

QUATRIEME PARTIE

Le suivi par le Pacte civique de plusieurs politiques publiques

Chapitre 1 : La politique énergétique du Gouvernement en 2019

par le collectif lyonnais du Pacte civique

Nous avons décrit dans le précédent rapport la politique énergétique du gouvernement jusqu'à fin 2018 et montré qu'elle avait pour socle la loi de transition énergétique de 2015 à laquelle il avait apporté des modifications. Dans la perspective des observations 2019 :

- Nous rappellerons les objectifs et outils de cette loi ;
- Nous décrirons la transformation d'intentions exprimées dans le Plan Climat ou la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) en engagements législatifs contenus dans la loi Climat Energie ou en décisions réglementaires prises par décrets
- Nous décrirons enfin les modifications apportées à la gouvernance de la politique énergétique : création du Haut Conseil pour le Climat, Création de la Convention Citoyenne



Le Monde de l'énergie

1. La loi de transition énergétique

1.1- Les objectifs

Economiser l'énergie (dans les transports, dans les bâtiments, dans l'agriculture, dans l'industrie, dans la vie domestique...)

Construire un mix énergétique plus respectueux de l'environnement (utiliser des ressources locales, moins de déchets, plus d'énergies renouvelables, moins de combustibles fossiles, l'énergie nucléaire est la variable d'ajustement à la baisse)

- ✓ Baisse de 40% des émissions de gaz à effet de serres en 2030 par rapport à 1990
- ✓ Baisse de 30% de consommation d'énergies fossiles en 2030 par rapport à 2012.
- ✓ Passer en 2030 la part des énergies renouvelables à 32% par rapport à la consommation finale ou à 40% par rapport à la production d'électricité
- ✓ Réduire la consommation énergétique finale de 50% en 2050 par rapport à 2012
- ✓ Réduire la quantité de déchets mis en décharge de 50% en 2025 par rapport à 2012.
- ✓ Baisser la part du nucléaire dans la production électrique

1.2– Les outils

La stratégie nationale bas carbone : SNBC

Découlant de la loi de 2015, la SNBC définit la démarche à suivre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'échelle de la France, et atteindre l'objectif final de neutralité carbone en 2050. Elle définit des objectifs et des actions concrètes à réaliser dans les grands domaines d'activité émetteurs de GES

La programmation pluriannuelle de l'énergie : PPE

En complément de la SNBC, avec laquelle elle doit être compatible, la PPE fixe les étapes et propose des actions pour y arriver ; en effet les objectifs chiffrés font référence à des dates éloignées : 2025, 2030 et même 2050.

Elle propose des cibles pour 2023 et identifie des actions concrètes pour les atteindre.

La loi décrit la PPE 2016-2023. Le gouvernement Philippe a décidé de revoir cette PPE avec une révision 2018-2023 et une nouvelle programmation 2023-2028.

Nous avons décrit dans le précédent rapport les propositions qui avaient été faites pour la PPE 2018-2028 ; ces propositions ont finalement été confirmées le 25 janvier 2019. Le document, très complet, est très utile pour comprendre la politique énergétique ; on peut le consulter avec le lien : [Projet PPE pour consultation \(PDF - 11.13 Mo\)](#)

2. La loi Climat Energie

La loi est définitivement adoptée le 26 septembre et promulguée le 8 novembre après avis du Conseil Constitutionnel. Elle actualise la loi de 2015 pour tenir compte du Plan Climat de Nicolas Hulot et des modifications apportées en 2018 à la PPE et à la SNBC.

2.1 – La neutralité carbone en 2050

Dans la loi de 2015, on s'engageait à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2050 par rapport à 1990

La loi de 2019 fixe l'objectif de neutralité carbone en 2050, c'est-à-dire de ne pas émettre plus de GES que ce que nos forêts sont capables d'absorber. Cela revient à diviser par plus de 6 les émissions de GES par rapport à 1990.

Cet objectif, qui est celui de l'Accord de Paris, est le standard le plus élevé au monde en matière de lutte contre le réchauffement climatique. Nous sommes parmi les premiers au monde à l'inscrire dans la loi.

2.2- La sortie progressive des énergies fossiles

La loi accélère la réduction de la consommation des énergies fossiles en passant l'objectif de réduction par rapport à 2012 à 40% en 2030 au lieu de 30%. Dans ce cadre, elle confirme l'engagement de mettre fin à la production d'électricité à partir de charbon en 2022.

2.3– Le développement des énergies renouvelables

La loi confirme l'objectif de passer la part des énergies renouvelables (EnR) dans le mix énergétique à 33 %. Pour faciliter l'atteinte de cet objectif

Elle prévoit 71 milliards d'**investissements** sur la durée du PPE, c a d jusqu'en 2028

Elle inscrit des mesures pour faciliter la sortie des projets
Pour **l'éolien**, ce sera le développement de l'éolien off-shore surtout dans la 2^e partie du PPE ; 4 parcs sont prévus, à Dunkerque, en Occitanie, en Bretagne et en Provence Côte d'Azur.
Pour le **photovoltaïque**, il s'agit surtout de faciliter leur installation sur divers types de surfaces ; ainsi les nouveaux entrepôts et supermarchés devront inclure des panneaux solaires sur 30% de leur surface ; on pourra aussi les installer sur des délaissés d'autoroute, sur des ombrières de parcs de stationnement et sur des zones de prévention de risques technologiques inutilisables pour l'habitation.
Pour **l'hydrogène**, elle demande que l'hydrogène bas-carbone et renouvelable représente 20 à 40% de la consommation totale en 2030.

2.4 – La lutte contre les « passoires thermiques »

De nombreuses mesures avaient déjà été prises pour la rénovation thermique des bâtiments : crédit d'Impôt pour la transition Ecologique (CITE), Certificats d'Economie d'Energie (CEE), éco-prêt à taux zéro, prime à la conversion des chaudières...

La loi décrit 3 types de mesures concernant les passoires thermiques, c a d les bâtiments classés F et G avec une gradation de 2021 à 2028..

En 2021, interdiction pour un propriétaire d'augmenter le loyer entre 2 locataires sans l'avoir rénové.

