



Rapport

Atelier sur le Projet de loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets

juin 2021
Nantes

Table des matières

Introduction

I- Consommer

A- L'Écoscore

Proposition 1: Faire en sorte que l'écoscore prenne en compte la distance de transport et favorise le made in france

Proposition 2: Encourager la transformation des modes de consommation par la fiscalité

B- Publicité

Proposition 3: Limiter le pouvoir de police de publicité du maire

Proposition 4: Interdire les panneaux lumineux

Proposition 5: Afficher l'écoscore dans les spots publicitaires

C- Vrac/ consigne

Proposition 6: Prise en compte de la distance dans les systèmes de consigne et d'économie circulaire

D- Changer nos habitudes de consommation

Proposition 7: Repas végétariens

II- Produire

A- Impact environnemental des Entreprises et autres institutions

Proposition 8: Obligation de faire des bilans carbone de scope 1, 2 et 3

Proposition 9: Autoproduction d'énergies pour les entreprises (Parc solaire sur les projets immobiliers)

Proposition 10: Nommer un référent environnement dans les hôpitaux

B- Marchés publics

Proposition 11: Encourager le made in France dans le cadre des appels d'offre de marché publics

C- Artificialisation des sols

Proposition 12: Freinage de l'implantation des entrepôts de e-commerce

III- Se déplacer

A- Nouvelles technologies

Proposition 13: Soutenir le développement de l'hydrogène et du biogaz

B- Améliorer l'efficacité du parc existant

Proposition 14: Faciliter le recours à la voiture électrique, aux transports communs, et au covoiturage

Proposition 15: Taxer les véhicules les plus lourds pour décourager leur achat

Proposition 16: Encourager l'utilisation du vélo

C- Changer les habitudes de déplacement

Proposition 17: Inciter les entreprises et les salariés à recourir plus au télétravail

Introduction

Les députés ont achevé le samedi 17 Avril les discussions sur le projet de loi portant sur la lutte contre le dérèglement climatique et ses effets après trois semaines d'examen en première lecture. Issu des propositions formulées par la Convention Citoyenne pour le Climat, processus de démocratie participative inédit, le projet de loi est venu asseoir la politique environnementale du gouvernement déjà portée par un ensemble de textes notamment la Loi « économie circulaire », la Loi « orientation et mobilité » ou encore le Plan de relance.

Le projet de loi a pour ambition **d'accélérer notre modèle de développement vers une société neutre en carbone, plus résiliente, plus juste et plus solidaire dans le sillage de l'Accord de Paris sur le Climat**. Il est conduit par six thématiques : Consommer, Produire et travailler, Se Déplacer, Se Loger, Se Nourrir et Renforcer la protection judiciaire de l'environnement. Ces sections posent les objectifs permettant d'accompagner les entreprises vers une société neutre en carbone et d'inscrire l'écologie dans le quotidien des français. Au total, les députés ont adopté 75 articles.

Le **Titre 1 « Consommer »** prévoit la création d'un éco-score, pensé d'abord comme un score carbone par la Convention Citoyenne, il a été élargi et intègre désormais un certain nombre de critères qui doivent faire l'objet d'une expérimentation d'une durée maximale de 5 ans. Par ailleurs, le chapitre interdit la publicité pour les énergies fossiles et intègre le greenwashing aux pratiques commerciales trompeuses sanctionnées d'une amende. L'article 6 décentralise les pouvoirs de police de la publicité au profit du maire et l'article 7 autorise les collectivités à encadrer les enseignes à l'intérieur des vitrines lorsqu'elles sont visibles depuis la rue. L'article 9 met en place un dispositif « Oui Pub », expérimenté durant les trois prochaines années, qui inverse la logique du « Stop Pub ». L'article 11 et 12 élargissent les pratiques du vrac et de la consigne tout en adaptant les pratiques aux spécificités des commerces et en veillant à ce que le bilan environnemental soit positif.

