposition. Cette ordonnance serait actuellement en cours d'élaboration.

Elle devra par ailleurs tenir compte des demandes de mise à disposition des routes nationales non concédées faites par les régions dans le cadre de l'article 40 de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale, dite « 3DS ».

Le rapport prévu à l'article 140 sur *« les méthodes identifiées pour responsabiliser les donneurs d'ordre, tant sur le coût des premiers et derniers kilomètres que sur la transition énergétique et climatique de livraison de marchandises »* n'a pas été remis au Parlement.

III. DISPOSITIONS DU TITRE IV RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

A. L'INTERDICTION DES VOLS INTÉRIEURS EN CAS D'ALTERNATIVE EN TRAIN D'UNE DURÉE DE MOINS DE 2 HEURES 30 (ARTICLE 145)

● L'article 145 de la loi « climat et résilience » complète l'article L. 6412-3 du code des transports afin d'interdire les vols réguliers de passagers à l'intérieur du territoire français, lorsque le trajet est également assuré en train, sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes, en moins de deux heures trente.

Cet article prévoit qu'un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application de cette disposition, notamment *« les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné. Il précise les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone par passager transporté au kilomètre que*

doivent atteindre les services aériens pour être considérés comme assurant un transport aérien décarboné. »

Le projet de décret doit être soumis à la Commission européenne et aux États membres, conformément à l'article 20 du règlement européen n°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, qui pose le principe de la liberté de prestation des services aériens au sein de l'Union européenne.

Un premier projet de décret a été soumis à la Commission le 17 novembre 2021, mais celle-ci a décidé, le 15 décembre 2021, de suspendre son adoption au motif que la rédaction retenue semblait favoriser un modèle d'affaires centré sur la correspondance et, partant, certaines entreprises par rapport à d'autres. Sur la base de l'examen approfondi réclamé par la Commission et après des négociations entre ses services et ceux de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), un nouveau projet de décret lui a été notifié le 21 juin 2022. Après avoir consulté les États membres, la Commission a donné son accord au projet de décret par sa décision d'exécution (UE) 2022/2358 du 1^{er} décembre 2022 ⁽¹⁾.

Le **projet de décret**, soumis à la consultation du public jusqu'au 10 janvier 2023 ⁽²⁾, retient que les trajets également assurés en train sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes d'une durée inférieure à deux heures trente doivent :

– concerner des gares desservant les mêmes villes que les aéroports considérés. Lorsque le plus important en termes de trafic des deux aéroports concernés est directement desservi par un train à grande vitesse, la gare retenue est celle desservant cet aéroport ;

– être effectués sans changement de train entre ces deux gares ;

– être prévus plusieurs fois par jour, avec des fréquences suffisantes et des horaires satisfaisants ;

– permettre plus de huit heures de présence sur place dans la journée.

Concernant la volonté du législateur de ne pas pénaliser les voyageurs effectuant des correspondances, la caractérisation du temps de trajet ferroviaire tient compte du développement d'infrastructures intermodales spécifiques dans certains aéroports. Ainsi, lorsqu'un aéroport bénéficie d'une gare ferroviaire à vocation intermodale située sur son emprise, la liaison ferroviaire prise en considération comme alternative à la liaison ferroviaire part de cette gare aéroportuaire.

⁽¹⁾ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L..2022.311.01.0168.01.FRA&toc=OJ%3AL%3A2022%3A311%3ATOC>

⁽²⁾ En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

En pratique, la DGAC a indiqué aux rapporteurs que, sur la base de la desserte ferroviaire actuelle et du projet de décret :

– les trois liaisons entre Paris-Orly d’une part et Bordeaux, Nantes et Lyon, d’autre part, seront interdites à tout transporteur aérien ;

– les liaisons entre Paris-Charles de Gaulle d’une part et Bordeaux et Nantes d’autre part, seront exclues du champ de la mesure, en raison d’un temps de trajet ferroviaire supérieur à 2 heures 30 pour rejoindre la gare TGV de l’aéroport de Paris-Charles de Gaulle (avec des temps de trajet respectivement compris entre 3 heures et 3 heures 30) ;

– les liaisons entre Paris-Charles de Gaulle d’une part et Rennes et Lyon d’autre part, ainsi que la liaison Lyon-Marseille, seront exclues de la mesure en l’état actuel de l’offre ferroviaire. En effet, même si les trajets ferroviaires peuvent offrir des temps de parcours inférieurs à 2 heures 30, ils ne permettent pas d’accéder suffisamment fréquemment, et suffisamment tôt le matin à l’aéroport de Paris-Charles de Gaulle (ou de Lyon-Saint-Exupéry dans le cas de la ligne Lyon-Marseille), ni d’en partir suffisamment tard le soir. Autrement dit, il a été considéré que les fréquences ne sont pas suffisantes et les horaires, pas satisfaisants.

La mise en place de nouvelles interdictions de vols suppose donc une amélioration de l’offre de services ferroviaires, notamment pour les besoins des correspondances, afin que davantage de liaisons ferroviaires puissent être considérées comme remplissant les critères prévus par le décret. La vérification des liaisons interdites et des liaisons potentiellement concernées par l’interdiction (principalement les liaisons intérieures reliant les aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Lyon-Saint-Exupéry à des destinations desservies par liaisons ferroviaires à grande vitesse) sera réalisée par les services de la DGAC deux fois par an et sera publiée sur le site internet du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Le projet de décret ne précise pas quels sont les services aériens pouvant être considérés comme assurant un transport aérien décarboné, et étant de ce fait non concernés par l’interdiction, comme le prévoit l’article L. 6412-3 du code des transports complété par l’article 145 de la loi « climat et résilience ». L’intention du législateur était de ne pas proscrire, le moment venu, l’usage d’appareils décarbonés, fonctionnant intégralement avec des carburants d’aviation durables. Or, comme l’a rappelé la DGAC, « *les contraintes technologiques actuelles sur l’usage de ces carburants (qui doivent être mélangés avec du carburant fossile à hauteur de 50 % au plus) et le temps de développement d’avions fonctionnant à l’hydrogène renvoient à plus tard la possibilité de caractériser les services décarbonés* ».

Il est prévu que le décret entre en vigueur pour une durée de trois ans, conformément à la réglementation européenne. Un bilan doit être réalisé au bout de deux ans d’application, avant de renouveler la mesure pour une nouvelle période de trois ans.

• L'article 145 de la loi « climat et résilience » prévoit également la remise, par le Gouvernement, d'un **rapport au Parlement sur la possibilité d'étendre l'interdiction de certaines liaisons aériennes de passagers aux liaisons intérieures de fret au départ ou à l'arrivée de l'aéroport Charles-de-Gaulle**, dont le trajet peut être assuré en moins de 2 heures 30 de train. Ce rapport devait être remis au plus tard dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, soit en août 2022.

