

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

NOR : TREX2100379L/Rose-1

**EXPOSE DES MOTIFS**

Le Grand débat national a mis en évidence une double demande des Français pour davantage de démocratie participative et pour une transition écologique plus juste. Dans le but de répondre à ces attentes, le Président de la République a choisi de lancer une Convention citoyenne pour le climat – premier exercice de cet ordre au monde par son ampleur et par l’ampleur du champ traité. Dans cet exercice de démocratie délibérative inédit, cent cinquante citoyennes et citoyens, tirés au sort, venus de tous les territoires, de tous les milieux, représentatifs de la diversité et de la richesse de la France ont travaillé durant neuf mois et rencontré des dizaines d’experts afin de proposer des mesures concrètes visant à réduire les émissions nationales de gaz à effet de serre d’au moins 40 % d’ici 2030, dans un esprit de justice sociale.

Au terme de ces travaux et à l’issue d’échanges conclus par un vote, ils ont adopté 149 propositions, qui ont été remises au Gouvernement le 21 juin 2020. Le Président de la République s’est engagé à mettre en œuvre 146 de ces propositions et a chargé le Gouvernement, sous le pilotage de la ministre de la transition écologique, de conduire les travaux nécessaires à leur mise en œuvre par voie réglementaire, législative ou toute autre modalité adaptée.

Avec ce projet de loi, complémentaire du plan France Relance, de dispositions votées en loi de finances, de décisions prises lors des Conseils de défense écologique ou encore d’actions portées au niveau européen et international, ce sont plus d’une centaine de mesures proposées par la Convention citoyenne pour le climat qui sont aujourd’hui déjà en mises en œuvre ou en passe de l’être partiellement ou totalement, sur les 146 retenues par l’exécutif fin juin 2020. Ce projet de loi traduit les dispositions de nature législative recommandées par la Convention citoyenne.

Les « 150 » citoyens ont été associés à la réalisation de ce projet de loi. Au cours d'échanges avec les partenaires sociaux, les acteurs économiques, les collectivités territoriales ou encore les associations, et de groupes de travail rassemblant notamment citoyens et parlementaires, ils ont pu transmettre l'esprit de leurs mesures au Législateur et partager avec le Gouvernement leurs attentes et leur volonté de préserver l'ambition qu'ils ont portée durant neuf mois.

Ils s'appellent : Zahra A.-B., Fabien A., Samyr Addou, Aurore A. M., Virgine A., Lambert A., Nicolas A., Christine A., Nadia A., Noé Arthaud, Amel A., William Aucant, Monique B., Benoît Baudry, Marie-Hélène Bergeron, Fabien B., Guy B., Pascal B., Loana B., Helen B., Mélanie B., Mathieu B., Denis B., Yves Bouillaud, Yolande B., Leïla B., Nadine Breneur, Hugues-Olivier B., Angela B., Jocelyn B., Olivier B., Claire Burlet, Sylvain Burquier, Alain B., Jean-Pierre C., Marianne C., Cathy C., Agnès C., Julie C.-G., Martine C., Jephthé C., Vanessa Chauvet, Sarah C., Jean-Robert Clement, Paul-Axel C., Ousmane S. Conde, Dominique C., Mélanie C., Victor C., Issiaka D., Evelyne Delatour, Rachel Delobelle, Mathieu D., Marie-Sylvie D., Mohamed Diallo, Rayane D., Tristan D., Remy D., Saïd E. F., Julia E., Sebastien E., Vita Evenat, Adèle E.-M., Denis F., Michaël Folliot, Sandrine F., Pierre Frambault, Grégoire Fraty, Alexia F., Francine G., Guillaume G., Martine G., Emma G., Robert G., Hubert Hacquard, John H., Claude H., Marie-Noelle I., Eric J., Romane J., Thierry J., Sylvie Lacan-Jover, Radja Kaddour, Viviane K., Agny Kpata, Frédéric K., Guy Kulitza, Brigitte de L.D.P., Françoise L., Selja L., Robert L., Sylvie L., Myriam Lassire, Elisabeth L., Emilie L.-A., Mireille L., Eloise L., Daniel L., Julien M., Brigitte M., Eveline, Matthias M.-C., Marie-Line M., Corinne M., Nadia M., Patrice M., Arlette M., Clémentine M., Philippe M., Lionel M., Bernard Montcharmont, Claire Morcant, Jean-Claude M., Mohamed Muftah, Jean-Michel de N., Grégory O., Kisito O., Pascal O., Siriki O., Isaura P., Lou P., Patrice P., Brigitte P., Muriel Pivard, Isabelle P., Lydia P., Françoise Porte-Rivera, Muriel R., Philippe R., Guillaume R., Isabelle R., Amandine R., Marine R., Martine R., Pierre R., Patricia S., Matthieu S., Lionel S., Valérie-Frédérique S., Carl, Amadou S., Danièle de S., Malik S., Mathieu S., Tina Steltzen, Adeline S., Quentin T., Paul T., Isabelle T., Zaia T., Rachel T.C., Brigitte T., Natacha T., Rémi T., Gladys Vandenbergue, Patrick V., Pierre V., Jean-Luc V., Marie-José Victor-Laig

Ce texte répond à leur engagement et à leurs préconisations. Il est aujourd'hui soumis à votre examen.

\*  
\* \*

Au-delà de l'innovation démocratique qui l'inspire, ce projet de loi vise à accélérer la transition de notre modèle de développement vers une société neutre en carbone, plus résiliente, plus juste et plus solidaire voulue par l'Accord de Paris sur le Climat. Il a l'ambition d'entraîner et d'accompagner tous les acteurs dans cette indispensable transition.

Ce projet de loi va tout d'abord permettre d'accompagner les entreprises en favorisant la décarbonation des modes de production ainsi que l'économie circulaire.

Il participera également à soutenir la transition écologique des collectivités locales en portant la déclinaison locale des objectifs nationaux, concertés et adaptés à la réalité de chaque territoire, et en renforçant le pouvoir des élus locaux pour expérimenter, réglementer et contrôler au plus proche du terrain.

Il va aussi accompagner tous les citoyens dans la transition vers une société plus respectueuse de la nature et des équilibres naturels. Par la sensibilisation à tous les âges de la vie et l'éducation au développement durable, ce projet de loi va permettre aux Français de mieux comprendre les enjeux du changement climatique et d'y répondre. Par une évolution de l'information sur les produits et services et un durcissement de la régulation des messages publicitaires, le citoyen-consommateur va pouvoir devenir acteur du changement. Par une évolution de la gouvernance du travail, les employeurs seront invités à anticiper les changements et à former leurs salariés aux métiers de demain. Par un accompagnement de tous, en particuliers les plus précaires afin de ne laisser personne sur le bord de la route. Enfin, la justice environnementale est renforcée puisque les délits écologiques seront désormais pénalement sanctionnés lorsqu'ils contreviennent délibérément aux lois qui protègent l'environnement et mettent la nature en danger.