Le **Titre 2 « Produire et Travailler »** renforce le verdissement de la commande publique en imposant la prise en compte des enjeux environnementaux et de développement durable y compris pour les contrats de concession. Des mesures de renforcement du rôle des CSE en matière environnementale ont été adoptées, notamment par le biais de modules de formation. L'implication des opérateurs de compétences dans l'accompagnement des entreprises à la transition écologique a également été confortée. Des obligations de protection des écosystèmes sont mises en place via des mesures de préservation de l'ensemble des hydrosystèmes, et de transition du secteur de la sylviculture. La section fortifie conjointement l'encadrement des travaux miniers. Dans un troisième temps, le texte accélère le recours aux énergies renouvelables notamment en abaissant le seuil de l'obligation pour installer du photovoltaïque ou des toits végétalisés pour un ensemble de bâtiments.

Le **Titre 3 « Se déplacer »** enclenche la transition écologique des secteurs du transport, notamment en supprimant certaines lignes aériennes intérieures, il prévoit la fin de la vente de poids lourds « utilisant principalement des énergies fossiles » d'ici 2040 et supprime en 2030 l'avantage fiscal sur le gazole routier. Le texte vise aussi à adapter les comportements des usagers notamment en facilitant le recours à la voiture électrique, en prévoyant de nombreuses aides pour l'achat de vélo ou encore demandant que les applications GPS proposent des trajets moins polluants.

Le **Titre 4 « Se Loger »** signe l'interdiction à la location des logements les plus énergivores à partir de 2025, qui à cette date ne seront plus considérés comme salubres aux yeux de la loi. Il engage également à diminuer la consommation d'énergie du domaine public, rend opérationnel la lutte contre l'artificialisation des sols et adapte les territoires aux effets du changement climatique. Ceci en dotant les collectivités d'outils de contrôles, d'évaluation et d'autorisation sur les projets d'aménagements urbains.

Le **Titre 5 « Se Nourrir »** veut soutenir une alimentation saine et durable, peu émettrice de gaz à effet de serre pour tous. L'article 59 introduit une expérimentation dans les collectivités locales volontaires pour leur permettre de proposer un menu végétarien quotidien et un amendement a introduit l'obligation d'une option végétarienne quotidienne dans les administrations, établissements et entreprises publiques. Il soutient le développement de l'agroécologie en établissant une trajectoire de réduction de l'utilisation des engrais azotés et engage les distributeurs à mettre en œuvre des solutions permettant aux agriculteurs de s'affranchir progressivement de la dépendance à ces engrais.

Le **Titre 6 « Renforcer la protection judiciaire de notre environnement »** et notamment par la création du délit d'écocide, délit de mise en danger de l'environnement et délit général de pollution des eaux et de l'air pour des sanctions allant jusqu'à 10 ans de prison et 4,5 millions d'euros d'amende.

En conclusion de l'examen, les députés ont créé un **Titre 7 relatif à l'évaluation des et la gouvernance de la politique de lutte contre le dérèglement climatique**. Il s'agit de mettre en place un système d'évaluation permanent des effets de la loi, s'appuyant notamment sur la Cour des comptes et le Haut conseil pour le climat.

Le Jeudi 11 Mars 2020 nous avons organisé un atelier participatif afin de recueillir des idées et des propositions au sujet du projet de loi « Climat et Résilience » de la part de professionnels et de citoyens. Au vu de la longueur et de la technicité du texte initial, nous avons choisi de nous focaliser principalement sur les titres « **Consommer** », « **Produire et Travailler** » et « **Se Déplacer** ». Nous avons accueilli 50 participants qui ont pu partager leurs points de vue et leurs expériences.

Parallèlement nous avons pu rencontrer certaines associations concernées par les dispositions du projet de loi, notamment UFC Que Choisir, Zero Waste France, le Réseau consigne ainsi que les Amis de la Terre. Nous avons aussi bénéficié de l'expertise de Caroline Jolly, , co-créatrice du programme Mission Change.

Ces rencontres et ces interventions ont pu aboutir en un nombre foisonnant de propositions, dont les principales sont répertoriées dans ce document. Nous avons par la suite analysé ces propositions pour les transformer, si cela était possible et opportun, en solutions législatives soumises par la suite, pour l'examen du texte en première lecture à l'assemblée.

