

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

Amendements préconisés par E2F

La Convention citoyenne fixait comme objectif de réduire la circulation des poids lourds émetteurs de gaz à effet de serre sur de longues distances, en permettant un report modal vers le ferroviaire ou le fluvial. Notre ambition est de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19% des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine. Notre intention est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial ou de maritime, ainsi que des camions plus propres.

Propositions relatives au transport fluvial de marchandises

Article 1 modifié

L'article 1er est modifié comme suit :

L'article 15 de la loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire est ainsi rédigé :

« Art. 15. – I. – Un affichage destiné à apporter au consommateur une information relative aux caractéristiques environnementales d'un bien, d'un service ou d'une catégorie de biens ou de services, ainsi le cas échéant qu'au respect de critères sociaux, est rendu obligatoire dans les conditions et sous les réserves prévues aux III à IV, après une phase d'expérimentation prévue au II. Cet affichage s'effectue par voie de marquage, d'étiquetage ou par tout autre procédé approprié, y compris par voie électronique. Cet affichage fait notamment ressortir, de façon facilement compréhensible pour les consommateurs, l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre des biens et services sur l'ensemble de leur cycle de vie.

« II. – Pour chaque catégorie de biens et services concernés, la méthodologie à utiliser ainsi que les modalités d'affichage sont définies par décret, au vu des résultats observés au terme d'une phase d'expérimentation d'une durée maximale de cinq ans à compter de la publication de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

« Ces expérimentations visent à évaluer, pour chaque catégorie de biens et services, différentes méthodologies et modalités d'affichage. Le bilan de chaque expérimentation est transmis par le Gouvernement au Parlement.

« III. – Un décret fixe la liste des catégories de biens et services pour lesquelles, au terme des expérimentations mentionnées au II, l'affichage est rendu obligatoire. Pour les autres catégories de biens et services, l'affichage volontaire se conforme aux prescriptions contenues dans les décrets mentionnés au II.



Ces critères intègrent en les spécifiant les caractéristiques des transports effectués pour la production des biens ou la réalisation des services et leur impact au regard du climat ».

Il a été créé par la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire une "étiquette climat", intégrée à l'affichage environnemental créé, informant sur l'impact climatique des produits et services consommés par les Français, appelée CO2 score. La loi prévoit par ailleurs la possibilité de rendre cet affichage obligatoire progressivement sur les différentes gammes de produits et services au fur et à mesure des retours des expérimentations. Un décret définira aussi les critères permettant d'évaluer sur cette base les biens et services présentant l'impact le plus important de leur catégorie sur les émissions de gaz à effet de serre.

Le transport entre pour au moins 15 % dans l'impact climatique des produits et services consommés par les français. L'amendement a pour objet d'identifier spécifiquement cet impact transport.

Article 19 modifié

Après le premier alinéa de l'article L. 210-1 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le respect des équilibres naturels implique la préservation et, le cas échéant, la restauration des fonctionnalités naturelles des écosystèmes aquatiques et de leurs interactions. Ces fonctionnalités sont essentielles à la reconquête de la biodiversité, à l'adaptation au changement climatique ainsi qu'à l'atténuation de ses effets et participent à la lutte contre les pollutions. A ce titre, les écosystèmes aquatiques constituent des éléments essentiels du patrimoine naturel et paysager de la nation. **Leurs fonctions hydraulique et transport doit être préservée au même titre »**

L'instauration d'un principe de préservation du patrimoine naturel et paysager, au profit des écosystèmes aquatiques ne doit pas se faire au détriment des fonctions hydrauliques et transport.

Article 32 modifié

L'article 32 est modifié comme suit :

« Le Gouvernement est autorisé, dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la présente loi, à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi permettant aux régions d'instituer des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies du domaine public routier national mises à leur disposition dans le cadre d'une expérimentation, dans le but de permettre une meilleure prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières. **Ces contributions spécifiques ne peuvent pas s'appliquer aux véhicules routiers acheminement des marchandises à destination ou en provenance d'un port intérieur ou d'une gare ferroviaire.**

Ces mesures peuvent prévoir que les départements ont la faculté d'étendre ces contributions spécifiques aux véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies de leur domaine public routier qui sont susceptibles de subir un report significatif de trafic du fait des contributions régionales mentionnées au précédent alinéa.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance prévue au présent article ».