Ce projet de loi participe à changer le modèle français et à accélérer l'évolution des mentalités. Il va agir sur la façon dont nous vivons en France, dont nous consommons et nous nourrissons, dont nous produisons à la fois les biens manufacturés et les produits agricoles, dont les biens et personnes se déplacent.

Alors que la planète est déjà confrontée aux impacts du dérèglement climatique, et ainsi que les Etats s'y sont engagés lors de l'accord de Paris, il est de notre responsabilité morale, politique, humaine et historique d'agir pour transformer en profondeur notre modèle économique et préparer la France au monde de demain.

Ce projet de loi prévoit, en 6 titres, cette transformation sans précédent dans l'histoire de notre pays : consommation, production et travail, déplacements, logement, alimentation, évolution du droit.

Cette loi va ainsi **agir pour transformer les modes de consommation (titre I<sup>er</sup>)**. Nos habitudes de consommation, voire de surconsommation, ont en effet un impact important sur l'environnement. Les comportements des consommateurs ont évolué ces dernières années, avec une transition en cours vers le "moins mais mieux". Ce titre accompagne cette tendance en la renforçant et en donnant à tous les citoyens, des plus jeunes aux adultes, les clefs et les outils pour s'informer, se former et faire des choix de consommation éclairés.

La loi entreprend de faire vivre au long de la vie la formation au développement durable, de placer au cœur de l'éducation républicaine la transmission d'un savoir devenu indispensable à l'aune de la crise écologique.

Elle entend ensuite diminuer les incitations à la consommation en régulant le secteur de la publicité. Elle vise ainsi à modérer l'exposition des Français à la publicité et interdit la publicité pour les énergies fossiles qui sont directement responsables du changement climatique.

Elle vise, enfin, à poursuivre la lutte contre le plastique à usage unique, pour la réduction des déchets à la source et pour le tri et le recyclage, engagée par la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire en renforçant par exemple les dispositions sur la vente en vrac.

Cette loi va ensuite **modifier la façon dont on produit et travaille en France (titre II)**.

Elle va tout d'abord accélérer le verdissement de notre économie en alignant la recherche sur la stratégie nationale bas carbone, ou encore en durcissant les clauses environnementales des marchés publics.

Elle va également adapter la gouvernance de l'emploi à la transition écologique en faisant entrer la transition écologique dans les attributions des Conseils sociaux et économiques des entreprises (CSE), des opérateurs de compétences (OPCO) ou encore des comités régionaux de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles (CREFOP).

Elle va aussi renforcer la protection des écosystèmes et participer au développement des énergies décarbonées pour tous et par tous.

Cette loi va par ailleurs **amplifier la transformation de nos déplacements (titre III)**, déjà engagée par la loi d'orientation des mobilités.

Ainsi, en réponse aux propositions de la Convention citoyenne pour le climat, ce texte promeut les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules moins carbonés. La loi modifie ainsi les modes d'organisation du transport en ville en développant les parkings relais et en encourageant la création de nouvelles zones à faibles émissions pour désengorger les centres-villes et réduire la pollution, ou encore en généralisant les voies réservées ; elle vise à la mise en place de tarifs permettant de favoriser l'usage des transports collectifs par rapport aux transports individuels; elle précise la trajectoire visant la fin de vente des véhicules thermiques en 2040 prévue par la loi d'orientation des mobilités en instaurant un jalon intermédiaire à horizon 2030.

Concernant le transport routier des marchandises, cette loi prévoit notamment une réduction progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE entre 2023 et 2030, afin de supprimer progressivement cette subvention aux énergies fossiles.

Elle favorise ensuite l'action au niveau local avec les entreprises et les administrations pour mieux organiser les déplacements.

Elle encourage le recours au train, plutôt qu'à l'avion en interdisant les vols intérieurs lorsque des alternatives ferroviaires existent en moins de deux heures trente à l'exception des liaisons aériennes qui assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance. Elle prévoit en outre la compensation carbone des vols intérieurs et, lorsque le secteur aérien aura retrouvé son niveau de 2019, un renforcement de la prise en compte par la filière de ses externalités environnementales, afin de renforcer les incitations à la transition écologique du secteur, en privilégiant l'action au niveau européen.

En parallèle, cette loi va aussi **agir sur la manière dont nous vivons en France, à la fois concernant l'occupation de l'espace et notre habitat (titre IV).**

Elle va accélérer la rénovation de nos logements pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 - le bâtiment représentant un quart des émissions annuelles de la France – et permettre que les Français vivent dans des logements décents où ils n'ont pas froid l'hiver et chaud l'été. L'objectif du Gouvernement et de la Convention citoyenne pour le climat est d'atteindre un parc de logements de niveau basse consommation (« BBC – réno ») en moyenne d'ici 2050. Cela requiert un soutien fort et une mobilisation de tous pour éradiquer l'ensemble des passoires thermiques d'ici 2028 comme prévu par la loi Energie Climat, en particulier pour les propriétaires bailleurs, et un accompagnement des ménages modestes dans des travaux dont le temps de retours sur investissements peut être conséquent.

La loi permet également de mettre la France sur la trajectoire du zéro artificialisation nette, pour mettre fin aux 20 000 à 30 000 hectares d'espaces naturels, agricoles ou forestiers qui disparaissent chaque année en France dont la moitié du fait de l'étalement des logements. Pour cela, la France se fixe par la loi un objectif de division par deux du rythme d'artificialisation sur la décennie à venir par rapport à la consommation des sols observée ces dernières années. Cette ambition, partagée avec « les 150 », nécessite de repenser les modèles urbains d'aménagement, hérités du siècle dernier et dont les conséquences économiques, sociales et environnementales sont aujourd'hui dénoncées (éloignement de l'emploi et des services publics, coûts de déplacement, ségrégation spatiale, moindre stockage de carbone dans le sol, augmentation des ruissellements, érosion de la biodiversité, perte de fertilité agronomique etc.). Cette loi change le cap en plaçant la lutte contre l'artificialisation au cœur de l'aménagement du territoire : dans les schémas régionaux de planification et dans les documents d'urbanisme, dans la requalification des friches existantes, ou encore avec le frein au développement de zones commerciales en périphérie des villes, avec la réversibilité des bâtiments et du réemploi, du recyclage, de la valorisation constante des matériaux en cas de démolition.

Cette loi entend également **accompagner la transformation de notre modèle alimentaire et agricole (titre V)**, en soutenant une alimentation saine, en diminuant les émissions de gaz à effet de serre du secteur agricole, en soutenant le développement de l'agroécologie.

En encourageant les alternatives végétariennes dans la restauration collective publique, ou en intégrant l'analyse de l'impact climatique de l'alimentation dans les plans nationaux pour l'alimentation ou la nutrition, cette loi permet de développer un nouveau rapport à l'alimentation, en favorisant des alternatives émettant moins de gaz à effet de serre.