I- Consommer

A- L'Ecoscore

L'article premier du projet de loi enclenche l'expérimentation de l'Ecoscore, sigle visuel analogue au Nutriscore, ayant pour but **d'informer efficacement les consommateurs de l'impact environnemental des produits**. L'expérimentation pourra durer jusqu'à 5 ans afin de déterminer la méthodologie d'évaluation et les modalités d'affichages appropriées pour chaque catégorie de biens et services concernés.

Proposition 1 : Faire en sorte que l'Ecoscore prenne en compte la distance de transport et favorise le Made in France

Une des préoccupations principales survenues lors de l'atelier était l'opportunité **d'allier lutte contre le dérèglement climatique et valorisation de la production locale**. Dans ce cadre, la prise en compte de la distance dans les calculs des émissions de gaz à effets de serre et si possible du made in France dans l'Ecoscore est primordiale.

La rédaction de l'article dispose que l'Ecoscore affiche l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre des biens et services sur l'ensemble de leur cycle de vie. Le cycle de vie d'un produit est défini au niveau européen comme l'ensemble des étapes successives ou interdépendantes, y compris la recherche ou le développement, la production, la commercialisation et ses conditions, le transport, l'utilisation et la maintenance tout au long de la vie du produit ou de la fourniture du service depuis l'acquisition des matières premières ou la production des ressources jusqu'à l'élimination, la remise en état, et la fin du service ou de l'utilisation. **La prise en compte du cycle de vie du produit dans l'Ecoscore permet donc d'intégrer la question du transport** : manière avec laquelle il a été acheminé, la distance et le temps de transport ou encore le temps de remplissage.

Il était difficile de favoriser le made in France avec ce dispositif, du fait **de potentielles contraventions au droit européen de la concurrence, bien que la prise en compte de la distance dans l'affichage environnemental bénéficie directement aux producteurs de proximité**. Néanmoins l'article adopté en séance permet une exception dans le cas du secteur de l'habillement en proposant un affichage complémentaire, **un drapeau bleu blanc rouge, si un produit textile a subi minimum 100% de sa conception et fabrication en France**.

Proposition 2 : Encourager la transformation des modes de consommation par la fiscalité

Un des moyens les plus efficaces pour orienter les habitudes de consommation et les manières de produire est d'influer sur les prix. C'est pour cela que beaucoup se sont arrêtés sur la mise en place d'un **système de bonus/malus, basé sur la performance environnementale des produits**.

En revanche, l'article mettant en place **une expérimentation et non un mécanisme pérenne, visant justement à déterminer la bonne méthode d'évaluation environnementale pour les produits concernés**, y surajouter un dispositif de bonus/malus nous semblait un peu hâtif. Il nous faut d'abord obtenir les résultats de l'expérimentation pour ensuite éventuellement déterminer une fiscalité appropriée selon les produits et les secteurs. Par ailleurs, l'affichage environnemental contribuera dès sa première publication à orienter les choix des consommateurs et à pénaliser les entreprises mauvaises élèves.

B- Publicité

Proposition 3 : Limiter le pouvoir de police de publicité du maire

L'article 6 du projet de loi **décentralise le pouvoir de police de la publicité, qui sera désormais exercé par le maire, que la commune dispose ou non d'un règlement local de publicité**. Des inquiétudes sur la bonne utilisation de ces pouvoirs par les élus locaux sont ressortis de ces échanges, d'où la proposition de limiter ces pouvoirs de police de publicité voire de les rendre au préfet. En revanche, au vu du fait que le maire est l'élu le plus proche de son territoire et des citoyens, qu'il a connaissance de ses contraintes budgétaires, il est alors le plus à même de produire et faire respecter des réglementations adaptées à son territoire et ses réalités.

Proposition 4 : Interdire Panneaux Lumineux

Les panneaux lumineux apparaissent de plus en plus dans nos villes, et posent problème du fait du trouble visuel occasionné et de la consommation énergétique. Quelques décisions de justice ont même admis que certaines installations représentaient un trouble à la qualité de vie et un trouble anormal du voisinage. **Nous étions en plein accord avec cette proposition et avons donc cosigné l'amendement du député Jean-Charles Colas-Roy qui introduit l'interdiction de la publicité numérique** c'est-à-dire les écrans vidéo à destination de la publicité, dans des modalités déterminées par voie réglementaire.