En 2022, obligation de réaliser un audit énergétique en cas de vente ou location, avec propositions de travaux avec leur coût ; obligation d'informer sur les futures dépenses d'énergie.

En 2028, obligation de réaliser des travaux pour atteindre au moins la classe E.



L'Energieek

2.5 – Réduire notre dépendance au nucléaire

La loi confirme l'objectif de réduction de la part du nucléaire dans le mix électrique à 50%, mais en 2035 au lieu de 2025.

2.6 – Créer des outils de pilotage, de gouvernance et d'évaluation de notre politique climat

Le Haut Conseil pour le Climat (HCC)

Installé le 27 novembre 2018, créé par un décret le 14 mai 2019, il est confirmé par la loi Climat Energie.

Composé de 11 membres choisis pour leur expertise, il est neutre et indépendant et est chargé d'émettre des avis et recommandations sur la mise en œuvre des mesures et politiques publiques pour réduire les émissions de GES.

Il a produit son premier rapport en juin 2019 ; nous examinerons ses conclusions dans le chapitre résultats.

La loi de programmation quinquennale

A partir de 2023, puis tous les cinq ans, une loi déterminera les objectifs et fixera les priorités d'action de la politique énergétique nationale à cinq, dix et quinze ans. Jusque-là, la

programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) était adoptée par décret. Les parlementaires ont souhaité être désormais consultés.

Cette loi devra préciser les objectifs de réduction des émissions de GES, de consommation énergétique finale et de consommation énergétique primaire fossile. Elle fixera les niveaux minimal et maximal des obligations d'économies d'énergie et les objectifs de développement des énergies renouvelables (pour l'électricité, la chaleur, le carburant et le gaz). Les objectifs de diversification du mix de production d'électricité seront précisés pour deux périodes successives de cinq ans. Enfin, la loi détaillera les objectifs de rénovation énergétique dans le secteur du bâtiment et les objectifs permettant d'atteindre ou de maintenir l'autonomie énergétique dans les départements d'outre-mer. La PPE, la stratégie bas carbone (SNBC) ainsi que le budget carbone devront être compatibles avec cette loi.

2.7 – Autres mesures

La loi prend en outre un certain nombre de mesures :

- Le reporting environnemental des grandes entreprises et collectivités est modifié pour que dans la stratégie d'investissements soient pris en compte des critères permettant de favoriser la transition énergétique et écologique.
- Les sociétés de gestion de portefeuilles financiers ont obligation d'information sur la prise en compte des risques liés au climat et à la biodiversité
- La lutte contre les fraudes pour les certificats d'économies d'énergie (CEE) est renforcée
- Le rehaussement du plafond de l'accès régulé au nucléaire historique (Arenh) est encadré
- La fin (partielle) des tarifs réglementés pour le gaz et l'électricité est détaillée.

3. La loi de finances pour 2020

Les crédits affectés aux diverses missions augmentent d'environ 800 M€.

3. 1- Une rénovation des aides à la transition énergétique

Le crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) qui bénéficie aujourd'hui majoritairement aux ménages les plus aisés, est transformé en 2 ans en prime davantage ciblée sur les performances énergétiques et les ménages les plus modestes.

La prime à la conversion des automobiles est aussi recentrée sur les ménages modestes et les véhicules moins polluants. Est prévue également une augmentation de 50% des crédits pour accompagner le développement des véhicules électriques.

3. 2 - Une action en faveur d'une mobilité propre

Une contribution supérieure du transport aérien et une réduction du remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE) apportent une aide les efforts en vue d'une mobilité propre.

4. Les autres outils de gouvernance

Au delà du HCC et de la loi quinquennale, contenus dans la loi climat énergie, d'autres outils ont été créés.

4.1- Le Conseil de Défense Ecologique

Il est annoncé par le Président de la République lors de sa conférence de presse du 25 avril faisant suite au Grand Débat National et est créé le 15 mai.

Il réunit autour du Président de la République, le Premier ministre et les principaux ministres chargés de la transition écologique ainsi que les opérateurs de l'Etat mobilisés sur le sujet.

Il a pour but de fixer les priorités en matière de transition écologique, de les inclure dans l'action des ministères concernés et de vérifier leur mise en œuvre. Il auditionne tous les ans le HCC.

En 2019, il s'est réuni 3 fois et a pris un certain nombre de décisions importantes :

Le 23 mai : blocage en l'état du projet « Montagne d'Or » en Guyane et réforme du Code Minier

Le 10 juillet : Eco contribution de 1.5 à 18 € sur tous les billets d'avions au départ de la France et réduction de 0.02 € /l du remboursement partiel de la taxe sur le gazole frappant le transport de marchandises.

Le 7 novembre : abandon du projet Europacity, grand complexe commercial et de loisir, et création du Parc National des Forêts de Bourgogne et Champagne.

La Convention Citoyenne pour le Climat

Elle est aussi annoncée par le Président de la République lors de sa conférence de presse du 25 avril 2019 faisant suite au Grand Débat National.

Elle rassemble 150 membres tirés au sort, mais représentatifs de la diversité française, réunis 6 fois 3 jours entre octobre 2019 et janvier 2020 avec une prolongation des travaux jusqu'en avril 2020. La mission de la Convention est considérable puisqu'elle doit proposer des mesures pour réduire d'au moins 40% les émissions de GES en 2030 par rapport à 1990 avec un impératif de justice sociale. Ses propositions sur le devenir de la taxe carbone nécessaire pour réduire la part des énergies fossiles, mais actuellement socialement non soutenable sont très attendues.

Ses mesures seront soumises sans filtre, soit au référendum, soit au vote du Parlement, soit appliquées par voie réglementaire.