La loi va enfin soutenir la transition du secteur agricole vers des pratiques plus respectueuses de l'environnement et du climat avec l'alignement de la déclinaison nationale de la future Politique agricole commune avec la stratégie nationale bas carbone, ou encore l'instauration de cibles annuelles de réduction des engrais azotés dont la non-atteinte éventuelle donnerait lieu à la mise en place d'une taxe incitative.

\*

\* \*

Notre pays vit un moment charnière de son histoire, où les crises se multiplient et se superposent. Comme souvent dans notre histoire, les moments de crise peuvent être des occasions de se réinventer et de construire un avenir meilleur pour nos concitoyens. La volonté politique et l'engagement collectif peuvent dans ce contexte bousculer les dogmes, afin de faire émerger un futur plus désirable et un modèle de société plus juste et plus résilient. Ce projet de loi construit avec, par et pour les Français est une réponse aux crises de notre temps et la promesse d'un pacte social renouvelé entre les citoyens et leurs gouvernants, au nom d'un impératif qui s'impose à tous comme le défi majeur des décennies à venir : la transition écologique et climatique.

## **TITRE I<sup>ER</sup> – CONSOMMER**

Le titre I<sup>er</sup> vise à faire évoluer les modes de consommation en informant mieux les consommateurs et futurs consommateurs et en soutenant le développement d'alternatives moins carbonées, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre due à la consommation de biens et services fortement émetteurs, mais également de la surconsommation.

Le **chapitre I<sup>er</sup>** contient des mesures pour mieux informer les consommateurs sur les conséquences de leur acte d'achat, et vise à sensibiliser aux conséquences du changement climatique dès le plus jeune âge et tout au long de l'éducation.

L'**article 1<sup>er</sup>** vise à améliorer l'information du consommateur de l'empreinte carbone des produits - un élément important pour faire des choix éclairés. Il complète le dispositif déjà prévu par la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC). Il ajoute à ces dispositions l'impératif de clarté sur l'impact carbone de l'affichage environnemental. Cela permettra à terme d'assurer une meilleure information des consommateurs sur l'impact carbone des produits et services sur l'ensemble de leur cycle de vie et d'orienter leur acte d'achat vers les produits et services les plus vertueux sur un plan environnemental. Enfin, il s'appuie sur l'affichage environnemental pour définir ce que serait un produit dont l'impact climat pourrait être jugé excessif.

L'**article 2** vise à affirmer le rôle fondamental et continu de l'éducation au développement durable, du primaire jusqu'au lycée, et d'en fixer l'objectif. Il définit le caractère transversal de cet enseignement particulier pour préparer les élèves à devenir des citoyens responsables, en dispensant tout au long de la formation, les connaissances, compétences et comportements liés à l'environnement et au développement durable.

L'**article 3** vise à élargir les missions du comité d'éducation à la santé et à la citoyenneté au développement durable à faciliter, animer et piloter concrètement les actions et projets d'éducation au développement durable au sein de chaque établissement, en lien avec son projet global. Il s'agit également d'agir en cohérence avec la communauté des acteurs de l'éducation au développement durable, des pédagogues, des élèves, de leurs familles, et associations partenaires et des collectivités territoriales.

Le **chapitre II** porte des mesures pour limiter les incitations à la consommation, notamment à travers une régulation de la publicité.

L'**article 4** marque un changement culturel majeur. A l'instar de la loi Evin, il vient inscrire dans le droit le principe qu'il ne sera plus possible de faire de la publicité pour les énergies fossiles en raison de leur impact direct sur le changement climatique.

En complément des interdictions de publicités de l'article 4, l'**article 5** prévoit la mise en œuvre d'un code de bonne conduite qui transcrirait les engagements pris au sein d'un "contrat climat" conclu entre les médias et les annonceurs d'une part et le Conseil supérieur de l'audiovisuel, d'autre part, afin de réduire la publicité pour les produits polluants, par des engagements volontaires ambitieux. Un processus de suivi de ces engagements est institué. La mesure consacre ainsi dans la loi le principe de co-régulation, sur le modèle de ce qui a été fait s'agissant de la Charte alimentaire, le CSA étant alors garant du respect des engagements des filières.

L'**article 6** 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. Pour agir sur la publicité extérieure qu'elle soit papier ou numérique, aspiration exprimée par la Convention citoyenne pour le climat et une part grandissante de la société, le maire, proche du terrain et des citoyens, est en effet le plus à même de produire et faire respecter des réglementations adaptées à son territoire et à ses réalités. Actuellement, la compétence en matière de réglementation et de police de la publicité est partagée entre les préfets (régime de droit commun) et les collectivités, uniquement lorsque celles-ci se sont dotées d'un règlement local de publicité. La possibilité sera ouverte aux maires de transférer leurs compétences en matière de police de la publicité au président de l'EPCI.

Actuellement, les dispositions du code de l'environnement en matière de publicité extérieure ne s'appliquent pas aux publicités et enseignes situées à l'intérieur des vitrines, même si elles sont visibles de l'extérieur. L'**article 7** complète ce dispositif en permettant aux collectivités de prévoir, dans leur règlement local de publicité, des dispositions encadrant la publicité et les enseignes situées à l'intérieur des vitrines ou des baies d'un local commercial lorsqu'elles sont destinées à être visibles depuis une voie ouverte à la circulation publique. La mesure permettra ainsi d'encadrer le développement important d'enseignes et de publicités, notamment sous forme d'écrans lumineux disposés à l'arrière des vitrines de commerces, et parfois d'une taille similaire voire supérieure aux affichages sur panneaux ou sur les murs extérieurs, comme plusieurs collectivités le demandent.

L'**article 8** interdit les avions publicitaires. Le code de l'environnement prévoit déjà que « la publicité sur les véhicules terrestres, sur l'eau ou dans les airs peut être réglementée, subordonnée à autorisation ou interdite », dans des conditions fixées par décret en conseil d'Etat. L'interdiction est rendue plus efficace, en complétant dans la loi le dispositif de sanction (qui prévoit déjà une amende de 7500 € au titre des sanctions pénales) par une amende administrative de 1500 €.

L'**article 9** prévoit une expérimentation, dans les collectivités locales volontaires désignées par décret et pour une durée de 3 ans, de l'interdiction de la distribution à domicile d'imprimés papiers ou cartonnés non adressés lorsque l'autorisation de les recevoir n'est pas expressément affichée sur la boîte aux lettres. Appelée « Oui Pub » cette expérimentation complète le durcissement du « Stop pub » déjà renforcé par la loi AGECE.