La DGAC a indiqué aux rapporteurs que la rédaction du rapport était engagée. Toutefois, en première analyse, il n'a été identifié aucune liaison ferroviaire de fret d'une durée de moins de 2 heures 30 pouvant entrer dans le champ d'application de l'article 145 de la loi « climat et résilience ». La DGAC a en outre précisé qu'il était techniquement impossible d'ajouter des wagons de fret à une rame de train transportant des voyageurs. Dans ce contexte, la publication de ce rapport ne devrait pas intervenir prochainement.

B. LES AUTRES DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

1. Les mesures d'application

a. L'interdiction d'accorder une déclaration d'utilité publique pour créer ou agrandir un aéroport s'il en résulte une hausse des émissions de CO2 (article 146)

L'article 146 de la loi « climat et résilience » crée un nouvel article L. 122-2-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui prévoit que les projets de travaux et d'ouvrages visant à créer ou à étendre une aérogare ou une piste pour augmenter les capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret d'un aéroport ne peuvent être déclarés d'utilité publique s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

Les conditions d'application de cet article sont renvoyées à un décret en Conseil d'État, qui a été publié : il s'agit du **décret n° 2022-923 du 22 juin 2022 relatif à la déclaration d'utilité publique de certains projets de travaux et d'ouvrages concernant les aéroports et susceptibles d'entraîner une augmentation des émissions de gaz à effet de serre**.

Ce décret crée une nouvelle section au sein du chapitre II du titre II du livre I^{er} du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, dans sa partie réglementaire, intitulée « Opérations intéressant des aéroports ouverts à la circulation aérienne publique » et composée de trois sous-sections.

La première sous-section, intitulée « Déclaration d'utilité publique des opérations pouvant avoir un impact sur les capacités aéroportuaires et les émissions de gaz à effet de serre », définit tout d'abord les projets susceptibles d'augmenter

les capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique (article R. 122-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Il s'agit :

- des projets de création ou d'extension de piste ;
- des projets de travaux et d'ouvrages ayant pour objet de créer un aéroport de passagers ou de procéder à son extension, lorsqu'ils sont relatifs à l'enregistrement, à l'embarquement et au débarquement des passagers, au contrôle de sûreté, au contrôle aux frontières et au traitement des bagages ;
- des projets de travaux et d'ouvrages ayant pour objet de créer un aéroport de fret ou de procéder à son extension, lorsqu'ils sont relatifs à l'embarquement, au débarquement, au traitement, à la sécurisation et au stockage des marchandises transportées dans les aéronefs décollant ou atterrissant sur l'aéroport.

Les articles R. 122-9 et R. 122-10 du même code prévoient que, lorsque qu'il présente une demande tendant à faire déclarer d'utilité publique un projet mentionné à l'article R. 122-8, l'expropriant y joint :

- une étude ayant pour objet de déterminer s'il a pour effet d'augmenter les capacités d'accueil de l'aéroport (article R. 122-9) ;
- si cette première étude montre que le projet conduit à augmenter les capacités d'accueil de l'aéroport, une étude complémentaire ayant pour objet de déterminer si l'opération a pour effet d'entraîner une augmentation nette des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019 (article R. 122-10). Le périmètre des émissions de gaz à effet de serre prises en compte est précisé : l'étude complémentaire porte sur l'ensemble des émissions liées à l'activité aéroportuaire, notamment celles des aéronefs, en vol, en stationnement ou en mouvement, et celles dues à l'aéroport. Elle prend en compte tous les déplacements de passagers et de marchandises induits ou évités du fait des travaux et ouvrages concernés, y compris sur d'autres aéroports et pour d'autres moyens de transport, ainsi que les mesures de compensation des émissions.

La sous-section 2, intitulée « Procédure facultative d'avis préalable », permet à l'expropriant de solliciter l'avis de l'autorité compétente sur la possibilité de déclarer d'utilité publique son projet, préalablement au dépôt de la demande de déclaration d'utilité publique (article R. 122-11).

Enfin, la sous-section 3, relative à la « Consultation des collectivités territoriales et de leurs groupements », prévoit que lorsque l'expropriant a présenté une demande tendant à faire déclarer d'utilité publique un projet de travaux ou d'ouvrage, le préfet du département où se situe l'aéroport saisit pour avis les collectivités territoriales et groupements concernés.

Si le contenu de ce décret d'application définit clairement les projets de création ou d'extension de pistes d'aéroports ou d'aéroports entrant dans le

champ de l'article 146 de la loi « climat et résilience », ainsi que les émissions de gaz à effet de serre à prendre en compte, on peut regretter la faible portée de cet article qui n'aura aucun impact significatif pour le transport aérien à court terme. Ainsi, aucun projet de création ou d'extension de piste ou d'aérogare nécessitant une déclaration d'utilité publique n'a été répertorié depuis l'entrée en vigueur du décret d'application.

L'article 146 pourrait néanmoins avoir un impact sur le développement du trafic des aéroports à long terme, lorsque les capacités des aérogares seront saturées compte tenu de leurs emprises actuelles. Selon la DGAC, quatre projets de création ou d'extension d'aéroports devraient nécessiter une déclaration d'utilité publique : la création d'un doublet de pistes à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry (qui ne devrait toutefois pas voir le jour avant au moins 25 à 30 ans), la création d'un « taxiway » parallèle à la piste principale de l'aéroport de Beauvais (prévue d'ici 15 à 25 ans), le transfert de l'aérodrome de la commune de Courmelles dans l'Aisne vers celle de Vauxrezis et l'agrandissement des infrastructures de l'aéroport de Valence.

Les autres projets d'extension de capacités, comme ceux des aéroports de Nice ou de Montpellier, sont réalisables sans avoir recours à une déclaration d'utilité publique, et n'entrent donc pas dans le champ de l'article 146 de la loi « climat et résilience ».

b. Le mécanisme de compensation carbone des émissions des vols intérieurs (article 147)

L'article 147 de la loi « climat et résilience » prévoit, pour les compagnies aériennes soumises au système européen d'échange de quotas d'émission (SEQE)⁽¹⁾, une obligation progressive de compenser les émissions de gaz à effet de serre générées lors des vols intérieurs. Les exploitants devaient compenser 50 % de leurs émissions domestiques en 2022, puis 70 % en 2023 et 100 % de leurs émissions dès 2024. Ces dispositions sont codifiées aux articles L. 229-55 à L. 229-60 du code de l'environnement.

Le décret d'application de l'article 147 a été publié : il s'agit du **décret n° 2022-667 du 26 avril 2022 relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre**.