5. Les Résultats

5.1 – Le premier rapport du Haut Conseil pour le Climat

Les objectifs fixés dans PPE 1 et SNBC 1 ne sont pas tenus

La baisse annuelle des émissions de GES sur la période 2015-2018 par rapport à 2011-2015 n'est que de 1.1% pour une prévision de 1.9%. Les mauvais résultats sont dus au bâtiment (baisse de 1.9% par an contre 5.5% prévu) et les transports (baisse de 0.1% par an contre - 2.1% prévu). L'agriculture et l'industrie ont des baisses conformes aux prévisions

Les changements structurels pour accélérer la baisse des GES sont insuffisants

A titre d'exemple, la part des véhicules électriques qui devait atteindre 9% en 2018 s'est limitée à 2.1%. En matière d'énergies fossiles, seul le charbon a décliné au niveau de ce qui était prévu, au contraire du pétrole et surtout du gaz qui a cru de 1.2% contre une baisse prévue de 8.4%.

La taxe carbone est un instrument efficace pour réduire les émissions de GES, mais elle doit faire l'objet d'une réflexion approfondie visant à;

- expliquer les finalités de la taxe
- faire la transparence sur l'utilisation des recettes de la taxe
- refondre l'assiette afin qu'elle touche un maximum d'acteurs : transport aérien et maritime intérieur, transport routier de marchandises et de voyageurs, taxis, gazole non routier, agriculture et industries intensives en énergie.
- en redistribuer une partie aux ménages les plus modestes
- investir dans des installations d'économies d'énergie

5.2 – Les autres résultats 2018

Gaz à effet de serre

Baisse de 4.2% par rapport à 2017 ; les conditions extérieures : hiver clément et bonne disponibilité des tranches nucléaires et des réserves hydrauliques sont néanmoins prépondérantes par rapport aux changements structurels

Analyse de la production électrique

Années	Total	Nucléaire		Fossile		Hydraulique		Eolien + solaire	
	TWh	TWh	%	TWh	%	TWh	%	TWh	%
2014	540.6	415.9	77	27	5	68.2	12.6	22.9	4.2
2015	546	416.8	76.3	34.1	6.2	58.7	10.8	28.5	5.3
2016	531.3	384	72.2	45.7	8.6	63.9	12	29	5.4
2017	529.4	379.1	71.6	54.5	10.3	53.6	10.1	33.2	6.2
2018	548.6	393.2	71.7	39.4	7.2	68.3	12.5	38	7

L'année 2018 est vertueuse puisque les énergies renouvelables croissent de 21% et représentent 20% du mix électrique contre 16% en 2017 et que les combustibles fossiles baissent de 26.8% pour représenter 7.2% du mix contre 10.3% en 2017

6. Conclusions

La politique énergétique repose toujours sur la SNBC et la PPE qui, après les révisions de 2018, constituent un cadre structuré qui doit permettre d'atteindre la neutralité carbone en 2050 si les trajectoires sont tenues.

Les résultats cumulés actuels sont insuffisants car nettement écartés de la trajectoire cible ; les écarts principaux sont ceux du bâtiment et des transports. Les actions 2018 pour corriger ces écarts sont encore faibles avec une incapacité à trouver des conditions pour reprendre une taxe carbone socialement soutenable et des mesures trop faibles pour lutter contre les passoires thermiques en repoussant l'interdiction de location à 2028.

La conscience de l'urgence écologique a progressé en 2018 avec notamment la création de plusieurs structures de concertation comme la Convention Citoyenne pour le Climat et la recommandation du HCC que les objectifs bas-carbone soient pris en compte dans toutes les politiques et lois hors climat telles que ALUR, LOM, Egalim...

En conclusion, on peut reprendre les paroles de Corinne Le Quéré, Présidente du HCC : « Les efforts de la France sont réels, mais ils sont nettement insuffisants et n'ont pas produit les résultats attendus. Tant que l'action en réponse au changement climatique restera à la périphérie des politiques publiques, la France n'aura aucune chance d'atteindre la neutralité carbone en 2050 ».

→ Drapeau orange 

Chapitre 2 : La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019

par le Collectif lyonnais du Pacte civique

Dans son rapport 2018, l'Atelier Démocratie-OCQD a traité, dans le cadre du bilan des 18 premiers mois du quinquennat, des politiques de mobilité que le Gouvernement entendait conduire. La présente contribution, élaborée comme l'an passé par le Collectif lyonnais du Pacte civique, assure le suivi précis de cette politique publique des transports dont les enjeux sont considérables tant pour les usagers, de plus en plus mobiles, qu'au regard de l'impact sur l'environnement au sens large du terme.



Zephyr

Quelques repères pour mémoire :

- Les Assises nationales de la mobilité à l'automne 2017 ont permis de concerter les acteurs et ont donné des orientations pour une future loi.
- Le rapport Duron (Président du Conseil d'orientation des infrastructures) du 1^{er} février 2018 propose des scénarios et priorités pour les futurs projets d'investissements routiers et ferroviaires.

Il n'est pas inutile de rappeler que l'effondrement du viaduc Morandi de Gênes le 14 août 2018 ainsi que plusieurs accidents ferroviaires en France ont marqué les esprits et interrogé sur l'état des infrastructures et ouvrages d'arts dans notre pays. Il en est résulté une volonté d'orienter prioritairement les investissements vers l'entretien et la maintenance du patrimoine routier et ferroviaire. Le Gouvernement a dû en tenir compte.

Enfin le mouvement des « Gilets jaunes », la sensibilité de l'opinion publique à la question de la mobilité en zone rurale ou périurbaine constituent indéniablement un contexte particulier qui a influé sur les discussions relatives à la LOM.

1. Le long parcours du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)

1.1 L'approbation du projet de LOM en Conseil des Ministres

Le projet de LOM est approuvé en Conseil des Ministres le 26 novembre 2018. Il est présenté par la Ministre des transports, Elisabeth Borne comme « un plan de désenclavement de la France périphérique ». Après le « tout TGV » qui a structuré la politique des transports pendant des décennies, couplé au « tout voiture » pour des citoyens qui n'ont pas d'autre moyen de déplacement, il s'agit d'apporter des réponses pour les zones rurales, périurbaines et les petites villes.

La proposition phare est de couvrir tout le territoire par une « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM). Elle existe déjà dans les beaucoup de grandes villes et agglomérations. Avec la LOM, toutes les collectivités locales pourront se saisir de cette compétence et bénéficier du versement « transport » acquitté par les entreprises. Si les collectivités ne se

saisissent pas de cette compétence, notamment du fait de ressources trop limitées, les Régions pourront prendre le relai à partir de 2021.