L'**article 10** vise à interdire la distribution d'échantillons de produits sans consentement clairement exprimé du consommateur. En effet, il apparaît que cette pratique peut être ressentie comme une pratique commerciale agressive. Par ailleurs, cette disposition permettra de lutter contre la surproduction production de déchets parfois inutiles mais aussi de faciliter la gestion des petits déchets. Le commerce pourra proposer, lorsque les conditions techniques de conservation du produit le permettront, de remettre l'échantillon dans un contenant apporté par le consommateur.

Le **chapitre III** renforce la lutte contre les emballages plastiques à usage unique en accélérant le développement du vrac et la mise en place de consigne pour le recyclage et le réemploi du verre.

L'**article 11** fixe un objectif de 20 % de surfaces de ventes consacrées à la vente en vrac d'ici 2030 dans les grandes et moyennes surfaces, c'est-à-dire les commerces de plus de 400m<sup>2</sup> de vente. Le développement du vrac contribue à la réduction des déchets, notamment plastiques. En fixant des échéances de moyen terme, le Gouvernement souhaite ainsi permettre aux entreprises de s'adapter.

L'**article 12** vise permettra aux producteurs (ou aux éco-organismes dont ils relèvent) la mise en place de dispositifs de consigne pour les emballages en verre, de manière à ce qu'ils soient lavables et réutilisables, sous réserve que le bilan environnemental global de ces dispositifs soit positif, à partir de 2025.

## TITRE II – PRODUIRE ET TRAVAILLER

Le titre II soutient la transition de nos modèles de production afin qu'ils soient décarbonés et plus respectueux du vivant, en favorisant la transparence des entreprises et les investissements moins carbonés, en anticipant les évolutions du monde du travail, en renforçant la protection de nos écosystèmes et l'encadrement des activités industrielles, et en appuyant le développement des énergies décarbonées.

Le **chapitre I<sup>er</sup>** encadre la transparence des entreprises, aligne les investissements financiers avec la stratégie nationale bas carbone et encourage une politique d'achats publics plus vertueuse.

La loi anti-gaspillage pour l'économie circulaire prévoit déjà l'obligation de mise à disposition de pièces détachées pour certains équipements, notamment de petits équipements informatiques et de télécommunications, ainsi que des écrans et des moniteurs, pour une durée supérieure à 5 ans, à compter de la date de mise sur le marché de la dernière unité du modèle concerné. L'**article 13** vient compléter cette liste des catégories de produits pour lesquelles les producteurs doivent tenir les pièces détachées disponibles dans un délai minimal. Cette nouvelle liste sera établie par décret en conseil d'Etat, et le délai minimal devra tenir compte, notamment, de la durée de vie moyenne des produits concernés.

L'**article 14** vise à inscrire dans la loi la nécessité de cohérence entre la stratégie nationale bas carbone et la stratégie nationale de recherche. Il souligne l'importance des objectifs de la stratégie nationale bas carbone dans la définition des priorités stratégiques de la recherche à l'instar de celle donnée à la stratégie nationale en santé.



L'**article 15** impose aux acheteurs publics de prendre en compte les considérations liées aux aspects environnementaux des travaux, services ou fournitures achetées.

Le **chapitre II** fait évoluer la gouvernance de l'emploi afin d'anticiper et d'accompagner les évolutions du monde du travail qui seront nécessaires pour la transition écologique.

L'**article 16** intègre le sujet de la transition écologique parmi les attributions du comité social et économique : chaque thématique faisant l'objet d'une procédure d'information et de consultation du CSE devra prendre en compte les conséquences environnementales des activités de l'entreprise. Il est ainsi proposé que la question de la transition écologique soit désormais pleinement intégrée aux missions du CSE :

- les enjeux environnementaux figureront désormais parmi les attributions générales du CSE, chaque thématique faisant l'objet d'une procédure d'information-consultation du CSE devra par conséquent prendre en compte les conséquences environnementales des activités de l'entreprise;

- dans les entreprises d'au moins 50 salariés, ce thème sera ajouté aux consultations récurrentes du CSE; chaque thématique faisant l'objet d'une procédure d'information-consultation du CSE devra par conséquent prendre en compte les conséquences environnementales des activités de l'entreprise.

Cet article permettra par ailleurs de renforcer les négociations relatives à la gestion prévisionnelles des emplois et des compétences (GPEC) afin qu'elles prennent en compte, au sein de l'entreprise, les enjeux de la transition écologique. Pour ce faire, sera harmonisée la prise en compte des enjeux de la transition écologique au sein des dispositions supplétives relatives à la GPEC, en branche comme en entreprise.

L'**article 17** ajoute au comité régional de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelle (CREFOP), deux représentants nommés par le préfet, compétents en matière de transition écologique. Il s'agit en effet d'assurer la coordination entre les acteurs des politiques d'orientation, de formation professionnelle et d'emploi et la cohérence des programmes de formation dans la région pour saisir les enjeux de la transition écologique en termes d'emplois et de compétences et y apporter les réponses adéquates.

L'**article 18** confie aux opérateurs de compétences (OPCO) la mission d'information et de soutien aux petites et moyennes entreprises et aux branches professionnelles, sur les enjeux liés à l'environnement et au développement durable et les accompagner dans leurs projets d'adaptation à la transition écologique, notamment par l'analyse et la définition de leurs besoins en compétences.

Le **chapitre III** renforce la protection des écosystèmes qui pourraient être affectés par les activités humaines, notamment l'exploitation minière industrielle

L'**article 19** vise à affirmer, dans un article introductif des dispositions de la loi sur l'eau dans le code de l'environnement, l'importance de la préservation et la restauration des milieux naturels qui découlent directement des processus naturels du grand cycle de l'eau et des interactions entre eux. Il participe ainsi à garantir et préserver l'ensemble des hydrosystèmes incluant les cours d'eau, les zones humides, les eaux souterraines, les lacs naturels et artificiels, les nappes phréatiques ainsi que la neige et les glaciers.

L'**article 20** contient en une habilitation à réformer le code minier afin de développer un modèle extractif responsable et exemplaire, et de corriger les dispositions du code minier devenues obsolètes ou insuffisamment précises notamment en matière de protection de l'environnement. Cette réforme est nécessaire pour doter l'Etat des outils juridiques permettant notamment de refuser des permis miniers d'exploration ou d'exploitation pour des motifs environnementaux.

Le **chapitre IV** contient les dispositions accompagnant le développement de l'énergie décarbonée, au plus près du territoire et par tous les acteurs, permettant d'atteindre les objectifs nationaux de la programmation pluriannuelle de l'énergie.

L'**article 21** permettra de décliner la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) par des objectifs régionaux de développement des énergies renouvelables. Ces objectifs devront être pris en compte par les Régions lors de l'élaboration des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

L'**article 22** ajoute le développement des communautés d'énergies renouvelables aux volets que doit traiter la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). La PPE étant le document programmatique qui cadre l'évolution du système énergétique national, la mesure permettra d'y inclure une feuille de route pour le développement des communautés d'énergie renouvelable et des communautés énergétiques citoyennes, afin de favoriser l'implication des citoyens, des collectivités territoriales et des PME dans les projets d'énergies renouvelables et d'autoconsommation.