Article 33 modifié

L'article 33 alinéa I est complété comme suit :

« I. – Le deuxième alinéa du III de l'article L. 225-102-1 du code de commerce est complété par la phrase suivante : « Les informations relatives aux conséquences sur le changement climatique mentionnées ci-dessus comprennent les postes d'émissions directes et indirectes liées aux activités de transports amont et aval de l'activité, ainsi qu'un plan d'action visant à les réduire. » **notamment par le recours aux modes de transport fluvial et ferroviaire.** »

L'ambition de la convention citoyenne était de redonner une place plus grande au train, au fluvial et au maritime dans le transport de marchandises, car 19% des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports ont les poids lourds pour origine.

La volonté exprimée par la Convention citoyenne est de réduire significativement la part des poids lourds dans le transport de marchandises global, en offrant des solutions pour mieux combiner les différents modes de transport de marchandises : plus de trains, plus de fluvial ou de maritime, ainsi que des camions plus propres.

Article additionnel 1

« L'Etat proposera au Parlement dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi des dispositions obligeant les personnes de droit public à déclarer les postes d'émissions directes et indirectes liées aux activités de transports amont et aval de l'activité, ainsi qu'un plan d'action visant à les réduire ».

Les personnes morales de droit public comptent aujourd'hui parmi les principaux donneurs d'ordre en matière de transport de marchandises par le biais de leurs achats et marchés publics.

Ces achats se portent majoritairement vers la construction, le traitement et la valorisation des déchets, dont les transports génèrent de fortes émissions de GES, non comptabilisées à ce jour et par conséquent non maîtrisées.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit pourtant une mobilisation du secteur public en matière d'éco-responsabilité. La loi fixe de nouvelles obligations à l'État et ses établissements et opérateurs en matière d'achat ou de fonctionnement interne ou impose des objectifs nationaux à tous, appelant à un État exemplaire. Ces obligations couvrent des domaines tels que :

- *La rénovation des bâtiments pour économiser l'énergie - Article 8*
- *La rénovation des bâtiments pour économiser l'énergie - Article 14*
- *Le développement de transports propres - Article 36*
- *Le développement de transports propres - Article 37*
- *Les points de charge pour les véhicules électriques et hybrides - Article 41*
- *Les produits phytosanitaires - Article 68*
- *L'économie circulaire - Article 40*
- *Le papier - Article 79*
- *Les chantiers de construction et d'entretien - Article 79*
- *Le schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables - Article 76 (www.legifrance.gouv.fr)*
- *Le gaspillage alimentaire - Article 102*
- *L'éclairage public - Article 189*

Aucune de ces obligations ne couvre le transport de marchandises amont et aval qu'implique les achats effectués par les personnes morales de droit public.

Article additionnel 2

Au sixième alinéa de l'article 238 sexdecies du code général des impôts, le litéra : « Le montant total de l'exonération accordée au titre du présent article ne peut excéder 100 000 € par cession » est supprimé.

Le présent amendement vise à étendre l'exonération des plus-values réalisées lors de la cession de bateaux de navigation intérieure affectés au transport de marchandises.

Cette disposition est d'une grande importance pour le développement du transport fluvial de marchandise et va dans le sens de la politique de soutien du transport fluvial engagée par le gouvernement depuis plusieurs années qui porte enfin ses fruits avec une demande en très forte hausse jusqu'à la crise (le trafic fluvial de marchandises a augmenté de 10 % en 2019 par rapport à 2018).

En effet, la durée de vie très longue des bateaux et la faible perte de valeur vénale de ceux-ci entraînent, lors de leurs cessions, des montants de plus-values élevés. Le fait de pouvoir exonérer d'impôt sur les sociétés ces plus-values est une mesure qui favorise le renouvellement de la cale et en particulier l'investissement dans de nouvelles unités plus performantes au plan environnemental ou disposant d'une cale plus importante.

Ce dispositif d'exonération des plus-values de cession existe dans les autres Etats européens concernés par le transport fluvial (la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas), mais qui ne prévoient pas de plafond au sein de leurs régimes d'exonération. L'alignement du régime français aurait pour effet d'aligner les conditions de concurrence entre les entreprises françaises et les entreprises des principaux pays fluviaux européens qui bénéficient d'une exonération des plus-values non plafonnée, dans la perspective de la construction du canal Seine nord Europe qui nécessitera que les entreprises de transport fluvial françaises puissent jouer à armes égales avec leurs voisins européens.