Le projet de loi prévoit aussi des alternatives à la voiture à passager unique avec l'assouplissement des règles pour le covoiturage, le soutien au vélo, un « forfait mobilité » financé par les entreprises (jusqu'à 400€/an). Il prévoit aussi l'encadrement des trottinettes électriques, une réforme du permis de conduire pour réduire le délai d'obtention et le coût.

Côté infrastructures, l'Etat s'engage à investir 13,4 Md€ pour la période 2018 à 2022 et 14,3 Md€ pour la période 2023 à 2027. La 1^{ère} période représente 40% de plus comparé à 2013-2017, avec 51% de l'enveloppe consacrés au ferroviaire. Aucune ligne nouvelle TGV n'est programmée.

Notons enfin que le gouvernement a renoncé à la vignette poids lourds et aux péages urbains. La plupart des agglomérations ont préféré créer une « Zone à faible émission (ZFE) » pour lutter contre la pollution automobile, consistant à interdire progressivement les véhicules les plus polluants sur la base des vignettes *Crit'air*.

1.2 Le vote par le Sénat en 1^{ère} lecture

Le projet LOM est soumis au Parlement en procédure accélérée (une seule lecture par chambre).

Il est adopté en 1^{ère} lecture par le Sénat le 2 avril 2019. Les principaux points de modifications par les sénateurs portent sur des préoccupations locales:

- la possibilité pour les Présidents de départements d'aménager la limitation de vitesse de 80 km/h sur routes nationales ou départementales ;
- le renforcement de la sécurité des passages à niveau ;
- la possibilité pour les Régions de gérer les petites lignes ferroviaires ;
- le refus de fixer à 2040 la fin de la vente aux particuliers des voitures à moteur thermique.

Le Sénat s'est également montré fort critique concernant le manque de crédits pour la programmation pluriannuelle des infrastructures de transports, estimant qu'il manquera 500M € dès le budget 2020.

1.3 Le vote par l'Assemblée nationale en 1^{ère} lecture

Le projet LOM est adopté en 1^{ère} lecture par l'Assemblée nationale le 18 juin 2019. Il a reçu le soutien de la majorité LREM, Modem et du groupe UDI.

Le projet de loi voté par l'Assemblée nationale prévoit notamment un programme d'investissements pour 13,4 Mds€ d'ici à 2023, l'assouplissement des 80 km/h, l'encadrement de circulation des trottinettes, le forfait mobilité de 400€ payé par les entreprises, l'objectif de fin de vente des véhicules thermiques d'ici à 2040 ainsi qu'une « charte sociale » pour les travailleurs ubérisés, chauffeurs VTC ou livreurs à vélo.

La critique est venue, en marge du débat parlementaire, d'ONG environnementales (Réseau action climat, Greenpeace, Fondation Nicolas Hulot) qui dénoncent un manque de volonté pour lutter contre les émissions de GES.

1.4 L'échec de la Commission mixte paritaire et le vote en seconde lecture

Constatant le risque de difficultés pour les intercommunalités petites, notamment rurales pour financer la nouvelle compétence mobilité, la majorité sénatoriale a proposé de leur attribuer une part de la TICPE - Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, disposition que l'Assemblée nationale a rejetée. Le Gouvernement a tenté une conciliation en proposant que les intercommunalités bénéficient d'une part de TVA permettant de remplacer la taxe d'habitation, ainsi qu'un surplus de recettes qu'elles pourront choisir d'affecter à la mobilité. A noter que le gouvernement avait déjà proposé d'abonder le montant d'investissement de 320M €/an par une éco-contribution sur les billets d'avion et la réduction de l'avantage fiscal sur le gazole des poids lourds.

Après le vote de rejet par les sénateurs, les députés ont adopté la loi LOM en version définitive le 19 novembre 2019.

La loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a été publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019.

2. Appréciation du contenu de la LOM au regard de la concertation préalable et des préconisations du rapport Duron et des valeurs du Pacte civique

Le Ministère de la Transition écologique et solidaire présente la LOM en 5 items.

2.1 Apporter des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires

OBJECTIF : 100% du territoire couvert par une autorité organisatrice chargée de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle.

MESURES CLES :

- Ensemble du territoire couvert par une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)** pour offrir des solutions à tous les citoyens, partout.
- Exercice de cette compétence d'AOM à la bonne échelle selon le **principe de subsidiarité** :
 - o la Métropole, Communauté urbaine, Communauté d'agglomération ;
 - o la Communauté de communes par décision volontaire des communes membres jusqu'au 31.12.2020 ;
 - o à défaut, sur le territoire des Communautés de communes qui n'auront pas pris la compétence, la Région devient AOM au 01.01.2021. La compétence pourra revenir à la Communauté de communes si son périmètre est amené à évoluer.
- Les AOM pourront proposer de **nouveaux services de mobilité** adaptés à leur territoire : transport régulier, à la demande, scolaire, mobilités actives, partagées, solidaires.
- Les **plans de mobilités** remplaceront les actuels plans de déplacements urbains (PDU) en prenant en compte l'ensemble des formes de mobilité.
- Il est créé un **Comité des partenaires** par chaque AOM associant les représentants des employeurs et des usagers. C'est un lieu de concertation sur l'évolution de l'offre de mobilité, la politique tarifaire, la qualité de service et l'information.

- Le versement « transport » devient **versement « mobilité »**. Le taux pourra être modulé selon la densité des territoires et fera l'objet d'échanges au sein du Comité des partenaires.
- Le **rôle de la Région** est renforcé comme chef de file de la mobilité et par la coordination des compétences mobilité sur son territoire.
- Un **contrat opérationnel** de mobilité liant l'AOM, la Région ainsi que les autres acteurs : gares, pôles d'échanges multimodaux permet d'assurer la coordination des actions menées.