L'**article 23** étend l'obligation prévue à l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme d'installer des systèmes de production d'énergie renouvelable ou des toitures végétalisées sur les surfaces commerciales et les entrepôts – actuellement fixée à 1 000 m<sup>2</sup>, en abaissant le seuil à 500 m<sup>2</sup>. L'article étend également le champ d'application aux extensions de bâtiments et aux constructions destinées au commerce de gros. Elle permettra notamment le développement du photovoltaïque sur ce type de bâtiment, en permettant d'accélérer le développement des ENR pour atteindre les objectifs de la programmation pluriannuelle de l'énergie sans consommer de foncier.

### **TITRE III – SE DEPLACER**

Le **titre III** contient un ensemble de mesures pour réduire les émissions des différents types de moyens de transports : voiture individuelle, transport routier de marchandises et transport aérien, à la fois par des incitations, la définition d'un cadre réglementaire stable et un meilleur accompagnement des filières.

Le **chapitre I<sup>er</sup>** vise à promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres.

L'**article 24** 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. Il permet aussi au maire de réserver certaines places de stationnement pour les usagers des transports en commun. L'objectif est celui d'une meilleure appropriation des sujets de l'intermodalité et du stationnement par les autorités organisatrices de la mobilité, et un questionnement sur la place de la voiture en ville.

L'**article 25** étend l'obligation de mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) aux agglomérations métropolitaines de plus 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. Ces mesures ont pour objet d'une part, de réduire le nombre de personnes exposées à la pollution atmosphérique par l'amélioration de la qualité de l'air extérieur de fond des zones les plus densément peuplées du territoire et d'autre part, de diminuer la contribution du transport routier au réchauffement global. L'article prévoit en outre des dispositions encadrant les restrictions de circulation dans les territoires en dépassement fort des seuils de pollution.

L'article facilite également, à la fois pour les territoires obligés et les territoires volontaires, l'implantation d'une ZFE-m, en prévoyant le transfert des compétences et prérogatives du maire en matière de ZFE-m au président de l'EPCI en créant un pouvoir de police *ad hoc*.

L'**article 26** prévoit d'expérimenter pour 3 ans 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. Chaque expérimentation fera l'objet d'une évaluation rendue publique. L'objectif est de favoriser les mobilités moins polluantes et les mobilités partagées, afin de réduire les temps de déplacement pour les usagers concernés et les émissions de gaz à effet de serre, notamment pendant les heures de pointe des déplacements domicile-travail.

L'**article 27** prévoit que les Régions, dans la fixation des tarifs des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional (TER), doivent veiller à proposer des tarifs permettant de favoriser l'usage des transports collectifs par rapport aux transports individuels. L'objectif est de généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines Régions pour rendre l'usage du train financièrement intéressant en comparaison de la voiture, tout en laissant la liberté aux régions d'en fixer les modalités.

L'**article 28** précise la trajectoire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules afin d'accélérer la transition du parc automobile et d'atteindre les objectifs ambitieux qui ont été fixés par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités qui prévoit notamment la fin de vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040. Il fixe ainsi un objectif d'avoir une part de véhicules émettant plus de 95 gCO<sub>2</sub>/km NEDC dans les ventes de voitures particulières neuves inférieure à 5% % au 1<sup>er</sup> janvier 2030. Cette mesure permet d'envoyer un signal fort à l'ensemble des acteurs en faveur d'une décarbonation rapide du secteur et de poser un jalon en donnant de la visibilité aux acteurs de la filière professionnelle, tout en reconnaissant le besoin de certains véhicules à usage spécifique.

Le **chapitre II** prévoit des mesures ambitieuses, tant au niveau national que local, afin d'optimiser le transport routier de marchandises et réduire ses émissions.

L'**article 29** prévoit d'intégrer un enseignement à l'éco-conduite dans le cadre des formations professionnelles initiale et continue des conducteurs de transport routier. L'objectif est de permettre la mise en place d'une formation régulière afin de permettre la réduction de la consommation de carburant, et donc les émissions de gaz à effet de serre.

L'**article 30** vise à supprimer progressivement l'avantage fiscal sur la TICPE entre 2023 et 2030. Il lie la trajectoire d'évolution de la TICPE, définie dans les lois de finances, avec un processus de convergence de la fiscalité sur le carburant au niveau européen et avec l'effectivité d'une offre suffisante de véhicules propres et de points d'avitaillement. Supprimer progressivement le taux réduit de TICPE à partir de 2023 permet de tenir compte de l'impact de la crise sanitaire sur la situation financière des entreprises de transport routier, de donner aux entreprises la visibilité dont elles ont besoin pour élaborer et mettre en œuvre leur stratégie d'investissement et de prendre en compte le délai incompressible de développement d'une offre industrialisée de véhicules lourds moins polluants. Afin de faciliter la transition vers un parc de véhicules émettant moins de polluants et de gaz à effet de serre, le Gouvernement a mis en place des aides à l'acquisition de véhicules propres.

L'**article 31** prévoit une habilitation à légiférer par ordonnance pour permettre la mise en place, par les régions disposant d'un domaine public routier et qui le souhaitent, d'une contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises. Les départements, dont le domaine public routier supporterait ou serait susceptible de supporter un report significatif de trafic en provenance des voies du domaine public régional sur lesquelles s'appliqueraient ces contributions régionales, seraient également habilités à mettre en place une telle contribution. L'objectif est de favoriser le transport des marchandises par des moyens moins émetteurs de gaz à effet de serre (ferroviaire, fluvial...) et de favoriser le report modal sans désavantager les transporteurs nationaux, et en tenant compte des spécificités régionales.

L'**article 32** vise à généraliser l'obligation de prendre en compte les postes significatifs d'émissions générées du fait de l'activité des entreprises « chargeurs », entendues comme les commanditaires de prestations de transport de marchandises, et de fixer des objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Cette obligation d'information existe pour les entreprises d'une certaine taille, mais peut être précisée pour les entreprises « chargeurs ». Il s'agit notamment d'ancrer le fait que pour les entreprises chargeurs, les postes d'émissions liées au transport amont et au transport aval doivent être considérés comme significatifs.

Le **chapitre III** contient des dispositions pour organiser mieux les déplacements au niveau local avec les entreprises et les administrations, en y associant plus étroitement les salariés et citoyens, au plus proche de leurs préoccupations du quotidien.

L'**article 33** prévoit d'intégrer, des habitants tirés au sort dans les comités des partenaires mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité, aux côtés de représentants des associations d'usagers, de façon à renforcer la prise en compte de leur point de vue et conforter ainsi la légitimité des avis du comité des partenaires. L'objectif est de faire participer davantage les citoyens à l'élaboration des stratégies de mobilité, afin que celles-ci répondent le plus possible aux attentes des populations.