L'assemblée n'a pas été favorable à cette modification, notamment selon la rapporteure, parce qu'une interdiction de portée absolue pose plusieurs difficultés. Elle peut affecter brutalement les revenus des collectivités, ainsi que celui des commerçants. De plus, il existe déjà des dispositions qui limitent la publicité lumineuse dans les villes de moins de 10000 habitants. Le gouvernement a donc préféré privilégier la possibilité pour les élus locaux de la mise en place ou non d'une réglementation plus restrictive.

Proposition 5 : Afficher l'Ecoscore dans les spots publicitaires

Beaucoup d'interventions ont pointé l'importance de la publicité dans l'orientation des choix des consommateurs, et ont soulevé la nécessité d'une régulation du secteur, en particulier pour la publicité sur internet. Le projet de loi ne proposant pas une réforme globale de la publicité, nous avons pourtant cru opportun de cosigner un amendement du député Pacôme Rupin, qui proposait **d'intégrer l'affichage environnemental à la publicité des produits et services concernés quel qu'en soit le support**. Ceci permettrait le renforcement de la prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de ses habitudes de consommation.

L'amendement n'a pas été repris comme tel mais un nouvel article 4bis C, assure que **l'affichage environnemental sera visible et facilement compréhensible dans les publicités, non seulement pour les produits concernés par l'Ecoscore mais aussi ceux concernés par les étiquettes énergies, et les émissions de CO2 des véhicules**.

C- Vrac/Consigne

Proposition 6 : Prise en compte de la distance dans les systèmes de consigne et d'économie circulaire

Bien que les intentions de l'extension des systèmes de consignes aient fait une certaine unanimité lors de l'atelier, une inquiétude a persisté au sujet de la **prise en compte de la distance de transport des objets consignés**. En effet, si l'installation d'une consigne de verre peut être louable, elle perd son intérêt si le bilan environnemental du transport vient contrebalancer le bilan de la réutilisation du verre.

C'est pour répondre à cette inquiétude, qui était aussi celle d'un grand nombre de députés, que la rapporteure a fait adopter des précisions sur l'article 12 du projet de loi, disposant que **les systèmes de consignes conditionnent leur mise en place à un bilan environnemental positif** qui prend en compte la distance et aussi la consommation d'eau et la consommation énergétique.

D- Changer nos habitudes de consommation

Proposition 7 : Repas végétariens

La transition écologique passe en partie par nos assiettes, et **la réduction de notre consommation de viande joue un rôle indéniable dans la réduction des émissions de gaz à effets de serre**. La proposition de promouvoir les menus végétariens de manière hebdomadaire a donc logiquement été énoncée lors de l'atelier.

Les députés ont justement répondu à cette attente des citoyens en mettant en place, à l'article 59 du projet de loi, **l'obligation pour les gestionnaires publics et privés des services de restauration collective de proposer au moins une fois par semaine un menu végétarien dans les cantines scolaires**.

Parallèlement, il est proposé à titre expérimental et pour les collectivités territoriales volontaires d'aller encore plus loin en permettant **la distribution d'un menu végétarien quotidien dans les services de restauration dont elles ont la charge**.

II- Produire

A- Impact Environnemental des Entreprises et autres institutions

Proposition 8 : Obligation de faire des bilans carbone de Scope 1, 2 et 3.

La question de la transformation écologique des entreprises passe dans un premier temps par **l'évaluation de leur impact environnemental**. Bien que cet impact puisse se décliner sous un très grand nombre d'aspects, **le bilan carbone reste aujourd'hui un outil simple, accessible et relativement peu coûteux**, pour initier l'adaptation des entreprises.

Or, lors de son intervention, Caroline Jolly nous a fait remarquer qu'aujourd'hui **le bilan carbone n'était imposé qu'aux entreprises de plus de 500 salariés et qu'il ne concernait que les émissions de scope 1**, c'est-à-dire les émissions directement liées à la fabrication du produit. Les bilans des émissions de scope 2 les émissions indirectes liées aux consommations d'énergies, et de scope 3, toutes les autres émissions liées indirectement au cycle de vie du produit (soit 80% des émissions totales) sont facultatifs.