APPRECIATION :

La couverture de l'ensemble du territoire par une AOM était une proposition du bilan des Assises nationales de la mobilité et répond indiscutablement à la volonté de nombreux élus locaux de se saisir de cette compétence pour répondre à l'attente de leurs concitoyens. **L'échelle retenue de l'intercommunalité est la bonne et donc la Communauté de commune pour les territoires ruraux ou autour des petites villes.** Il faudra vérifier si les communes se saisissent de cette possibilité. **Le délai d'un an pour cette mise en œuvre peut paraître un peu court.**

Le renforcement du rôle de la Région est aussi à souligner, de même que le contrat opérationnel permettant la coordination des acteurs à l'échelle du bassin de mobilité.

Soulignons aussi l'intérêt de faire **dialoguer entreprises et usagers avec l'AOM.**

La critique porte sur les moyens financiers dévolus aux intercommunalités pour répondre à ces objectifs et pleinement se saisir de la compétence. Il s'agit bien sûr des Communautés de communes bénéficiant du nouveau versement mobilité. Pour beaucoup d'entre elles, la ressource risque d'être limitée avec un faible nombre d'entreprises sur le territoire. C'est alors un véritable risque que certaines portions du territoire ne soient pas couvertes par une offre de mobilité. Cette question avait poussé les sénateurs, représentants de ces territoires ruraux, à refuser de voter la loi.

Dans ce domaine la mise en œuvre des AOM sur les territoires ruraux sera intéressante à observer.

Nous décernons :



2.2 accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité

OBJECTIFS : faire de l'innovation un levier pour répondre aux nombreux besoins de mobilité non satisfaits ; organiser cet effort dans l'intérêt général.

MESURES CLES :

- **100% des informations mobilité accessibles au public** sur un territoire **en un clic** au plus tard en 2021 : horaires des transports en commun, véhicules en libre-service disponibles à proximité, tarifs, ... Ces données rassemblées en une même application doivent permettre de faciliter le trajet, combiner plusieurs solutions avec un seul titre de transport.
- Un portail unique par Région doit être proposé aux usagers avec l'ensemble de l'information multimodale.
- Un cadre permettant d'autoriser la circulation des **véhicules autonomes** d'ici 2020 à 2022.
- Un cadre juridique adapté pour mener des expérimentations de **solutions nouvelles de mobilité dans les territoires ruraux** : autorisation donnée au gouvernement de légiférer par ordonnance pour instaurer des dérogations de niveau législatif.
- Le **développement du covoiturage** comme solution de transport au quotidien : subvention possible par les collectivités territoriales, création de voies réservées au covoiturage.
- Un nouveau **cadre de régulation pour les offres en libre-service** (vélos, trottinettes, ...) : régime d'autorisation préalable délivrée par la commune incluant un cahier des charges.
- Des **relations qui évoluent pour les chauffeurs VTC et livreurs des plateformes** avec des droits nouveaux : droit au compte personnel de formation, droit d'accès aux données les concernant. Pour les plateformes de livraison : droit de se voir communiquer un prix minimal, de refuser une prestation et protection contre les représailles, de choisir des plages d'activité et d'inactivité et protection contre la rupture, d'information sur les revenus et le temps de travail prévisible. La loi incite les plateformes à mettre en place un cadre de travail pour les chauffeurs et livreurs à travers des chartes de responsabilité sociale. Ces chartes seront élaborées par les plateformes et les travailleurs seront consultés. Elles seront homologuées par l'autorité administrative. Les litiges sont de la compétence du TGI.
- La possibilité de **relever de 80 à 90 km/h** la vitesse maximale par le Président du Conseil départemental ou le maire sur leurs réseaux routiers hors agglomération.

APPRECIATION

Dans ce domaine, la LOM améliore l'accès pour les usagers aux nouvelles offres ou technologies de mobilité. La loi répond ainsi aux demandes des élus locaux ou tente de généraliser des expérimentations locales réussies.

La circulation des trottinettes électriques en ville a déjà été régulée par un décret paru au JO le 25 octobre modifiant le code de la route. La LOM va plus loin dans ce domaine.

Les 90 km/h sur certaines portions de routes départementales sont une disposition attendue en milieu rural. Il n'est pas certain que tous les départements s'en saisissent ou ils le feront avec prudence.

La disposition la plus contestée est celle concernant les relations entre les plateformes et leurs travailleurs dans un contexte où plusieurs d'entre eux ont obtenu la requalification de leur contrat commercial en contrat de travail par le tribunal compte tenu du lien de subordination.

A noter que le **Conseil constitutionnel a censuré** une partie de l'article 44 de la LOM qui prévoyait un dispositif dans les chartes de responsabilité sociale **permettant aux plateformes d'éviter la requalification en contrat de travail**.

Notons également que la LOM prévoit dans les 12 mois l'adoption d'une ordonnance par le gouvernement portant sur le système de représentation des travailleurs des plateformes.

Malgré quelques avancées, il faut regretter que les travailleurs des plateformes n'obtiennent que très peu de droits sociaux.

Dans ces conditions, nous décernons :

→ Drapeau orange



2.3 réussir la transition écologique des mobilités

OBJECTIFS : alors que les transports représentent le **1^{er} secteur émetteur de GES**, la LOM doit engager la transition des transports vers une mobilité plus propre.

MESURES CLES :

- inscription dans la loi de l'objectif de **neutralité carbone des transports terrestres pour 2050** avec réduction de 37,5% des GES d'ici 2030 et interdiction de vente des véhicules à énergie fossile d'ici 2040 ;
- mise en œuvre d'un **plan vélo** avec objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2024 : de 3 à 9%, marquage des vélos, stationnement sécurisé, itinéraires cyclables obligatoires en cas de travaux sur voies urbaines, schéma national des véloroutes et voies vertes ;
- objectif de **multiplier par 5 d'ici 2022 les points de recharge publics pour véhicules électriques** ;
- développement des véhicules gaz ;
- soutien financier par bonus pour l'acquisition de véhicules propres ;
- objectif de transition du parc automobile professionnel : flottes d'entreprises, taxis, VTC ;
- création du **forfait mobilité durable** : jusqu'à 400€/an pour aller au travail en covoiturage ou vélo ;
- généralisation des **zones à faible émission (ZFE)** pour un air plus respirable : actuellement 3 agglomérations, en projet 23 agglomérations pour 17 millions d'habitants. Restrictions de circulation automatique par les Préfets sur la base des vignettes *Crit'air* lors des épisodes de pollution.