Le **chapitre IV** vise à limiter la croissance des émissions du trafic aérien pour respecter les objectifs fixés par la stratégie nationale bas carbone et notre engagement pour la neutralité carbone.

L'**article 34** invite le Gouvernement à agir au niveau européen pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien, et prévoit une clause de revoyure lorsque le trafic retrouvera son niveau de 2019, en l'absence de mesure au niveau européen visant à renforcer le coût des vols en fonction de leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

L'**article 35** interdit l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures au territoire national, dès lors qu'un trajet alternatif, par un autre moyen de transport collectif, moins émetteur de CO<sub>2</sub>, existe en moins de 2h30. Un décret fixera les conditions dans lesquelles des aménagements à l'interdiction prévue à l'alinéa précédent sont prévus pour les services aériens qui assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou qui offrent un transport aérien majoritairement décarboné. En complément, un travail a été engagé conjointement par les entreprises du secteur aérien et ferroviaire afin d'améliorer la qualité de l'offre intermodale air/fer dans les aéroports équipés de gares TGV.

L'**article 36** encadre le développement des capacités aéroportuaires pour les rendre compatibles avec nos objectifs de lutte contre le changement climatique. La mesure, au-delà de ses impacts sur les émissions de gaz à effet de serre, contribuera également à limiter la consommation de nouvelles surfaces et l'artificialisation des sols. Les adaptations et aménagements nécessaires aux aéroports à l'intérieur de leurs emprises restent possibles pour leur permettre un développement aéroportuaire plus frugal ou lorsqu'ils sont rendus nécessaires par des raisons de sécurité, défense, ou de mise aux normes réglementaires.

L'**article 37** rend obligatoire pour tous les opérateurs aériens la compensation carbone des émissions des vols intérieurs métropolitains, ainsi que sur une base volontaire pour les vols depuis et vers l'outre-mer. Un calendrier progressif de mise en œuvre est appliqué, pour un début de mise en application dès 2022 et une compensation de 100 % des émissions en 2024. Par ailleurs, afin de garantir le bénéfice environnemental de la mesure, les types de crédits carbone pouvant être utilisés seront encadrés, et favoriseront notamment les puits de carbone et les projets soutenus en France.

## TITRE IV – SE LOGER

Le **titre IV** contient des dispositions de rupture pour modifier durablement la façon de concevoir et d’habiter la ville. Il contient des mesures ambitieuses pour accélérer la rénovation des passoires thermiques. Il inclut également des mesures fortes et inédites pour réduire par deux le rythme d’artificialisation.

Le **chapitre I<sup>er</sup>** rassemble les dispositions législatives nécessaires pour accélérer la rénovation des logements, afin de permettre à tous, même les plus démunis, de vivre dans des logements bien isolés et confortables, d’encourager la structuration de la filière rénovation du secteur du bâtiment et la création d’emplois.

L’**article 38** vise à donner une assise législative aux étiquettes du diagnostic de performance énergétique (DPE), qui pourront ainsi constituer des références pour les différentes dispositions fixées dans la loi. Les étiquettes du DPE sont en effet les repères les plus lisibles pour les Français et une telle architecture assurera la cohérence entre les références dans les lois ainsi que les textes réglementaires et les futures évolutions des techniques et des méthodes de calcul du DPE. Cette orientation bénéficiera de la refonte et de la fiabilisation en cours du DPE, dont l’entrée en vigueur est prévue au 1er juillet 2021 et donnera un caractère opposable au DPE.

L’**article 39** instaure un audit énergétique pour les maisons individuelles et immeubles en monopropriété classés F ou G faisant l’objet d’une mutation ou d’une mise en location. Il rend le diagnostic de performance énergétique obligatoire pour les bâtiments de logements collectifs.

L’**article 40** consiste à interdire lors du renouvellement d’un bail ou de la remise en location, d’augmenter le loyer des logements F et G (“passoires thermiques”), avec entrée en vigueur un après la promulgation de la loi. Il s’agit d’une mesure dont l’impact sur le propriétaire est relativement modéré, mais permet d’atténuer pour les locataires l’incidence de la hausse de la facture d’énergie, particulièrement sensible dans les passoires thermiques. Cette mesure va plus loin que la disposition prévue par la loi énergie-climat, à savoir l’impossibilité pour un propriétaire bailleur d’un logement “passoire thermique” de déroger aux plafonds d’augmentation des loyers en cas de travaux (sauf si ces travaux font sortir le logement du statut de “passoire thermique”), tout en simplifiant.

L’**article 41** vise à interdire la location de passoires thermiques à compter de 2028.

L’**article 42** a pour objet de clarifier l’organisation du service public de la performance énergétique de l’habitat et de préciser l’offre de service aux ménages à l’échelle des EPCI, en proposant sur l’ensemble du territoire national un accompagnement uniformisé, tout en permettant aux collectivités territoriales d’adapter l’offre de service aux besoins de leur territoire.

L’**article 43** vise à faciliter la réalisation de travaux de rénovation énergétique dans les immeubles en copropriété et à favoriser l’entretien de ce parc d’immeubles vieillissant et nécessitant de lourds investissements, grâce à l’adoption d’un plan pluriannuel de travaux et aux provisions correspondantes dans le fonds de travaux de la copropriété.

L'habilitation à légiférer par ordonnance de l'**article 44** vise d'une part, à harmoniser avec la nouvelle rédaction de l'article L. 173-1-1 du code de la construction et de l'habitation toute référence à un niveau de performance énergétique d'un bâtiment ou partie de bâtiment dans le code de la construction et de l'habitation et le code de l'énergie ainsi que dans l'ensemble des dispositions législatives relatives à la consommation énergétique des bâtiments ou parties de bâtiment à usage d'habitation. L'habilitation vise, d'autre part, à réformer le régime de police administrative de contrôle des règles de construction et à harmoniser l'ensemble des dispositifs impactés par cette création, y compris le régime de police judiciaire prévu au livre I du code de la construction et de l'habitation.

Le **chapitre II** ambitionne de diminuer la consommation d'énergie superflue, notamment en sécurisant l'interdiction généralisée des terrasses chauffées.

L'**article 45** prévoit que les autorisations d'occupations délivrées par les collectivités ne contreviennent pas aux objectifs de la politique énergétique et du développement durable. Cette disposition permet de renforcer la sécurité juridique de l'interdiction des terrasses chauffées annoncée au Conseil de défense écologique de juillet 2020.

Le **chapitre III** lutte contre l'artificialisation des sols et l'étalement urbain en faisant évoluer les modes d'urbanisation, pour protéger durablement nos espaces naturels, agricoles et forestiers et pour réduire les mobilités contraintes.