Ainsi, nous avons rédigé un amendement prévoyant **d'étendre l'obligation des bilans carbone de scope 1 à toutes les entreprises de plus de 250 salariés, et conjointement rendant obligatoire les bilans de scope 2 et 3 pour les entreprises de plus de 500 salariés**. Notre dispositif n'a pas été accueilli favorablement ni par la commission qui, à notre surprise, a décrété qu'il n'y avait pas de lien indirect suffisant avec le projet de loi pour qu'il soit recevable, ni par le gouvernement. Ce dernier a jugé que des efforts en termes de reporting environnemental des entreprises avaient déjà été demandés aux entreprises. Notamment dans le plan de relance, via des crédits d'impôts conditionnés aux enjeux environnementaux pour les entreprises du tourisme, portuaires, agricoles, de pêche ou d'aquaculture et également, dans le troisième projet de loi de finances rectificatives, qui impose des contreparties écologiques aux entreprises aidées publiquement.

Proposition 9 : Autoproduction d'énergies pour les entreprises (Parc solaire sur les projets Immobiliers)

Initialement, le projet de loi prévoyait **d'étendre les obligations de recours au photovoltaïque ou aux surfaces végétalisées pour les nouveaux bâtiments aux constructions à usage commercial, industriel ou artisanal ainsi qu'aux entrepôts et aux hangars**. Bien que cela satisfaisait partiellement la proposition, nous avons trouvé qu'il manquait à cette liste **les immeubles de bureaux** qui composent aujourd'hui la plus grande partie de l'investissement dans l'immobilier d'entreprise.

Nous avons donc rédigé un amendement visant à inclure cette catégorie de construction à la liste soumise à cette obligation. Néanmoins, la rapporteure Cendra Motin a fait le choix de réécrire entièrement l'article, ce qui a eu pour effet de faire tomber notre amendement. Pour autant, nous étions satisfaits de la nouvelle rédaction, qui **étend l'obligation aux constructions neuve de plus de 1000 m² de locaux à usage de bureaux**. L'amendement vient également préciser que l'obligation porte aussi en cas d'extension ou de rénovation lourde des types de bâtiments assujettis. La rénovation lourde devra être définie, comme affectant la structure du bâtiment.

Proposition 10 : Nommer un référent environnement dans les hôpitaux

Cette proposition, venant de l'Association nationale des étudiants en pharmacie de France, nous a paru juste et même nécessaire au vu de la taille, de l'importance, mais aussi des capacités d'innovations et de recherche de nos hôpitaux. En revanche, **le projet de loi n'abordant pas directement la question des référents environnementaux dans le service public, ou les questions environnementales liées aux hôpitaux**, nous ne pouvions lancer le sujet par voie d'amendement sur ce texte.

Par ailleurs, la période étant toujours très chargée et avec encore beaucoup d'incertitudes pour nos hôpitaux et nos personnels soignants. Nous pensons également que ce n'est pas trop de patienter jusqu'à la fin de la crise pour ajouter d'éventuelles contraintes opérationnelles à notre système hospitalier.

B- Marchés publics

Proposition 11 : Encourager le Made in France dans le cadre des appels d'offre de marchés publics

L'article 15 du projet de loi **impose aux acheteurs publics de prendre en compte, dans les marchés publics, les considérations liées aux aspects environnementaux des travaux, services ou fournitures achetés.** Dans le cadre de notre atelier, nous avons évoqué les potentiels bénéfiques du produire local pour la lutte contre le dérèglement climatique, et avons réfléchi aux moyens d'encourager la commande publique à privilégier les productions françaises.

La solution que nous avons retenue était celle d'imposer la **prise en compte systématique de l'impact environnemental dû au transport de marchandises**, ce qui de fait pouvait avantager les productions locales, mais pouvait aussi éviter que des offres faussement avantageuses du point de vue environnemental, du fait de la distance, soient sélectionnées.