Il crée une nouvelle section, intitulée « Réductions d'émissions issues de projets de compensation des émissions de gaz à effet de serre », composée d'une unique sous-section relative à la « Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués à l'intérieur du territoire national », au sein du chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement, dans sa partie réglementaire (articles R. 229-102-1 à R. 229-102-13).

L'article R. 229-102-1 précise la méthodologie de prise en compte des principes de la compensation carbone énoncés à l'article L. 229-55 du code de

(1) Dès lors, cet article ne s'applique pas de manière obligatoire aux vols entre la métropole et l'outre-mer.

l'environnement, qui doit être mesurable, vérifiable, permanente et additionnelle, en y ajoutant un principe de transparence.

Le décret définit le champ d'application de l'obligation de compensation, qui ne s'applique qu'aux vols dont les émissions sont supérieures à 1 000 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂) par an (article R. 229-102-2).

L'article R. 229-102-5 précise que les réductions et séquestrations d'émissions bénéficiant du label « bas carbone » ainsi que celles éligibles au régime de compensation et de réduction carbone pour l'aviation internationale (CORSA) sont réputés respecter les exigences de compensation carbone prévues à l'article L. 229-55 et précisées à l'article R. 229-102-1 précité. En outre, les projets de réduction ou de séquestration des émissions de gaz à effet de serre ne sont éligibles au dispositif de compensation que si les travaux destinés à leur mise en œuvre ont commencé après le 31 décembre 2019 et s'ils n'ont pas d'impact négatif net sur la biodiversité.

L'article L. 229-58 du code de l'environnement, créé par l'article 147 de la loi « climat et résilience », dispose que doivent être privilégiés les projets d'absorption du carbone situés sur le territoire français ou sur le territoire d'autres États membres de l'Union européenne, notamment ceux favorisant le renouvellement forestier, l'agroforesterie, l'agrosylvopastoralisme et, plus généralement, l'adoption de toute pratique agricole réduisant les émissions de gaz à effet de serre ou de toute pratique favorisant le stockage de carbone dans les sols.

L'article R. 229-102-7 du même code, créé par le décret précité, renvoie à un arrêté le pourcentage minimum d'émissions réduites ou séquestrées par des projets situés dans l'Union européenne, tout en précisant que ce pourcentage augmente progressivement entre 2022 et 2025 et qu'il doit être d'au moins 50 % en 2025. Il s'agit de **l'arrêté du 26 avril 2022 fixant le pourcentage minimum des réductions d'émissions générées par des projets sur le territoire de l'Union européenne pour respecter les obligations de compensation des exploitants d'aéronefs prévues à l'article R. 229-102-7 du code de l'environnement**. Cet arrêté fixe le pourcentage minimum d'émissions réduites ou séquestrées par des projets situés dans l'Union européenne à 20 % pour les émissions de 2022, 35 % pour les émissions de 2023 et 50 % pour les émissions de 2024. Un nouvel arrêté, pris au plus tard le 30 juin 2024, fixera le pourcentage minimum pour les émissions de 2025 et des années suivantes. La DGAC estime que ces chiffres permettent de favoriser la mise en œuvre de projets de compensation de qualité sur le sol français ou européen, tout en tenant compte du nombre de projets disponibles dans le cadre du label « bas carbone ». Comme prévu à l'article R. 229-102-7 précité, l'arrêté du 26 avril 2022 précité fixe également un prix plafond de 40 euros la tonne de CO₂ réduite ou séquestrée, au-delà duquel les exploitants ne sont pas tenus de respecter la part minimale de projets mis en œuvre dans l'Union européenne. Cette disposition apporte des garanties aux compagnies aériennes, étant donné les incertitudes liées à la disponibilité réelle des projets de compensation et à l'évolution de leur prix.

L'article R. 229-102-8 prévoit que les projets qui apportent des améliorations significatives en matière de préservation et de restauration des écosystèmes naturels peuvent bénéficier d'une majoration du montant des crédits carbone pris en compte pour apprécier l'obligation de compensation, dans la limite d'un plafond de majoration de 15 % par exploitant et par an. Un arrêté du ministre chargé de l'environnement doit préciser les critères permettant d'évaluer ces projets au regard de ces objectifs et le taux de majoration. Cet arrêté n'a pas été publié.

La DGAC a rappelé lors de son audition que le marché des unités de compensation éligibles en Europe est en cours de développement. Le label « bas carbone » français devrait connaître une évolution exponentielle qui devrait garantir la disponibilité de projets européens de compensation pour le secteur aérien. L'émergence d'autres standards européens serait également souhaitable. Depuis sa création en 2018, l'intérêt pour les projets labellisés « bas carbone » grandit, porté par les préoccupations liées à la responsabilité sociale des entreprises (RSE) mais aussi par les différentes obligations de compensation créées par la loi (compagnies aériennes, centrales à charbon, allégations de neutralité carbone...). À l'heure actuelle, onze méthodes sont approuvées et en vigueur (trois pour la sylviculture, six pour l'agriculture, une pour les transports et une pour le bâtiment).

L'article R. 229-102-9 du code de l'environnement, créé par le décret précité, prévoit que les exploitants d'aéronefs transmettent à l'autorité compétente, au plus tard le 31 mars de chaque année, une déclaration portant sur les émissions de l'année précédente. Il faudra donc attendre le 31 mars 2023 pour disposer d'un premier bilan des émissions compensées depuis l'entrée en vigueur de l'article 147 de la loi « climat et résilience ». Toutefois, la DGAC a d'ores et déjà indiqué aux rapporteurs que l'on dénombre actuellement 284 projets labellisés, représentant 620 000 tonnes de CO₂. À titre de comparaison, en prenant comme référence le niveau de trafic aérien de 2019, le volume d'émissions à compenser par des projets situés dans l'Union européenne est de l'ordre de 200 000 tonnes de CO₂ pour les émissions de 2022, 500 000 tonnes de CO₂ pour 2023 et un million de tonnes de CO₂ pour 2024.

Le volume de projets est donc aujourd'hui suffisant pour compenser les émissions. L'article 147 de la loi « climat et résilience » ne soulève donc pas de difficultés d'application à ce stade, dans la mesure où les compagnies aériennes avaient anticipé l'obligation et que beaucoup d'entre elles compensaient déjà leurs émissions de manière volontaire.

2. Les rapports du Gouvernement

● **L'article 142** de la loi « climat et résilience » prévoit la remise, par le Gouvernement, de deux rapports au Parlement.

Le premier rapport, prévu par le II de l'article 142, porte sur **la mise en place d'un prix carbone acquitté par le transport aérien**. Il est précisé que ce rapport prend en compte la compétitivité, la préservation des emplois, le pouvoir

d'achat des consommateurs et la capacité d'investissement dans la transition écologique du secteur aérien, le désenclavement des territoires ainsi que le respect des principes et objectifs motivant la politique de continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain. Ce rapport doit étudier les dispositions nationales susceptibles d'être mises en place à défaut d'un dispositif européen, notamment l'augmentation du tarif de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, à partir du moment où le trafic aérien de, vers et à l'intérieur du territoire français atteindrait, en nombre de passagers, le trafic de l'année 2019.

