

Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (TREX2100379L)

Projet de loi

NOR : TREX2100379L

Extrait chapitre Mobilités

TITRE III

SE DEPLACER

CHAPITRE Ier

PROMOUVOIR LES ALTERNATIVES A LA VOITURE INDIVIDUELLE

ET LA TRANSITION VERS UN PARC DE VEHICULES PLUS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Section 1

Dispositions de programmation

Article 25

L'article 73 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :

1° Après le II, il est inséré un III ainsi rédigé :

« III. - L'action des pouvoirs publics tend à ce que, d'ici le 1er janvier 2030, les voitures particulières émettant moins de 95 gCO₂/km selon la norme NEDC ou moins de 123 gCO₂/km selon la norme WLTP représentent au minimum 95 % des ventes de voitures particulières neuves. » ;

2° Le III devient le IV.

Section 2

Autres dispositions

Article 26

I. – Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après les mots : « parcs de rabattement », sont insérés les mots : « et le nombre de places de stationnement de ces parcs » ;

2° Après les mots : « à proximité des gares ou aux entrées de villes, » sont insérés les mots : « en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, ».

II. – Les dispositions du I s’appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d’urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l’article L. 151-44 du code de l’urbanisme dont l’organe délibérant de l’autorité organisatrice de la mobilité a décidé l’élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi.

III. – Au 3° de l’article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « aux véhicules bénéficiant d’un signe distinctif de covoiturage », sont insérés les mots : «, aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ».

Article 27

I. – L’article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa du I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Un décret précise les conditions d’application du présent alinéa, en particulier les modalités selon lesquelles il est possible de déroger à cette obligation, compte tenu de la faible proportion de population exposée aux dépassements des normes de qualité de l’air ou des actions alternatives mises en place afin de respecter ces normes dans les meilleurs délais. » ;

2° Le I est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L’instauration d’une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

« Pour l’application du précédent alinéa, la liste des communes incluses dans ces agglomérations est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés de l’environnement et des transports. Cette liste est actualisée au moins tous les cinq ans. » ;

3° L’article est complété par un VI ainsi rédigé :

« VI. – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en vertu du deuxième alinéa du I, l’autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d’au moins quatre roues.

« En application de l’alinéa précédent, lorsque les normes de qualité de l’air mentionnées à l’article L. 221-1 du code de l’environnement ne sont pas respectées dans ces zones de manière régulière au regard des critères mentionnés au deuxième alinéa du I, les mesures de restrictions interdisent la circulation :

« 1° Au plus tard le 1er janvier 2023 des véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que des véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;

« 2° Au plus tard le 1er janvier 2024 des véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;

« 3° Au plus tard le 1er janvier 2025 des véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que des véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.

« Pour l'application du présent article, les mots : " véhicules diesel et assimilés » désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole. Les mots : "véhicules essence et assimilés" désignent les véhicules ayant une motorisation essence ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et essence. »

II. – Après le B du I de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales, il est ajouté un C ainsi rédigé :

« C. – Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation au quatrième alinéa du A du I, les maires des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre situé dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées au premier ou au troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 ou concerné par les dépassements mentionnés au deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 transfèrent au président de cet établissement les compétences et prérogatives qu'ils détiennent en application de l'article L. 2213-4-1. »

Article 28

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article L. 411-8 du code de la route, à titre expérimental, pendant trois ans, lorsque les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération desservent une zone à faibles émissions mobilité, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation réserve une partie de leur voirie, afin de créer des voies de circulation destinées aux catégories de véhicules mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 411-8 du code de la route.

L'identification des portions de voies ainsi réservées est décidée, compte tenu des conditions de circulation et de sécurité routière ainsi que des caractéristiques de la voirie, par un arrêté de l'autorité de police de la circulation pris après avis de l'autorité responsable de l'élaboration du plan mentionné à l'article L. 1214-1 du code des transports ou, en Ile-de-France, du plan mentionné à l'article L. 1214-9 du même code. Cet arrêté précise si, compte tenu des mêmes conditions, les véhicules de plus de 3,5 tonnes peuvent être autorisés. Il précise également si les voies sont réservées de façon permanente ou temporaire, et dans ce second cas, fixe les tranches horaires concernées.

Chaque création de voie réservée dans le cadre de cette expérimentation fait l'objet d'une évaluation dont les résultats sont rendus publics.

Article 29

I. L'avant dernier alinéa de l'article L. 2121-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Dans la première phrase, avant le mot : « économique », est inséré le mot : « environnemental, » ;

2° Après la deuxième phrase est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « La région propose des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs par rapport aux transports individuels ».