Notre amendement n'a pas été retenu en séance, car selon le gouvernement, il n'y a pas de nécessité de surcharger de précision les critères des appels d'offres, **les critères environnementaux étant suffisamment considérés dans leur globalité.** Par ailleurs privilégier les productions françaises de cette manière posait le risque de contrevenir à certaines dispositions du droit de la concurrence européen.

C- Artificialisation des Sols

Proposition 12 : Freinage de l'implantation des entrepôts de e-commerce

Un sujet abordé à l'atelier, relaté également par plusieurs associations ainsi que la CCI est le sujet de **l'implantation grandissante des entrepôts de e-commerce sur le territoire.** Cette implantation pose des problèmes d'artificialisation des sols, mais aussi de concurrence équitable entre sites de e-commerce et petits commerçants locaux.

Nous avons posé une question écrite au gouvernement à ce sujet, dès Novembre 2020, insistant sur les risques que ces entrepôts faisaient peser aux petits commerces des centres-villes. Restée sans réponse jusqu'alors :

n° dépôt J.O.	Ministère	Date de dépôt et texte de la question	Date et texte de la réponse	Toutes Aucune
QE N° 34105	interrogé Économie, finances et relance dernier attributaire Économie, finances et relance	<i>Déposée le 24/11/20 Page : 8290</i> commerce et artisanat <i>Entrepôts logistiques de proximité et commerce local</i> renouvelée le : 23/03/21 Mme Valérie Oppelt attire l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la relance sur la possibilité d'intégrer les entrepôts logistiques de proximité des grandes entreprises de e-commerce parmi la liste des projets soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale des commissions départementales d'aménagement commercial (article L. 752-1 du code de commerce). Les périodes de confinements ont provoqué les inquiétudes des Français et des entrepreneurs au regard de la concurrence déséquilibrée entre les commerces de proximité et certaines entreprises de vente en ligne...	Pas de réponse publiée	<input type="checkbox"/>

Nous avons donc déposé un amendement concernant **la soumission des entrepôts de proximité des entreprises de e-commerce à l'autorisation commerciale des Commissions départementales d'aménagement du territoire**. Ces entrepôts, situés à moins de 20km des centres-villes, peuvent poser de véritables problèmes de concurrence, notamment avec la livraison en moins d'un jour. Parallèlement nous avons cosigné l'amendement du député Pacôme Rupin qui partageait le même dispositif mais qui l'appliquait aux entrepôts de e-commerce de manière générale, ce qui **élargissait l'impact de l'amendement pour la lutte contre l'artificialisation des sols**.

Le gouvernement n'a pas souhaité adopter ces amendements, considérant d'une part l'aspect juridique. **Il n'existe pas de distinction légale entre les entrepôts de e-commerce et les entrepôts en général, ce qui rendait difficile leur soumission à l'autorisation commerciale de manière équitable**. Par ailleurs, d'autres dispositions avaient été préalablement votées dans le texte qui renforcent le contrôle et la lutte contre l'artificialisation des sols en général. En particulier, **le durcissement des études ICPE et des études d'impacts pour les nouvelles constructions et l'interdiction de construire des entrepôts au-dessus de certaines surfaces**. Par ailleurs, le rapporteur a rappelé **qu'il existe via les SRADDET des possibilités de planification des infrastructures logistiques par les collectivités territoriales**, qui sont également renforcées dans ce projet de loi.

III- Se déplacer

A- Nouvelles technologies

Proposition 13 : Soutenir le développement de l'hydrogène et du biogaz

L'hydrogène est présenté par beaucoup comme l'énergie verte de demain et apparaît comme un élément déterminant dans les discussions sur la transition énergétique. La baisse rapide du coût des énergies renouvelables, les développements technologiques et l'urgence climatique ouvrent de nouvelles possibilités d'innovations. Le biogaz quant à lui contribue pleinement aux objectifs de la transition énergétique pour la croissance verte par la valorisation des digestats issus de la méthanisation dans l'agriculture.