La publication de ce rapport était prévue dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, soit au plus tard en août 2022. Le Gouvernement a indiqué qu'il serait transmis au Parlement à la fin de l'année 2022, les consultations interministérielles étant terminées. Ce rapport n'a toutefois toujours pas été transmis début 2023.

La DGAC et la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) ont indiqué aux rapporteurs qu'un premier projet de rapport, rédigé par la DGAC, avait fait l'objet d'échanges avec la DGEC et le Commissariat général au développement durable (CGDD) et qu'une seconde version était en cours de rédaction en octobre 2022.

La DGAC a précisé que ce rapport s'attache :

- à proposer une définition de prix du carbone qui tienne compte des spécificités du transport aérien ;

- à dresser un inventaire des instruments qui contribuent à donner un prix au carbone dans le transport aérien, en indiquant s'ils relèvent de la tarification explicite du carbone, s'ils contribuent au « prix effectif » du carbone ou à sa tarification indirecte ;

- à évaluer la trajectoire du prix du carbone acquitté par le transport aérien sur différents marchés, compte tenu notamment des évolutions réglementaires prévues ;

- à mettre en perspective les valeurs obtenues à l'aide du référentiel de tarification de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et à apprécier l'impact d'une hausse du prix du carbone acquitté par le transport aérien sur les quatre principaux marchés identifiés, au départ ou à destination de la France métropolitaine (marché domestique, marché européen, marché international et marché ultramarin).

Le second rapport, prévu au III de l'article 142 de la loi « climat et résilience » porte sur **l'accompagnement du secteur du transport aérien dans sa stratégie de réduction de son empreinte carbone**. Ce rapport, qui devait également être remis dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, soit au plus tard en août 2022, est actuellement en cours de validation par le Gouvernement.

• **L'article 144** dispose que l'État se fixe pour objectif de lutter contre la vente à perte de billets d'avion, notamment par une évolution de la réglementation européenne permettant d'instaurer un prix minimal de vente des billets. Il prévoit qu'à l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne (PFUE) en 2022, le Gouvernement remette au Parlement un rapport relatif aux **résultats des démarches engagées afin de lutter contre la vente à perte de billets d'avion**.

La DGAC, lors de son audition, a indiqué que les démarches engagées lors de la PFUE ont permis d'identifier les pays plutôt favorables à une régulation « à la hausse » du prix des billets d'avion, à savoir l'Autriche, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas. L'Allemagne s'est montrée plus réservée, alors que les pays d'Europe de l'Est n'ont pas manifesté d'intérêt particulier pour une telle régulation. Ce sujet, soutenu par la présidente de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen, Mme Karima Delli, a néanmoins été abordé lors de la réunion informelle des ministres chargés des transports le 22 février 2022. Toutefois, dans la mesure où seule la Commission européenne dispose du droit d'initiative dans la procédure législative ordinaire, une coalition plus large de pays doit être rassemblée afin de convaincre la Commission d'inscrire cette question à l'ordre du jour.

Face aux difficultés rencontrées pour trouver un consensus au niveau européen, le ministre de l'économie, des finances et de la relance et le ministre délégué chargé des transports ont, le 1^{er} septembre 2022, confié à l'Inspection générale des finances (IGF) et à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) la mission d'étudier quelle pourrait être une régulation du prix des billets d'avion via la fixation d'un prix minimum au niveau européen. Le Gouvernement a indiqué que ce rapport était prévu pour la fin de l'année 2022. Début 2023, il n'a toujours pas été transmis au Parlement.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 11 janvier 2023, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le rapport de la mission sur le contrôle de la mise en application de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (*M. Sylvain Carrière et Mme Laurence Maillart-Méhaignerie, corapporteurs*).

Ce point de l'ordre du jour ne fait pas l'objet d'un compte rendu écrit. Les débats sont accessibles sur le portail vidéo de l'Assemblée à l'adresse suivante :

<https://assnat.fr/2Vlrsa>

À l'issue de sa réunion, la Commission a autorisé la publication de ce rapport d'information.

ANNEXE : ÉTAT DE L'APPLICATION DE LA LOI

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
TITRE I^{ER} : ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'ACCORD DE PARIS ET DU PACTE VERT POUR L'EUROPE				
1^{er}	1 ^{er} AA	Objectifs climatiques de la France		
TITRE II : CONSOMMER				
Chapitre I^{er} : Informer, former et sensibiliser				
2	1 ^{er}	Affichage informant le consommateur sur l'empreinte environnementale ou environnementale et sociale de produits et services	Décret fixant la liste des catégories de biens et de services pour lesquelles l'affichage environnemental est rendu obligatoire ainsi que les prescriptions auxquelles doit se conformer l'affichage volontaire pour les autres catégories de biens et de services	<i>En attente de publication</i>
			Décret définissant les biens et services dont les metteurs sur le marché mettent à disposition les données prises en compte dans l'affichage environnemental prévu à l'article L. 541-9-11 du code de l'environnement ainsi que les critères de taille applicables aux metteurs sur le marché assujettis à cette obligation	<i>En attente de publication</i>
			Expérimentation d'une durée maximale de cinq ans pour évaluer différentes méthodologies de calcul et modalités d'affichage des impacts environnementaux et pour chaque catégorie de biens et de services mentionnée à l'article L. 541-9-11 du code de l'environnement + évaluations de chaque expérimentation transmises au Parlement	
3	1 ^{er bis} A	Décaler l'application des contrôles et sanctions pour la mise en oeuvre de l'article L. 541-9-1 du code de l'environnement du 1 ^{er} janvier 2022 au 1 ^{er} janvier 2023		
4	1 ^{er bis}	Clarification des règles d'appréciation de l'origine des biens et des règles justifiant l'apposition de la mention "fabriqué en France" au sein du régime des pratiques commerciales trompeuses		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
5	2	Rôle de l'éducation au développement durable tout au long de la formation scolaire		
6	3	Élargissement des missions du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté au développement durable	Pas de mesure réglementaire mentionnée dans la loi	Décret n° 2022-540 du 12 avril 2022 relatif au comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement
Chapitre II : Encadrer et réguler la publicité				
7	4	Interdiction de la publicité relative à la commercialisation ou faisant la promotion des énergies fossiles	Décret en Conseil d'État précisant la liste des énergies fossiles concernées par l'interdiction de publicité et les règles applicables aux énergies renouvelables incorporées aux énergies fossiles	<i>En attente de publication</i>
			Décret en Conseil d'État précisant la liste des véhicules thermiques concernés par l'interdiction de publicité	Décret n° 2021-1840 du 28 décembre 2021 relatif aux publicités en faveur des véhicules à moteur
			Décret en Conseil d'État d'application de l'article L. 229-64 du code de l'environnement relatif à l'information, dans les publicités, sur l'impact environnemental de certains biens et services	<i>En attente de publication</i>
			Décret définissant les modalités de déclaration, auprès d'une plateforme numérique, des importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché de biens ou services soumis à un affichage environnemental ou une étiquette énergie	Décret n° 2022-616 du 22 avril 2022 relatif à la procédure de déclaration sur une plateforme numérique par les importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché des biens et services soumis à certaines obligations d'affichage environnemental dont les dépenses publicitaires nettes annuelles sont supérieures ou égales à 100 000 euros
			Décret en Conseil d'État relatif aux sanctions administratives en cas de manquement à l'obligation de déclaration auprès d'une plateforme numérique	Décret n° 2022-616 du 22 avril 2022 relatif à la procédure de déclaration sur une plateforme numérique par les importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché des biens et services soumis à certaines obligations d'affichage environnemental dont les dépenses publicitaires nettes annuelles sont supérieures ou égales à 100 000 euros