APPRECIATION :

De bonnes mesures sont à souligner pour encourager l'usage du vélo.

La volonté de promotion des véhicules électriques est manifeste, mais discutable : l'analyse du cycle complet de ces véhicules fait apparaître de fortes émissions de GES pour la fabrication des batteries ainsi que pour leur recyclage. La question est aussi posée de l'origine de l'électricité produite pour leur consommation.

3 points focalisent les critiques :

- selon les ONG, la seule date réaliste et ambitieuse pour respecter les accords de Paris est 2030 pour l'exclusion des véhicules thermiques (date décidée par la ville de Paris),
- le forfait mobilité n'est pas obligatoire pour les entreprises,
- le transport aérien bénéficie toujours d'exemption fiscale alors qu'il faudrait taxer le kérosène.

Nous décernons donc :

→ Drapeau jaune

2.4 investir au service des transports du quotidien

OBJECTIFS :

MESURES CLES : il s'agit de donner la priorité aux transports du quotidien en définissant les enveloppes d'investissement pour les prochaines années.

- Programmation des investissements de **13,4 Md€ pour la période 2018-2022** soit + 40% par rapport à 2013-2017. Perspective de **14,3 Md€ pour 2023-2027**.
- Un effort particulier pour le ferroviaire : avec en plus 3,6 Md€/an investi par SNCF réseaux, les $\frac{3}{4}$ de l'enveloppe totale sont dédiés au ferroviaire.
- **Réorientation des investissements en faveur des transports du quotidien** avec 5 programmes d'investissements prioritaires :
 - o entretien des réseaux existants, gros travaux de rénovation pour la route et le ferroviaire,
 - o désaturation des gros nœuds ferroviaires autour des métropoles et dans les liaisons avec les villes moyennes,
 - o désenclavement routier des villes moyennes et territoires ruraux,
 - o développement de l'usage des mobilités propres, partagées et actives, en accompagnement des AOM et avec un fonds vélo,
 - o renforcement de l'efficacité du report modal dans le transport des marchandises.
- Sécurisation de **l'affectation d'une part de la TICPE au financement des infrastructures** (2,5 Md€ en 2019).
- Présentation par le gouvernement au Parlement d'ici le 30 juin 2020 d'un rapport sur les perspectives de relance des **trains de nuit**.

APPRECIATION :

La LOM reprend les orientations du rapport Duron, Président du Conseil d'orientation des infrastructures, consistant à redonner la priorité aux transports du quotidien. Il s'agit de rattraper le retard accumulé principalement sur l'entretien du réseau ferroviaire. Aucune voie nouvelle TGV n'est envisagée.

Les montants financiers représentent 27,7 Md€ sur 10 ans, alors que le rapport Duron proposait 3 scénarios à 24 Md€, 30 Md€ et 40 Md€. La LOM se situe donc entre l'hypothèse basse et la moyenne.

Nous décernons donc :

→ Drapeau jaune

2.5 assurer le bon fonctionnement des transports

OBJECTIFS : une série de mesures concrètes pour assurer le bon fonctionnement du secteur des transports.

MESURES CLES :

- Un **permis de conduire plus rapide et moins cher** : objectif de réduire de 30% le coût actuel, en moyenne de 1 800€, apprentissage sur simulateur.
- Des **pièces détachées moins chères pour les automobilistes** : fin de l'exclusivité des constructeurs.
- Des mesures pour renforcer la **sécurité routière** : suspension du permis de conduire, mise en fourrière si conduite avec alcool, stupéfiant, téléphone ; vente d'éthylotests dans les rayons de boissons alcoolisées.
- Généralisation des **arrêts à la demande** pour les bus nocturnes.
- Un cadre social pour l'ouverture à la concurrence des bus RATP : transfert automatique des contrats de travail, garantie de l'emploi.
- La gestion du réseau ferré de certaines lignes à vocation régionale pourra être confié aux Régions qui en font la demande.
- Le gouvernement élaborera dans un délai d'un an une stratégie pour le **développement du fret ferroviaire**.

APPRECIATION :

Il s'agit d'un ensemble de mesures assez disparate avec de bonnes intentions, la plus connue médiatiquement concerne le permis de conduire. Mais ces objectifs seront-ils atteints ? Quant au développement du fret ferroviaire, il faudra attendre pour connaître le plan du gouvernement, qui par ailleurs a renoncé à la taxation par la vignette poids lourds.

Nous décernons un :

→ Drapeau jaune

Conclusion

La LOM comporte globalement un ensemble de **mesures répondant aux attentes du moment et qui se situent dans la continuité des conclusions des Assises nationales de la mobilité et du rapport Duron.**

Citons les éléments positifs de la loi : la volonté de couverture de l'ensemble du territoire par des AOM, l'objectif de développer les modes de mobilité alternatifs à la voiture à passager unique, la promotion de l'usage du vélo et du covoiturage, l'information mobilité, la réorientation des politiques d'investissement en faveur des déplacements de proximité par la maintenance et la remise à niveau notamment du réseau ferroviaire.

Des critiques ont été exprimées sur le manque d'ambition en matière de fixation des échéances, notamment celle de 2040 pour la fin de vente des véhicules thermiques.

D'autres points font l'objet de critiques : l'insuffisance budgétaire au regard des investissements nécessaires, le forfait mobilités sans obligation pour les employeurs, l'absence de mesures concernant la taxation du trafic poids lourds ou du transport aérien.

La mesure la plus critiquée concerne le statut des chauffeurs VTC et des livreurs. La charte de responsabilité sociale élaborée unilatéralement par les plateformes conditionne l'ensemble des conditions de travail, la formation et la prévention des risques des livreurs.

Malgré ces critiques, un drapeau jaune peut être émis pour l'ensemble de la LOM en raison du signal significatif qui est envoyé par des mesures concrètes en faveur des nouvelles priorités arrêtées.