II. Le 5° du I de l'article L. 1241-2 du même code est ainsi modifié :

1° Avant le mot : « économique » est inséré le mot : « environnemental, » ;

2° Après la première phrase est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Ile-de-France Mobilités propose des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs par rapport aux transports individuels ».

CHAPITRE II

AMELIORER LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET REDUIRE SES EMISSIONS

Section 1

Dispositions de programmation

Article 30

I. Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici le 1er janvier 2030. Cette évolution s'accompagne d'un soutien à la transition énergétique du secteur du transport routier.

II. A l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné au I, notamment par l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen, et sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie.

Section 2

Autres dispositions

Article 31

L'article L. 3314-1 du code des transports est complété par les mots : « , et de perfectionner leur capacité à conduire dans le respect de l'environnement ».

Article 32

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 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

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. »

II. – Après l'article L. 229-25 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 229-25-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 229-25-1 . – Un bilan national des plans d'action tendant à réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises prévus à la dernière phrase du deuxième alinéa du III de l'article L. 225-102-1 du code de commerce est rendu public chaque année par le Gouvernement. Il analyse l'efficacité globale attendue de ces plans au regard notamment des objectifs de la stratégie bas-carbone mentionnée à l'article L. 222-1 B du présent code. »

III. – Les dispositions du présent article s'appliquent aux déclarations de performance extra-financière prévues à l'article L. 225-102-1 du code de commerce afférentes aux exercices comptables ouverts à compter du 1er juillet 2022.

CHAPITRE III

MIEUX ASSOCIER LES HABITANTS AUX ACTIONS DES AUTORITES

ORGANISATRICES DE LA MOBILITE

Article 34

I. – Le premier alinéa de l'article L. 1231-5 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après les mots : « associations d'usagers ou d'habitants », sont insérés les mots : « , ainsi que des habitants tirés au sort » ;

2° Les mots : « au moins une fois par an » sont remplacés par les mots : « sur tout projet de mobilité » ;

3° Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ce comité des partenaires évalue au moins une fois par an les politiques de mobilité mises en place sur le territoire relevant de l'autorité organisatrice de la mobilité. »

II. – Le présent article entre en vigueur le 1er janvier 2022.

CHAPITRE IV

LIMITER LES EMISSIONS DU TRANSPORT AERIEN ET FAVORISER L'INTERMODALITE

ENTRE LE TRAIN ET L'AVION

Section 1

Dispositions de programmation

Article 35

I. – Afin de contribuer efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'Etat se fixe pour objectif que le transport aérien s'acquitte d'un prix du carbone suffisant à partir de 2025, au moins équivalent au prix moyen constaté sur le marché du carbone pertinent, en privilégiant la mise en place d'un dispositif européen.

II. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place du prix du carbone mentionné au I, qui prenne en compte la compétitivité du secteur aérien et le respect des principes et objectifs motivant la politique de continuité territoriale entre les collectivités d'outre-mer et le territoire métropolitain mentionnée à l'article L.1803-1 du code des transports. Ce rapport étudie les dispositions nationales susceptibles d'être mises en place à défaut d'un dispositif européen, notamment l'augmentation du tarif de la taxe de solidarité mentionnée au VI de l'article 302 *bis* K du code général des impôts, à partir du moment où le trafic aérien de, vers et à l'intérieur du territoire français atteindrait, en nombre de passager, le trafic de l'année 2019.

Section 2

Autres dispositions

Article 36

I. – L'article L. 6412-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début de l'article, il est inséré la mention : « I. - » ;

2° L'article est complété par un II ainsi rédigé :

« II. - Sont interdits, sur le fondement des dispositions de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 mentionné au I, les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré par les voies du réseau ferré national sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes de moins de deux heures trente.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du précédent alinéa, notamment les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien majoritairement décarboné.

« L'application de cette interdiction donne lieu à une évaluation au terme d'une période de trois ans à compter de son entrée en vigueur. »

II. – Le présent article entre en vigueur le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi.

Article 37

I. – Après l'article L. 122-2 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, il est inséré un article L. 122-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 122-2-1 . – I. – Les projets de travaux et d'ouvrages ayant pour objet la création ou l'augmentation des capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret d'un aéroport ouvert à la circulation aérienne publique ne peuvent être déclarés d'utilité publique en vue d'une expropriation en application du présent code s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019.