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			Texte réglementaire fixant les modalités de publication de la liste des entreprises de l'audiovisuel qui souscrivent à des codes de bonne conduite	Décret n° 2022-616 du 22 avril 2022 relatif à la procédure de déclaration sur une plateforme numérique par les importateurs, distributeurs ou autres metteurs sur le marché des biens et services soumis à certaines obligations d'affichage environnemental dont les dépenses publicitaires nettes annuelles sont supérieures ou égales à 100 000 euros.
8	4 bis AAA	Interdiction de la publicité sur les remises et réductions annulant le malus automobile		
9	4 bis AA	Sanction des publicités encourageant à la mise au rebut de produits		
10	4 bis A	Ecoblanchiment assimilé à une pratique commerciale trompeuse		
11	4 bis B	Sanction en cas de pratique commerciale trompeuse en matière d'écoblanchiment		
12	4 bis C	Interdiction d'affirmer qu'un produit ou un service est neutre en carbone dans une publicité	Décret définissant les standards minimaux applicables aux émissions de gaz à effet de serre résiduelles faisant l'objet d'une compensation	Décret n° 2022-539 du 13 avril 2022 relatif à la compensation carbone et aux allégations de neutralité carbone dans la publicité
			Décret d'application de l'article L. 229-68 du code de l'environnement relatif à l'interdiction d'affirmer qu'un produit ou un service est neutre en carbone dans une publicité	Décret n° 2022-539 du 13 avril 2022 relatif à la compensation carbone et aux allégations de neutralité carbone dans la publicité
			Décret en Conseil d'État relatif aux sanctions administratives en cas de non-respect des dispositions relatives aux allégations environnementales prévues à l'article L. 229-68 du code de l'environnement	Décret n° 2022-538 du 13 avril 2022 définissant le régime de sanctions applicables en cas de méconnaissance des dispositions relatives aux allégations de neutralité carbone dans la publicité
13	4 bis	Sanction prévue en cas de manquement à l'obligation prévue à l'article L. 328-1 du code de la route	Décret en Conseil d'État relatif aux sanctions en cas de manquement à l'obligation de faire figurer un message promouvant les mobilités actives sur les publicités de voitures	Décret n° 2021-1840 du 28 décembre 2021 relatif aux publicités en faveur des véhicules à moteur

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
14	5	Promotion par le CSA de la conclusion de codes de bonne conduite visant à réduire la publicité en faveur de produits polluants	Rapport annuel de l'ARPP au Parlement sur les dispositifs d'autorégulation en matière de publicité en faveur de produits polluants	<i>En attente de publication</i>
			Rapport du Gouvernement au Parlement sur la mise en place des codes de bonne conduite et leur efficacité, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la loi	<i>En attente de publication</i>
15	5 bis	Rapport de l'Arcep et du CSA sur l'impact environnemental de la télévision et des services de médias audiovisuels à la demande	Rapport de l'Arcep et du CSA mesurant l'impact environnemental des différents modes de diffusion des services de médias audiovisuels, publié tous les deux ans	<i>En attente de publication</i>
16	5 ter	<i>Article déclaré non conforme à la Constitution par le Conseil constitutionnel</i>		
17	6	Décentralisation du pouvoir de police de la publicité		
18	7	Possibilité pour le règlement local de publicité de contenir des dispositions encadrant les publicités et enseignes situées à l'intérieur des vitrines		
19	7 bis	Permettre aux maires d'ordonner une astreinte journalière proportionnée aux niveaux de nuisance lumineuse générée		
20	8	Possibilité d'interdiction des avions publicitaires		
21	9	Expérimentation de l'interdiction de la distribution à domicile d'imprimés papiers ou cartonnés non adressés, quand l'autorisation de les recevoir n'est pas affichée sur la boîte aux lettres		
			Décret définissant la liste des collectivités et groupements concernés par l'expérimentation	Décret n° 2022-765 du 2 mai 2022 fixant la liste des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales participant à l'expérimentation d'un dispositif interdisant la distribution d'imprimés publicitaires non adressés en l'absence d'une mention expresse et visible sur la boîte aux lettres ou le réceptacle du courrier (« Oui Pub »)
			Rapport du Gouvernement au Parlement évaluant l'expérimentation, six mois avant son terme	<i>En attente de publication</i>

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			Décret en Conseil d'État d'application de l'article 21 de la loi, relatif à l'expérimentation du dispositif « Oui pub »	Décret n° 2022-764 du 2 mai 2022 relatif à l'expérimentation d'un dispositif interdisant la distribution d'imprimés publicitaires non adressés en l'absence d'une mention expresse et visible sur la boîte aux lettres ou le réceptacle du courrier (« Oui Pub »)
			Rapport du Gouvernement au Parlement évaluant la mise en œuvre de la sanction prévue en cas de non-respect de la mention « Stop pub », au plus tard le 1 ^{er} juin 2022	<i>En attente de publication</i>
22	10	Interdiction de la distribution d'échantillons de produits sans consentement clairement exprimé par le consommateur	Décret d'application de l'article L. 541-15-10 du code de l'environnement relatif à l'interdiction de la distribution d'échantillons	<i>En attente de publication</i>
Chapitre III : Accélérer le développement de la vente en vrac et de la consigne du verre				
23	11	Objectif de 20 % de surfaces de vente consacrés à la vente en vrac d'ici 2030 dans les grandes et moyennes surfaces	Décret précisant les objectifs à atteindre, en fonction des catégories de produits, des exigences sanitaires et de sécurité, des spécificités des réseaux de distribution ainsi que des adaptations requises	<i>En attente de publication</i>
			Expérimentation de 3 ans à partir d'une date définie par arrêté pour évaluer les modalités de développement de la vente en vrac dans les commerces de moins de 400 mètres carrés	
			Remise d'un rapport dans un délai de 3 ans faisant état de l'atteinte des objectifs fixés	<i>En attente de publication</i>
24	11 bis	Obligation pour les services de restauration collective proposant des services de vente à emporter de proposer au consommateur d'être servi dans un contenant réutilisable ou composé de matières biosourcées et recyclables et expérimentation de la consigne pour les plateformes de vente à emporter	Définition par voie réglementaire des communes ou collectivités dans lesquelles il peut être fait obligation aux établissements de restauration commerciale, aux débits de boissons et aux plateformes de vente à distance de proposer au consommateur la livraison dans un contenu réutilisable	