L'**article 46** définit la notion d'artificialisation, en référence à l'atteinte à la fonctionnalité des sols, ainsi que la réduction par deux du rythme d'artificialisation sur les dix prochaines années par rapport à la décennie précédente.

Afin d'être défini au plus proche des réalités du terrain, cet objectif est intégré par l'**article 47** au niveau des documents de planification régionale avant d'être ensuite déclinée aux niveaux intercommunal et communal dans les documents infrarégionaux par lien de compatibilité. Des dispositions transitoires fixent notamment une limite temporelle pour garantir l'adaptation effective de l'ensemble des documents d'aménagement et d'urbanisme dans un délai raisonnable. Les collectivités locales souhaitant ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation devront par ailleurs démontrer qu'il n'existe pas de parcelle disponible pour leur projet dans l'enveloppe urbaine existante.

Afin de pouvoir assurer la mise en œuvre et le suivi des actions en vue de respecter et atteindre les objectifs de réduction, l'**article 48** prévoit la production d'un rapport annuel par chaque commune ou intercommunalité rendant compte de l'artificialisation des sols et donnant lieu à un débat devant le conseil municipal ou l'assemblée délibérante.

L'**article 49** rend obligatoire la détermination d'une densité minimale pour les grands projets d'aménagement mis en œuvre dans le cadre du dispositif de grandes opérations d'urbanisme (GOU), contribuent à limiter l'étalement urbain.

L'**article 50** fixe un principe général d'interdiction de création de nouvelles surfaces commerciales qui entraîneraient une artificialisation des sols. Par dérogation, la commission départementale d'aménagement commercial pourra, à titre exceptionnel, et sous la réserve qu'aucun foncier déjà artificialisé ne soit disponible, autoriser un projet d'une surface de vente inférieure à 10 000 m<sup>2</sup> à condition que le pétitionnaire motive sa demande en fonction des caractéristiques du territoire et en particulier de la vacance commerciale constatée, du type d'urbanisation du secteur et de la continuité du projet avec le tissu urbain existant, ou d'une éventuelle opération de revitalisation du territoire, ainsi que des qualités urbanistiques et environnementales du projet présenté, notamment si celui-ci introduit de la mixité fonctionnelle. Cette exception est également possible dans le cas d'une compensation par la transformation d'un sol artificialisé en sol non artificialisé.

En complément, l'**article 51** propose que les intercommunalités, compétentes en matière de développement économique actualisent au minimum tous les 6 ans un inventaire des zones d'activités économiques. L'inventaire sera transmis aux autorités compétentes en matière d'urbanisme et de programmation de l'habitat. Pour faciliter, sécuriser et accélérer les actions ou opérations de traitement et de requalification de zones d'activités déqualifiées, il est proposé de doter le préfet et les autorités compétentes de pouvoirs supplémentaires pour imposer des travaux d'office aux propriétaires dans les ZAE situées dans le périmètre d'un projet partenarial d'aménagement (PPA) ou d'une opération de revitalisation du territoire (ORT), pour la réhabilitation des locaux vacants. En outre, les dispositions organisant la constitution d'associations foncières sont clarifiées pour permettre la participation de personnes publiques à ces associations foncières en proposant que le recours à l'hypothèque légale pour favoriser le paiement des charges liées à l'ensemble immobilier ne trouve pas à s'appliquer à l'endroit des personnes publiques propriétaires.

L'**article 52** a pour objectif de fournir aux maîtres d'ouvrage un outil d'aide à la décision lors de la conception d'un projet de construction, de démolition ou d'aménagement leur permettant d'identifier les potentiels de réversibilité et d'évolution des bâtiments concernés par l'opération. Lors de la conception du projet ou avant sa démolition, le maître d'ouvrage devra alors réaliser une étude de potentiel de réversibilité du bâtiment – adossée au diagnostic déchets dans les cas de démolition. Cette mesure contribuera à la réduction de consommation de matière première ainsi que des émissions de gaz à effet de serre car elle permettra de limiter les démolitions suivies de constructions et d'augmenter la réutilisation de ressources existantes. Elle favorisera également la transition d'une économie linéaire vers une économie circulaire en incitant à l'écoconception des bâtiments neufs et à la rénovation des bâtiments existants plutôt que leur démolition.

L'**article 53** habilite le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour compléter les principales mesures proposées, en assurant un renforcement des conditions liées à l'urbanisation en matière d'urbanisme et d'aménagement et, à l'instar et dans le prolongement des documents de planification régionale et d'urbanisme, en permettant d'introduire des objectifs dans d'autres documents, comme le programme local de l'habitat (PLH) et le plan de mobilité. Elle comportera également des mesures pour faciliter les constructions plus denses, afin de limiter l'étalement urbain.



Le **chapitre IV** sanctuarise les zones naturelles protégées et sensibles afin de renforcer leur protection face au risque d'artificialisation.

L'**article 54** prévoit d'inscrire dans la loi les objectifs de la stratégie nationale pour les aires protégées 2020-2030 fixés par le Président de la République, à savoir constituer un réseau d'aires protégées couvrant 30 % du territoire national. Il prolonge les premiers engagements déjà été pris par voie législative afin de créer des espaces protégés en terre et en mer par le biais de l'article 23 de la loi de programmation Grenelle 1 de 2009, ces dispositions étant arrivées à échéance sans atteinte complète des objectifs. Par ailleurs, l'article intègre cette stratégie nationale dans le temps long (stratégie actualisée tous les 10 ans), dans la concertation et pérennise ainsi le système d'aires protégées français.

L'**article 55** redonne aux titulaires du droit de préemption dans les espaces naturels sensibles mentionnés aux articles L. 215-4 à L. 215-8 du code de l'urbanisme la capacité d'exercer ce droit dans les périmètres sensibles créés par l'Etat avant l'entrée en vigueur de la loi n° 85-729 du 18 juillet 1985 relative à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement instituant les espaces naturels sensibles. Il assure également la validation législative de l'ensemble des décisions de préemption intervenues dans des périmètres sensibles depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 (dispositions non codifiées). Cette suppression à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 du droit de préemption dans les périmètres sensibles a en effet d'une part réduit les capacités des gestionnaires pour protéger la biodiversité et contribuer à l'atteinte des objectifs fixés par le Gouvernement en matière de lutte contre l'artificialisation, mais elle a également fait courir des risques juridiques et financiers importants pour les établissements publics et collectivités concernés. En effet, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2016 et un arrêt du Conseil d'Etat de juin 2020 confirmant la suppression de base légale à ce droit de préemption, de nombreuses opérations ont été menées sur cette base, par les conseils départementaux ou leurs délégués, pour plusieurs millions d'euros.