En revanche, le **projet de loi climat n'aborde pas directement les vecteurs de développement de l'hydrogène et du biogaz**. Il existe pourtant déjà des mesures fortes pour soutenir ces secteurs. L'hydrogène a bénéficié d'une enveloppe de 100 millions d'euros dès 2018 pour son investissement, puis le gouvernement par l'intermédiaire de l'Agence de la Transition Écologique (ADEME) et de la Banque des Territoires, a également contribué en partenariat avec des acteurs privés au lancement d'un fonds entièrement dédié à l'investissement dans le secteur du gaz renouvelable avec 210 millions d'euros d'engagements. Dernièrement, le gouvernement a prévu dans le **Plan de relance 2 milliards d'euros dédié exclusivement au développement de la filière propre de l'hydrogène**.

Le biogaz bénéficie également de structures de soutien bien qu'elles soient moins importantes. Le **Plan énergie méthanisation autonomie azote lancé en 2013 contribue toujours au développement des méthaniseurs à la ferme**. Les industriels du biogaz disposent également du **fond déchets** et du **fond chaleur** qui financent les équipements et les réseaux de chaleur.

B- Améliorer l'efficacité du parc existant

Proposition 14 : Faciliter le recours à la voiture électrique, aux transports en commun et au covoiturage

La technologie de la voiture électrique est aujourd'hui mature et efficace. Elle n'a plus qu'à être diffusée. Le projet de loi prévoit d'ailleurs, dans la lignée de la loi Orientation et Mobilités, **une trajectoire de la fin de la vente des voitures particulières d'ici 2040 avec une étape intermédiaire : que d'ici le 1^{er} janvier 2030, les actions des pouvoirs publics tendront à ce que les voitures propres représentent à minima 95 % des ventes de voitures particulières neuves.**

Les aménagements pour les voitures électriques dans les parkings seront **rendus obligatoires dans les parcs de stationnement des bâtiments non résidentiels et dans les parcs de stationnements en ouvrage** (parkings et enclos) gérés par les collectivités, par une délégation de service public, en régie publique ou via un marché public. Les routes seront également aménagées dans le cadre d'une expérimentation pour trois ans, avec **la mise en place de voies réservées à certaines catégories de véhicules**, comme les transports collectifs, les véhicules utilisés pour le covoiturage, ou les véhicules à très faibles émissions, sur les autoroutes et routes express du réseau routier national et du réseau routier départemental desservant les zones à faibles émissions mobilité, en tenant compte des conditions de circulation et de sécurité routière

Des **actions de formations ou de sensibilisation à l'éco conduite** seront aussi prévues pour les administrations de l'État et pour les collectivités locales qui gèrent un parc de plus de 20 véhicules. Dans le cadre du développement des flottes de voitures électriques, l'employeur devra s'assurer que le conducteur a les moyens de recharger le véhicule et a été sensibilisé à l'usage du véhicule en mode électrique.

Par ailleurs, l'article 26 du projet de loi prévoit de **favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville en intégrant le développement des parkings-relais** dans les objectifs des plans de mobilité élaborés par les collectivités territoriales.

Proposition 15 : Taxer les véhicules plus lourds pour décourager leur achat

Le projet de loi Finance **retient le seuil de plus de 1800 kg pour le malus de 10 € par kg supplémentaire attribué aux véhicules les plus lourds**, qui polluent plus du fait de leur plus forte consommation de carburant. Dans cette configuration, le malus au poids est anecdotique et a peu d'impact, ne concernant qu'environ 2 % des immatriculations. Sur les 100 modèles les plus vendus en France au premier semestre 2020, seuls trois modèles – étrangers - sont impactés par ce malus. A titre informatif, la voiture moyenne en France en 2019 pesait environ 1240 kg d'après les données de l'ADEME.

Le seuil de déclenchement du malus proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat était un poids de 1400 kg par véhicule. La Convention proposait de fixer le malus à 10 € par kg supplémentaire au-delà de ce poids.

Nous estimons que ce seuil de 1800kg était encore trop élevé pour enclencher une véritable modification des habitudes de consommation, nous avons donc cosigné un amendement de Pacôme Rupin visant à **diminuer progressivement le poids minimal de déclenchement du malus. De 1800 kg en 2022, il serait porté à 1600 kg en 2023 et à 1400 kg - poids proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat - en 2024**. Les exceptions qui sont prévues pour les véhicules électriques ou roulant à l'hydrogène, et pour les familles nombreuses, seraient maintenues.