→ Drapeau jaune 

Chapitre 3 : Suivi de la mise en œuvre de la loi EGALIM du 30 octobre 2018

par le collectif lyonnais du Pacte civique

Dans son rapport 2018, l'Atelier Démocratie-OCQD a traité, dans le cadre du bilan des 18 premiers mois du quinquennat des politiques agricoles et d'alimentation que le Gouvernement entendait conduire. La présente contribution, élaborée comme l'an passé par le Collectif Lyonnais du Pacte civique, assure le suivi précis de ces politiques publiques, notamment de la mise en œuvre de la loi Egalim dont le titre exact est loi n° 2018-938 du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous

Rappel du calendrier :

- Septembre- décembre 2017 : Etats généraux
- Janvier 2018 : projet de loi
- Octobre 2018 : vote de la loi
- Décembre 2018 : ordonnance sur le seuil de revente à perte applicable à partir du 1^{er} février 2019 à titre expérimental pour 2 ans et ordonnance sur l'encadrement des promotions applicable au 1^{er} janvier 2019 pour une période expérimentale de 2 ans
- Avril 2019 : ordonnance renforçant la lutte contre les prix abusivement bas et contre les attitudes trop agressive de la grande distribution dans ses rapports avec les fournisseurs

Rappel des objectifs de la loi

- ***Améliorer le revenu des agriculteurs***

La loi inverse l'initiative de la construction du prix de vente au profit des producteurs. Pour équilibrer les négociations et rehausser le prix d'achat au producteur il doit être conclu un contrat de vente écrit entre le producteur et le premier acheteur qui doit désormais être précédée d'une proposition de prix faite par le producteur à partir d'indicateurs des coûts de production agricole

Ces indicateurs de référence servent à justifier le prix demandé par les producteurs et à rendre plus difficile sa contestation par les distributeurs. C'est aux organisations interprofessionnelles qu'il revient de les élaborer et de les diffuser.

- ***Promouvoir une alimentation plus saine et plus durable***

Il s'agit d'organiser une transition vers un approvisionnement alimentaire d'une meilleure qualité et davantage respectueuse de l'environnement. La loi instaure l'obligation, à partir de 2022, de servir, "dans les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge", des repas qui comprennent une part au moins égale à 50% de produits bénéficiant

de labels¹ ou issus des circuits courts et au moins 20% de produits issus de l'agriculture biologique

Un rapport doit être remis en 2020 pour étudier la possibilité d'étendre cette obligation à l'ensemble de la restauration privée.

La loi encourage la lutte contre le gaspillage alimentaire en autorisant la restauration collective et l'industrie alimentaire à faire des dons alimentaires. Dans les restaurants et les débits de boisson, il est possible d'emporter les aliments et les boissons non consommés (autorisation du "doggy-bag").

A compter du 1er janvier 2019, il est interdit de pratiquer des ristournes, des rabais sur les produits phytopharmaceutiques et biocides. A compter du 1er janvier 2021, les activités de vente ou d'application et de conseil à l'utilisation de produits sont incompatibles



Dans le cadre de la protection des abeilles, la loi prohibe "l'utilisation de produits phytopharmaceutiques contenant une ou des substances actives présentant des modes d'action identiques à ceux de la famille des néonicotinoïdes et des semences traitées avec ces produits". Les amendements déposés en faveur de l'interdiction

du glyphosate ont été rejetés par l'ARS Paca

La loi interdit les contenants alimentaires de cuisson, de réchauffe en matière plastique dans les services de restauration collective des établissements scolaires et universitaires et des établissements d'accueil des enfants de moins de six ans, à compter de 2025. Cette obligation est applicable dans les collectivités territoriales de moins de 2 000 habitants en 2028.

Les bouteilles d'eau plate en plastique, les touillettes et les pailles en plastique sont interdites à compter de 2020 dans le cadre des services de restauration collective².

Pour favoriser le bien-être animal, la loi autorise :

- à titre expérimental et pour une durée de deux ans, un dispositif de contrôle par vidéo des postes de saignée et de mise à mort dans les abattoirs volontaires ;
- étend le délit de maltraitance animale en élevage au transport et à l'abattage. Les peines encourues pour ce délit sont doublées ;
- interdit de créer ou de réaménager des élevages de poules pondeuses en cages

Que s'est-il passé après le vote de la loi par le Parlement le 2 octobre 2018

1. La promulgation des ordonnances le 12 décembre 2018

Le seuil de revente à perte a été relevé de 10% par ordonnance ce qui signifie qu'un distributeur ne peut pas revendre à moins de 10% au-dessus du prix d'achat consenti à son

¹ Labels précisés par décret du 23 avril 2019

² Rappelons que la loi sur la transition énergétique de 2015 interdit à partir de 2020 la mise à disposition de la vaisselle jetable en plastique et que la loi sur la biodiversité de 2016 interdit à cette même date la mise sur le marché des cotons-tiges plastiques

fournisseur auquel s'ajoutent le prix du transport, la taxe sur la valeur ajoutée et d'éventuelles autres taxes.

Les promotions ont été encadrées par ordonnance : les remises sur les produits alimentaires sont plafonnées à 34% de la valeur et les promotions ne peuvent concerner que 25% du volume annuel écoulé par l'enseigne

Saisie pour avis sur l'ordonnance du 12 décembre 2018, l'Autorité de la concurrence a émis un avis très réservé sur le relèvement du seuil de revente à perte et sur l'encadrement des promotions en valeur. Elle a émis un avis défavorable sur l'encadrement des promotions en volume. Globalement, l'Autorité considère que ces dispositifs reposent sur "une élévation des marges de la grande distribution au détriment des consommateurs finaux plutôt que sur une modification de la relation entre producteurs et distributeurs".

1.1 Une loi peut en cacher une autre

A peine votée, certaines dispositions de la loi Egalim étaient remises en cause, illustrant le débat jamais tranché entre protection de l'environnement et impact économique.