« II. – Sont toutefois exclus de l'application du I les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aéroport de Nantes-Atlantique, jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aéroport de Bâle-Mulhouse et aux hélistations. Il en va de même des projets de travaux et d'ouvrages relatifs aux aéroports situés dans une collectivité mentionnée à l'article 72-3 de la Constitution, ainsi que de ceux rendus nécessaires par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaire.

« III. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Ce décret précise notamment les modalités, d'une part, de détermination des travaux et ouvrages susceptibles d'entraîner une augmentation des capacités d'accueil des aéroports et, d'autre part, d'appréciation du respect de la condition relative à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre prévue au I. Cette appréciation tient compte notamment de l'évolution prévisionnelle à moyen terme du trafic aérien par rapport à la date prévue d'achèvement de l'opération, des émissions des aéronefs et de leur compensation. »

II. – Le présent article entre en vigueur le 1er janvier 2022.

Article 38

I. – Au chapitre IX du titre II du livre II du code de l'environnement, il est ajoutée une section 7 ainsi rédigée :

« Section 7

« *Compensation des émissions de gaz à effet de serre des vols effectués*

« *à l'intérieur du territoire national*

« Art. L. 229-55 . – Les dispositions de la présente section s'appliquent aux exploitants d'aéronef opérant des vols à l'intérieur du territoire national et dont les émissions de gaz à effet de serre sont soumises aux obligations du système européen d'échange de quotas d'émission instauré par la directive 2003/87/CE du Parlement et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.

« Art. L. 229-56 . – A l'issue de chaque année civile, les exploitants d'aéronefs compensent, sous peine des sanctions prévues à l'article L. 229-58, les émissions de gaz à effet de serre résultant des vols mentionnés à l'article L. 229-55, telles qu'elles ont été déclarées, vérifiées et validées dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.

« Cette obligation entre en vigueur progressivement, selon les modalités suivantes :

« 1° A compter du 1er janvier 2022, les exploitants compensent 50 % de leurs émissions ;

« 2° A compter du 1er janvier 2023, les exploitants compensent 70 % de leurs émissions ;

« 3° A compter du 1er janvier 2024, les exploitants compensent 100 % de leurs émissions.

« *Art. L. 229-57* . – Pour s’acquitter de leur obligation, les exploitants d’aéronefs utilisent des crédits carbone issus de programmes de compensation à haute valeur environnementale. Ces crédits carbone ne peuvent pas être utilisés à la fois au titre du présent dispositif et d’un autre dispositif de compensation obligatoire.

« Sont privilégiés les projets d’absorption du carbone qui sont situés sur le territoire français et celui des autres Etats membres de l’Union européenne.

« Un décret en Conseil d’Etat précise notamment les conditions d’éligibilité de ces programmes et d’utilisation des crédits carbone, les éléments d’information devant être fournis par les exploitants et leurs délais de transmission, ainsi que les modalités de vérification par l’autorité administrative du respect des obligations de compensation.

« *Art. L. 229-58* . – Chaque année, lorsqu’à une date fixée par décret en Conseil d’Etat l’exploitant d’aéronef n’a pas justifié du respect de ses obligations de compensation, l’autorité administrative le met en demeure d’y satisfaire dans un délai de deux mois.

« La mise en demeure mentionne la sanction encourue et invite l’exploitant à présenter ses observations écrites. L’autorité administrative peut prolonger d’un mois le délai de mise en demeure.

« A l’issue de ce délai, l’autorité administrative peut, soit notifier à l’exploitant d’aéronefs qu’il a rempli son obligation de compensation, soit constater qu’il ne s’est pas conformé dans le délai imparti à cette obligation. Dans ce cas, elle prononce une amende relative aux émissions non compensées. Elle peut décider de rendre publique la sanction, si elle est définitive.

« Pour chaque tonne de gaz à effet de serre émise pour laquelle l’exploitant d’aéronef n’a pas satisfait à son obligation de compensation, le montant de l’amende est de 100 €.

« Le paiement de l’amende ne dispense pas l’exploitant de l’obligation de les compenser. Il doit s’acquitter de cette obligation au plus tard l’année suivante.

« Le recouvrement de l’amende est effectué au profit du Trésor public comme en matière de créances étrangères à l’impôt et au domaine.

« *Art. L. 229-59* . – Les exploitants d’aéronefs qui ne sont pas soumis aux obligations décrites aux articles L.229-55- à L. 229-57 mais opèrent des vols à l’intérieur du territoire national peuvent s’y conformer de manière volontaire selon les modalités définies aux articles L. 229-56 à L. 229-57. ».

II. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1er janvier 2022.