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
25	12	Création d'un observatoire du réemploi et de la réutilisation et généralisation de l'obligation de mise en place d'une consigne pour les emballages en verre		
26	12 bis AA	Mise en place du Conseil national de l'économie circulaire	Décret précisant les missions, la composition, l'organisation et le fonctionnement du Conseil national de l'économie circulaire	Décret n° 2021-1334 du 13 octobre 2021 relatif au Conseil national de l'économie circulaire
27	12 bis AB	Cession des biens de scénographie réformés aux organismes à but non lucratif	Décret fixant le plafond de la valeur unitaire des biens de scénographie	Décret n° 2022-791 du 6 mai 2022 relatif à la fixation du seuil de valeur des biens mobiliers réformés des administrations et cédés gratuitement. Ne traite pas l'ensemble du champ prévu par le décret
28	12 bis A	Repousser à 2023 l'entrée en vigueur de la filière de responsabilité élargie des producteurs des emballages professionnels		
29	12 bis	Introduction d'un bonus sur les emballages réemployables respectant les standards		
TITRE IV : SE DÉPLACER				
Chapitre 1^{er} : Promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture et la transition vers un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement				
Section 1 : Dispositions de programmation				
103	25	D'ici le 1 ^{er} janvier 2030, au minimum 95 % des ventes de voitures particulières neuves émettent moins de 95 grammes de CO ₂ (norme NEDC).		
104	25 bis A	Objectif d'accompagnement des collectivités territoriales par l'État pour la création d'infrastructures cyclables		
105	25 bis B	<i>Article déclaré non conforme à la Constitution par le Conseil constitutionnel</i>		
106	25 bis	Objectif d'accompagnement des ménages vers des modes de transport et véhicules moins polluants, en priorité en zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m)		
Section 2 : Autres dispositions				

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
107	26 A	Expérimentation de deux ans à compter du 1 ^{er} janvier 2023 d'un prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule peu polluant au bénéfice des habitants d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), et ouvrant droit à une réduction d'impôt pour les établissements de crédit et sociétés de financement	Décret en Conseil d'État définissant les modalités de mise en œuvre de l'expérimentation	Décret n° 2022-615 du 22 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt pour financer l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre
			Décret fixant les modalités de calcul de la réduction d'impôt bénéficiant aux établissements de crédit au titre des prêts accordés	<i>En attente de publication.</i>
108	26	Incitations au développement de parkings relais et à la mise à disposition de places de stationnement sécurisées pour vélos et engins de déplacement personnel		
109	26 bis A	Droit d'accès des autorités organisatrices de la mobilité aux données pertinentes issues des services numériques d'assistance au déplacement	Décret simple, après avis de la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), fixant la liste des données concernées, leur format, les modalités de traitement et de transmission ainsi que les modalités de recueil du consentement des utilisateurs des services	<i>En attente de publication</i> (saisine officielle de la CNIL prévue en janvier 2023, publication prévue en avril 2023)
110	26 bis B	Droit d'aménagement de la Société du Grand Paris dans la limite de 300 mètres autour des gares réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage		
111	26 bis	Incitations à la mise en place d'infrastructures collectives de recharge dans les immeubles collectifs	Décret pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie précisant le « dimensionnement et les caractéristiques techniques de l'infrastructure collective ainsi que la détermination de la contribution au titre l'infrastructure collective »	Décret n° 2022-1249 du 21 septembre 2022 relatif au déploiement d'infrastructures collectives de recharge relevant du réseau public de distribution dans les immeubles collectifs en application des articles L. 352-12 et L. 342-3-1 du code de l'énergie <i>Arrêté en attente de publication précisant le taux d'équipement à long terme en points de recharge et la puissance de référence par point de recharge</i> <i>Arrêté en attente de publication précisant les valeurs plafond et plancher de la contribution de chaque utilisateur</i>

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			Décret simple fixant les conditions dans lesquelles il peut être dérogé au délai de raccordement prévu par la loi	Décret n° 2022-1249 du 21 septembre 2022 sus-mentionné
			Décret simple fixant le barème d'indemnisation en cas de non-respect du délai de raccordement le plus court entre le délai prévu par l'article L. 342-31 et celui précisé dans la convention de raccordement	Décret n° 2022-1249 du 21 septembre 2022 sus-mentionné
			Décret en Conseil d'État fixant les modalités d'application de l'article L. 353-13 du code de l'énergie	Décret n° 2022-959 du 29 juin 2022 relatif aux conventions sans frais entre les opérateurs d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et les propriétaires ou syndicats des copropriétaires, pour l'installation d'une infrastructure collective dans l'immeuble
112	26 <i>ter</i>	Relèvement des taux minimaux de renouvellement annuel des flottes de véhicules de l'État et ses établissements publics, des collectivités territoriales et leurs groupements, et des entreprises publiques par des véhicules à faibles niveaux d'émissions		
113	26 <i>quater</i>	Relèvement des taux minimaux de renouvellement annuel des flottes de véhicules des entreprises par des véhicules à faibles niveaux d'émissions pour 2027 et 2030		
114	26 <i>quinquies</i>	Instauration d'une part minimale, croissante dans le temps, de vélos ou véhicules à très faibles émissions parmi les véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation opérée par les plateformes mentionnées à l'article L. 7341-1 du Code du travail (livraison de marchandises, conduite d'une voiture de transport avec chauffeur)	Décret fixant les modalités d'application de l'article L. 224-11-1 du code de l'environnement, notamment la part minimale de vélos et de véhicules à faibles émissions, l'évolution de cette part minimale et les modalités de déclaration du type de véhicule utilisé	Décret n° 2022-474 du 4 avril 2022 pris pour l'application de l'article 114 de la présente loi
115	26 <i>sexies</i>	Signe distinctif pour le covoiturage		