Parallèlement nous avons cosigné un amendement du député Jean-Charles Colas-Roy, qui avait pour objet **d'interdire, sur tous les supports y compris numériques, la publicité pour les véhicules les plus lourds et les plus émetteurs, en cohérence avec les évolutions fiscales** proposées par la Convention citoyenne pour le climat et inscrites, pour partie, dans la loi de finances pour 2021.

Proposition 16 : Encourager l'utilisation du vélo

Le vélo étant le véhicule 0 carbone privilégié des agglomérations, nous pensons qu'il devait avoir une plus grande place dans le projet de loi. Nous avons ainsi cosigné neuf amendements rédigés par le Club des élus nationaux pour le vélo et porté par le député Guillaume Gouffier-Cha. Ils visent à :

Généraliser le forfait mobilités durables et rendre effectif le **cumul du forfait avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun**

- Modifier la prime à la conversion en **une prime à la mobilité durable *alternative***, ainsi que la prime à la conversion en **une prime à la mobilité durable dans les ZFE-m**.
- Développer les **investissements dans les infrastructures cyclables** au travers de l'augmentation du fonds vélo
- Rendre effectif le déploiement du dispositif "**savoir rouler à vélo**"
- **Limitier la circulation à certaines heures des poids lourds** ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts
- Étendre le **bonus vélo à assistance électrique** en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'état à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribué par la collectivité territoriale et à **l'ensemble des particuliers sans conditions de ressources**.

Bien que ces amendements n'aient pas été adoptés par l'assemblée, deux autres ont été retenus. Le premier fixe **un objectif pour l'État d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants, par une action ciblant en priorité les zones à faibles émissions de mobilité**. Le second prévoit, en tenant compte de la nature du projet et de la zone d'implantation, que l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire peut, par décision motivée, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme ou du document en tenant lieu impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé **en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement**

C- Changer les habitudes de déplacement

Proposition 17 : Inciter les entreprises et les salariés à recourir plus au télétravail quand c'est possible.

En l'état actuel, **le bilan écologique du télétravail est mitigé**. Les mesures de confinement et notamment le recours massif au télétravail ont mis en exergue ces modalités de mise en œuvre mais aussi ces limites. Il se trouve que **si la fréquentation des bureaux a baissé massivement pendant le confinement, leur bilan énergétique n'a pas particulièrement diminué**. Les locaux sont encore chauffés et parfois éclairés de la même manière alors même que les salariés n'y viennent plus. Ce coût environnemental s'ajoute aux dépenses énergétiques des salariés chez eux.

Si le télétravail peut contribuer à la baisse des émissions de gaz à effets de serre des salariés en économisant leurs dépenses de transports, pour qu'il soit réellement effectif, il faut **adapter les aménagements des lieux de travail**. Nous ne pouvons donc pas actuellement agir par le biais de la loi pour causer cette transition qui devra être graduelle et entreprise par les firmes elles-mêmes.

Conclusion :

Nous tenons à remercier l'ensemble des participants à notre atelier du 17 Avril, qui par leur engagement, leurs expériences, mais aussi leur créativité, ont su soulever les enjeux principaux pour lutter contre le réchauffement climatique et ont pu formuler des propositions précises qui ont permis d'alimenter le débat sur le projet de loi.

Nous voulons remercier particulièrement Caroline Jolly, pour son expertise sur les sujets de transition écologique des entreprises et aussi pour avoir participé à l'animation de cet atelier.

L'examen du projet de loi se poursuivra dans l'hémicycle du Sénat dès le 15 Juin, puis reviendra dans l'enceinte de l'assemblée pour sa deuxième lecture. Nous comptons sur le retour du texte pour insister sur les points qui nécessitent encore du travail. Nous n'excluons pas non plus la possibilité d'explorer avec une plus grande intensité les propositions d'ordre fiscal lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2022. Nous ne manquerons pas non plus de vous informer sur l'évolution des modalités de la loi, ainsi que sur les applications des mesures écologiques qui arrivent à échéance à travers d'autres textes, notamment ceux du plan de relance et du Green New Deal Européen.