## **TITRE V – SE NOURRIR**

Le **titre V** inclut les dispositions de nature législative qui s'inscrivent dans une politique globale accompagnant la transition écologique de l'agriculture, avec notamment le verdissement de la Politique agricole commune. Ces mesures et participent à l'ambition de développer de nouvelles habitudes alimentaires et pratiques agricoles moins émettrices de gaz à effet de serre.

Le **chapitre I<sup>er</sup>** contient les dispositions nécessitant une traduction législative pour garantir un système permettant une alimentation saine, durable, moins animale et plus végétale, respectueuse de la production et du climat, peu émettrice de gaz à effet de serre et accessible à tous.

L'**article 56** vise à introduire une expérimentation, dans les collectivités locales volontaires, leur permettant de proposer quotidiennement dans les services de restauration collective dont elles ont la charge le choix d'un menu végétarien, à partir de la promulgation de la loi et pour une durée de 2 ans. Cette expérimentation sera évaluée en termes d'impact sur le gaspillage alimentaire, le coût, la fréquentation, la qualité nutritionnelle, les modalités d'application à la restauration à menu unique et tiendra compte des avis de l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail à venir. Cette évaluation fera l'objet d'un rapport qui sera transmis au Parlement au plus tard six mois avant son terme.

L'**article 57** renforce la portée des dispositions du code rural et de la pêche maritime relatives à la qualité des repas proposés dans les services de restauration des personnes publiques, qui prévoient que les produits acquis dans ce cadre devront comporter à l'échéance du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au moins 50 % de produits durables et de qualité dont au moins 20 % de produits issus de l'agriculture biologique, en les entendant à compter de 2025 à la restauration collective privée.

L'extension à la restauration collective privée concerne également l'obligation d'informer, une fois par an, les usagers des restaurants collectifs de la part de ces produits entrant dans la composition des repas, ainsi que l'obligation de mettre en place un plan pluriannuel de diversification des sources de protéines pour les restaurants servant plus de deux cents couverts par jour en moyenne.

L'**article 58** vise à ajouter au plan national de l'alimentation et de la nutrition (PNAN), qui regroupe à la fois le programme national de l'alimentation (PNA) et le programme national nutrition santé (PNNS), une dimension climatique. Le nouveau plan national de l'alimentation, de la nutrition et du climat détermine les objectifs de la politique de l'alimentation moins émettrice de gaz à effet de serre. Il assurera la cohérence en termes d'alimentation durable et de nutrition en conservant les objectifs propres des prochains PNA, régi par le code rural et des pêches maritimes, et des prochains PNNS, régi par le code de la santé publique.

Le **chapitre II** comporte les dispositions législatives visant à faire évoluer notre agriculture vers des pratiques plus durables et faiblement émettrices de gaz à effet de serre, basées l'agroécologie.

L'**article 59** prévoit la mise en place d'une trajectoire de réduction des émissions liées à l'utilisation des engrais azotés, complété par la mise en place d'une taxe à partir de 2024 dont l'activation sera conditionnée à l'échec des mesures incitatives de réduction des émissions d'ammoniac et de protoxyde d'azote, ainsi qu'à l'échec des négociations que la France portera pour la mise en place d'une telle taxe au niveau européen. Cette mesure a vocation à permettre une transition radicale mais non brutale en prenant en compte la volonté des citoyens de ne pas nuire à la compétitivité de l'agriculture française.

L'**article 60** vise à contribuer à la structuration de la filière des protéagineux en France au travers de la facilitation de la mise en œuvre de la Stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée (SNDI). La SNDI visant également l'autonomie protéique de la France, cet article favorise la structuration de la filière des protéagineux en France en contribuant à sa mise en œuvre effective. La mesure 16-1 de cette stratégie prévoit la mise en place d'un mécanisme d'alerte à destination des entreprises lorsqu'elles importent depuis des zones déforestées. Il s'appuie notamment sur les données d'importation françaises issues des douanes et sur le suivi satellitaire du couvert forestier dans l'objectif d'identifier des phénomènes de déforestation dans des zones d'approvisionnement. L'article permet la communication des données douanières nécessaires à la mise en place de ce mécanisme par les services douaniers aux agents du ministère de la transition écologique identifiés pour les traiter.

L'**article 61** vise à imposer la compatibilité des objectifs du futur plan stratégique national, prévu par la réglementation européenne réformant la politique agricole commune (PAC) et élaboré par l'Etat en lien avec les Régions, avec les stratégies nationales en matière d'environnement. Il prévoit la réalisation d'évaluations régulières de l'atteinte des objectifs poursuivis et la transmission annuelle d'un bilan de sa mise en œuvre au Parlement et au Conseil économique, social et environnemental pour plus de transparence. Le plan stratégique national viendra en effet préciser les modalités de mise en œuvre de la PAC s'agissant des aides directes aux agriculteurs, du nouveau paiement incitatif de l'Eco-programme, des programmes de soutien sectoriel et des aides au développement rural, qui constituent un levier important pour le développement de pratiques agricoles favorables au climat et à l'environnement ou à moindre impact. Ces mesures, qui refléteront l'ambition que souhaite donner le Gouvernement à la transition agro-écologique, participeront pleinement à la mise en œuvre de la stratégie nationale bas-carbone, de la stratégie nationale pour la biodiversité, du plan national de prévention des risques pour la santé liés à l'environnement et de la stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée.

Afin de s'assurer que tous les consommateurs aient accès aux bonnes informations concernant les impacts de leurs choix de consommation et pour renforcer l'impact en terme de développement durable du Commerce équitable en particulier dans le secteur agricole (85 % des produits labellisés), l'**article 62** vise à rendre obligatoire le recours à un label pour les entreprises se revendiquant du commerce équitable, en s'appuyant sur une reconnaissance publique de ces derniers telle que prévue par l'article 60 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises. Ainsi, dès que la commission compétente (aujourd'hui commission de concertation du commerce dite 3C pilotée par le MEFR) aura reconnu des labels ou systèmes de garanties, seuls les produits labellisés par ces derniers pourront se prévaloir de l'appellation « équitable ». Ces labels devront par ailleurs recouvrir des pratiques en faveur de l'environnement, en particulier l'agroécologie. Pour donner un signal aux acteurs et du temps pour que la commission se prépare à instruire les labels, la mesure est appelée à entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

En second lieu, l'article 63 élargit l'actuel délit de pollution des eaux pour en faire un délit général de pollution des eaux, du sol et de l'air, inséré dans un nouveau titre au sein du livre II du code de l'environnement relatif aux atteintes générales aux milieux physiques. Ce délit général opère une gradation des peines encourues selon que la pollution résulte d'une violation manifestement délibérée d'une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement ou d'une faute intentionnelle. Lorsque la pollution entraîne des conséquences durables ou irréversibles sur l'environnement, les peines prévues pour cette infraction, qui constitue alors un écocide, sont aggravées pour atteindre jusqu'à dix ans d'emprisonnement et 4,5 millions d'euros d'amende.