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
116	26 septies	Prise en compte dans les schémas de cohérence territoriale des aménagements nécessaires pour développer le réseau des pistes cyclables		
117	26 octies	Baisse du nombre d'aires de stationnement exigé pour les véhicules motorisés lorsque sont créées des infrastructures ou des espaces aménagés qui permettent un stationnement sécurisé pour au moins six vélos		
118	26 nonies	Prolongation jusqu'à mi-2022 de la prise en charge des coûts de raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques ouvertes au public		
119	27	Extension de l'obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité prévue à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales aux agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants	Décret simple précisant en particulier les modalités de dérogation à l'obligation d'instauration d'une ZFE-m prévue au deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales	Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain
			Arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports fixant la liste des communes incluses dans les agglomérations soumises à l'obligation d'instauration d'une ZFE-m. La liste est actualisée au moins tous les cinq ans	Arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales
120	27 bis A			
121	27 bis B	Actualisation des plans d'action des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) prévus à l'article L. 229-26 du code de l'environnement	Décret précisant « les modalités de mise à jour du plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques » mentionnées au II de l'article	Décret n° 2021-1783 du 24 décembre 2021 relatif au renforcement et à la mise à jour du plan d'action de réduction des polluants atmosphériques du plan climat-air-énergie territorial

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
122	27 bis C	Modalités selon lesquelles les services numériques d'assistance au déplacement sont tenus d'informer de façon complète les utilisateurs sur les impacts environnementaux de leurs déplacements	Décret fixant les modalités d'information à délivrer aux utilisateurs	Décret n° 2022-119 du 3 août 2022 relatif aux services numériques d'assistance aux déplacements
123	27 bis	Modalités de circulation des véhicules de collection dans les ZFE	Rapport sur les modalités de circulation des véhicules de collection dans les ZFE	Transmission du rapport 2136152X en janvier 2022
124	28	Expérimentation de trois ans de voies de circulation dédiées pour les taxis, transports en commun, véhicules à très faibles émissions ou utilisés dans le cadre d'un covoiturage sur des routes desservant une ZFE-m	Expérimentation de trois ans	Études de préfaisabilité et d'opportunité préalables en cours de réalisation, expérimentation non débutée prévue à compter de mi-2023
			Rapport de synthèse d'évaluation au plus tard six mois après la fin de l'expérimentation	<i>En attente du lancement de l'expérimentation</i>
125	28 bis	Élargissement des possibilités d'utilisation des voies dédiées au transport de personnes accréditées pour les JO à des modes de transport partagé		
126	29	Généralisation des mesures attractives sur le train à toutes les régions		
127	29 bis AA	Uniformisation des titres de transport		
128	29 bis AC	Augmentation du plafond d'exonérations fiscales du forfait mobilités durables en cas de cumul avec l'abonnement de transport collectif		
129	29 bis C	Mobilités durables dans les espaces peu denses	Rapport sur les politiques de soutien aux mobilités durables dans les espaces peu denses	<i>En attente de publication</i>
Chapitre II : Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions				
Section 1 : Dispositions de programmation				
130	30	Objectif d'une suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE d'ici 2030	Rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif	<i>Publication prévisionnelle au premier semestre 2023</i>
			Six mois après la publication du rapport, feuille de route fixant les modalités du soutien financier accordé à la filière par la loi de finances	<i>En attente de la publication du rapport sus-mentionné</i>

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
Section 2 : Développer le fret ferroviaire et fluvial				
131	30 <i>ter</i>	Inscription dans la loi de l'objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030		
132	30 <i>quater</i>	Possibilité de créer des sociétés d'économie mixte à opération unique dédiées à l'aménagement et l'exploitation de terminaux multimodaux de fret		
Section 3 : Autres dispositions				
133	31 B	Prolongation du dispositif de suramortissement pour les véhicules lourds motorisés jusqu'en 2030		
134	31 C	Possibilité de moduler les péages en fonction du type de motorisation ou des émissions de CO ₂ pour tenir compte des différences de performance environnementale des poids lourds	Décret définissant l'amplitude maximale de la modulation	Décret n° 2021-1451 du 5 novembre 2021 relatif aux conditions de modulation des péages en application de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière
135	31	Formation à l'éco-conduite pour les conducteurs de transport routier		
136	31 <i>bis</i>	Formation à l'éco-conduite pour les agents de l'État et des collectivités et pour les salariés des entreprises possédant des flottes de plus de 100 véhicules		
137	32	Habilitation à légiférer par ordonnance pour permettre la mise en place, par les régions disposant d'un domaine public routier et subissant un report modal frontalier, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises	Ordonnance – Habilitation pendant 2 ans.	<i>Ordonnance non publiée.</i>
138	33	Intégration des émissions liées au transport de marchandises dans les déclarations de performance extra-financière (DPEF) des chargeurs	Décret précisant les modalités d'application du présent article, en particulier la méthode d'élaboration et le contenu des DPEF.	<i>En attente de publication.</i>
			Bilan national annuel des plans d'action des DPEF	<i>En attente de la diffusion des nouvelles DPEF attendues à partir du 1^{er} juillet 2023</i>

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
139	33 bis	Amende administrative pour toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport de personnes n'ayant pas fourni une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise		
140	33 ter	Responsabilisation des donneurs d'ordre sur les coûts des premiers et derniers kilomètres de la livraison de marchandises	Rapport sur les méthodes identifiées pour responsabiliser les donneurs d'ordre	<i>En attente de publication</i>
Chapitre III : Mieux associer les habitants aux actions des autorités organisatrices de la mobilité				
141	34	Citoyens tirés au sort dans les AOM		
Chapitre IV : Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion				
Section 1 : Dispositions de programmation				
142	35	Objectifs de fixation d'un prix du carbone suffisant et de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien	Rapport du Gouvernement au Parlement sur la convergence du prix du carbone et sur ses effets sur l'offre de transports et les objectifs de continuité territoriale, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi	<i>En attente de publication</i>
			Rapport du Gouvernement au Parlement sur la stratégie de réduction de l'empreinte carbone du secteur aérien, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi	<i>En attente de publication</i>
143	35 bis	Objectif d'augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs de 27 % en 2030 et de 79 % en 2051		
Section 2 : Autres dispositions				
144	36 A	Lutte contre la vente à perte des billets d'avion	Rapport du Gouvernement au Parlement sur les démarches engagées afin de lutter contre la vente à perte de billets d'avion, à l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne (30 juin 2022)	<i>En attente de publication</i>
145	36	Interdiction des vols intérieurs lorsqu'un trajet en train existe en moins de 2 heures 30	Décret en Conseil d'État d'application de l'interdiction des liaisons aériennes lorsque le trajet est réalisable en moins de 2 heures 30 en train.	<i>Publication envisagée en mars 2022 (Légifrance)</i>

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			Évaluation de l'interdiction dans un délai de 3 ans à compter de son entrée en vigueur.	
			Rapport du Gouvernement au Parlement pour étendre la mesure aux liaisons intérieures de fret au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi	<i>En attente de publication</i>
146	37	Interdiction d'accorder une déclaration d'utilité publique (DUP) pour créer ou étendre un aéroport existant s'il en résulte une augmentation des émissions de CO ₂	Décret en Conseil d'État d'application de l'article L. 122-2-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, relatif à l'interdiction d'accorder une DUP en cas de construction ou d'extension d'aérodrome sans compensation des émissions de CO ₂	Décret n° 2022-923 du 22 juin 2022 relatif à la déclaration d'utilité publique de certains projets de travaux et d'ouvrages concernant les aérodromes et susceptibles d'entraîner une augmentation des émissions de gaz à effet de serre
147	38	Mécanisme de compensation carbone des émissions des vols intérieurs	Décret en Conseil d'État relatif aux modalités de compensation des émissions de gaz à effet de serre	Décret n° 2022-667 du 26 avril 2022 relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre Arrêté du 26 avril 2022 fixant le pourcentage minimum des réductions d'émissions générées par des projets sur le territoire de l'Union européenne pour respecter les obligations de compensation des exploitants d'aéronefs prévues à l'article R. 229-102-7 du code de l'environnement <i>En attente de l'arrêté d'application de l'article R. 229-102-8</i>
			Décret en Conseil d'État fixant les conditions de déclaration et de validation des émissions de CO ₂	Décret n° 2022-667 du 26 avril 2022 relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre
			Bilan annuel des programmes de compensation publié par le Gouvernement	<i>Pas avant mi-2023</i>
			Décret en Conseil d'État précisant notamment les conditions d'éligibilité des programmes de compensation et d'utilisation des crédits carbone	Décret n° 2022-667 du 26 avril 2022 relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre

Article	N° initial	Dispositif	Mesures réglementaires d'application et rapports prévus	Mesures publiées ou calendrier prévisionnel de publication
			Décret en Conseil d'État fixant la date à laquelle l'exploitant d'aéronef doit avoir respecté ses obligations de compensation	Décret n° 2022-667 du 26 avril 2022 relatif à la compensation des émissions de gaz à effet de serre

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Titre II : Table ronde sur l’affichage environnemental

– Direction générale de la prévention des risques (DGPR)

M. Vincent Coissard, sous-directeur des déchets et de l’économie circulaire

– UFC Que choisir *

M. Olivier Andrault, chargé de mission « Alimentation et nutrition »

– Agence de la transition écologique (Ademe)

M. Jérôme Mousset, directeur « Bioéconomie et énergies renouvelables »

M. Vincent Colomb, ingénieur à la direction « Bioéconomie et énergies renouvelables »

– Commissariat général au développement durable (CGDD)

M. Thomas Lesueur, Commissaire général au développement durable

Mme Diane Simiu, directrice, adjointe au Commissaire général au développement durable

Mme Sophie Garrigou, conseillère spéciale

M. Pascal Dagrassat, chef de projet « Affichage environnemental »

– Planet Score

Mme Sabine Bonnot

Direction générale de l’aviation civile (DGAC)

Mme Aline Pillan, sous-directrice des aéroports

Mme Caroline Gibon, adjointe à la sous-directrice du développement durable

M. Emmanuel Vivet, sous-directeur des services aériens

M. Kévin Guittet, sous-directeur des études, des statistiques et de la prospective

M. Jérôme Greffe, adjoint au directeur du transport aérien

Titre IV : Table ronde sur les ZFE-m et le prêt à taux zéro mobilité

– Rennes métropole

M. Matthieu Theurier, vice-président de Rennes Métropole, délégué à la mobilité et aux transports

– Métropole du Grand Paris

M. Daniel Guiraud, vice-président délégué à la transition écologique, à la qualité de l'air et au développement des réseaux énergétiques

M. Florent Clavier, chef de projet « ZFE »

M. Rémy Marcin, directeur des affaires européennes et des relations institutionnelles

– Eurométropole de Strasbourg

Mme Pia Imbs, présidente

M. Matthieu Rudler, collaborateur de cabinet

– Métropole de Lyon

M. Benoît Demongeot, conseiller technique « Transports et mobilités »

M. Arnaud Jullian, conseiller technique « Transition écologique »

M. Bertrand Manin, responsable de service au sein de la direction des finances

M. Aurélien Pierrel, chef de projet « Aides et dérogations mobilité-ZFE » au sein de la direction des mobilités

– Métropole de Montpellier

M. Manu Reynaud, deuxième adjoint au maire de la ville de Montpellier, délégué à la ville apaisée, respirable et numérique

Titre IV : Audition conjointe sur le prêt à taux zéro mobilité

– Société de gestion du fonds de garantie de l'accession sociale (SGFGAS)

M. Brice Welti, secrétaire général

M. Christophe Viprey, directeur général

– Fédération bancaire française *

Mme Solenne Lepage, directrice générale adjointe

M. Pierre Bocquet, directeur du département « Banque de détail et banque à distance »

Mme Valérie Dreux, chargée de mission au département « Banque de détail et banque à distance »

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

M. Patrick Gendre, adjoint à la sous-directrice de la multimodalité, de l'innovation, du numérique et des territoires (SDMINT), chef du pôle numérique

M. Jean Seng, adjoint au chef du pôle numérique de la SDMINT

Mme Laurine Bois, cheffe de projet « Usage de la donnée de mobilité »

Mme Delphine Hardy, conseillère « Élus et Parlement »

Table ronde sur le vrac et le chapitre III du titre II

– Réseau vrac

Mme Célia Rennesson, cofondatrice et directrice générale

Mme Lucia Pereira, directrice des affaires juridiques

– Direction générale de la prévention des risques (DGPR)

Mme Laure Dallem, adjointe au chef du bureau de la prévention et de la lutte contre le gaspillage

– Conseil national de l'économie circulaire (CNEC)

Mme Véronique Riotton, députée, présidente

– Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF)

M. Romain Roussel, sous-directeur

Mme Annick Biolley-Coornaert, sous-directrice

Titre IV : Audition conjointe de représentants d'élus locaux

– Association des maires de France (AMF)

M. Sylvain Laval, maire de St-Martin le Vinoux et vice-président de Grenoble Alpes Métropole, co-président de la commission « Transport »

– Régions de France

M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté et président délégué de la commission « Mobilités, transports et infrastructures »

Direction générale de l'enseignement scolaire (DGESCO)

M. Jean Hubac, chef du service de l'accompagnement des politiques éducatives

Mme Coralie Noël, haute-fonctionnaire au développement durable

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Olivier David, chef du service du climat et de l'efficacité énergétique

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*

CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Commission de régulation de l'énergie

Zeplug *

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*