La loi Pacte prévoyait dans son article 17 de repousser d'un an (1^{er} janvier 2021 au lieu de 2020) l'interdiction de l'usage des ustensiles plastiques dans la restauration collective inscrite dans la loi Egalim.*

L'article 18 de la même loi souhaitait revoir les règles de production de certains produits pesticides, fongicides ou herbicides qui avaient été inscrites dans la loi Egalim et qui étaient jugées trop contraignante par la profession. Il prévoyait d'autre part de décaler en 2025 au lieu de 2022 l'application de cet article de la loi Egalim

Ces 2 articles ont été censurés par le Conseil Constitutionnel sur saisine des parlementaires socialistes sur motif de « cavalier législatifs ».

1.2 Quelle efficacité de la loi ?

Dans la mesure où la plupart des mesures décidées concernant une alimentation plus saine, et plus durable ne prennent effet qu'à partir de 2020 et au-delà, on ne s'intéressera qu'aux conséquences de la loi Egalim sur les rapports producteurs, industriels, distributeurs et consommateurs.

2. L'évolution des revenus des agriculteurs

Les ministres concernés, le Sénat et l'Assemblée nationale ont chacun de leur côté essayé de tirer un premier bilan de la loi Egalim après les négociations commerciales entre transformateurs et distributeurs qui se sont tenues de fin novembre 2018 à mars 2019.

Pour le gouvernement, le bilan effectué lors de la réunion du 16 avril 2019 confirme une amélioration de la situation du secteur laitier, mais pour les autres secteurs, les progrès sont encore insuffisants au regard des objectifs des Etats généraux de l'alimentation. Le ministre de l'agriculture et de l'alimentation et la secrétaire d'Etat auprès du ministre de

l'Economie et des finances ont insisté sur la nécessité d'aller plus loin, et de poursuivre et multiplier les initiatives visant à garantir une rémunération plus équitable des agriculteurs.

De profondes divergences d'analyse sur les résultats des négociations commerciales sont apparues, les distributeurs saluant *"un état d'esprit beaucoup plus positif"* alors que les fournisseurs dénoncent *"la poursuite de la guerre des prix"*

Ainsi, seule la **Fédération du Commerce et de la Distribution** semble satisfaite. Elle considère que :

- La déflation est quasiment stoppée car s'il y a baisse, elle ne fait que refléter la forte diminution du prix de certaines matières premières en 2018 ;
- Le climat des négociations a été plus apaisé, malgré des demandes d'augmentations initiales de près de 4 %.

Elle récuse d'avance les accusations des autres partenaires en faisant remarquer la quasi-absence de mise en œuvre, dès cette année, de la négociation de premier niveau prévue par la loi EGAlim entre industriels et producteurs, qui aurait dû permettre de mieux prendre en compte les coûts réels de production.

Le principal syndicat de la profession agricole (**la FNSEA**) a dénoncé la poursuite de la guerre des prix dans la grande distribution au détriment des agriculteurs.

Elle demande un renforcement des contrôles *"afin de dénoncer les abus"*. La FNSEA réclame une publication des sanctions et une mise en œuvre du "name and shame" (pointer du doigt publiquement), pour les distributeurs qui ne jouent pas le jeu. Si plusieurs contrats ont été passés dans le secteur laitier entre distributeurs et industriels, la FNSEA estime qu'il s'agit de *"l'arbre qui cache la forêt"*, et estime que ses craintes, exprimées lors d'un point d'étape à Bercy, à propos de la viande et des céréales, se sont vérifiées

La **Confédération Paysanne** a constaté sur le terrain qu'à rebours de ces promesses, les prix de revient calculés par les organisations de producteurs n'ont jamais été pris en compte par la distribution ou l'industrie. Les producteurs ont subi au contraire un durcissement des négociations qui se traduit pour certaines productions par des prix d'achat encore en-dessous des prix de revient. Ainsi, la viande est achetée 14 % en dessous du prix de production. En fruits et légumes, la grande distribution, profitant de la concurrence avec les productions importées bien moins cher, impose des tarifs inférieurs de 8 % au prix de revient pour les abricots, de 9 % pour les pêches blanches et de 3 % pour les tomates rondes bio.

Le bilan de l'Institut de Liaisons et d'Etudes des **Industries de Consommation** (ILEC), une organisation professionnelle qui regroupe 80 entreprises fabriquant des produits de marque de grande consommation, est plutôt pessimiste.

En 2019 les baisses de prix d'achat ont concerné les trois quarts des produits alimentaires, la baisse moyenne s'établissant à 1,2%. Selon les estimations de l'ILEC, hors baisses objectives de coûts de matières, en 2019 les producteurs devraient perdre 200 millions d'euros par rapport à 2018.

L'Association Nationale des Industries Alimentaires(ANIA) estime que l'objectif de recréer de la valeur est loin d'avoir été atteint. D'après son observatoire des négociations commerciales :

- 96% des entreprises sondées estiment que la situation avec leurs clients de la grande distribution n'est pas meilleure, voire s'est dégradée, par rapport à l'an passé,
- 77% des entreprises témoignent de demandes de baisses de prix systématiques

- 71% des entreprises qui ont formulé des demandes de hausses de prix justifiées par des hausses de coûts de matières premières agricoles déclarent que ces demandes n'ont pas été prises en compte.

Côté bio, le **SYNABIO** constate que la grande distribution met ses fournisseurs bio sous forte pression et déplore la guerre des prix toujours en cours. Selon la première édition de l'observatoire des négociations commerciales du SYNABIO, cette pression s'exerce d'abord sur les tarifs : 28% des entreprises bio se sont vu réclamer une baisse de tarif avant toute discussion, et 40% à l'issue des premiers rounds de négociation.

A ce jour, le rééquilibrage du rapport de force en faveur des agriculteurs que la loi EGalim devait susciter ne semble donc pas effectif.

3. L'impact des ordonnances sur la revente à perte et les promotions

Selon le ministère de l'agriculture, l'élévation du seuil de revente à pertedevait permettre au distributeur de *"rééquilibrer ses marges sur l'ensemble des produits alimentaires vendus en rayon, et ainsi de redonner de la valeur et du prix aux productions agricoles"*.

Le raisonnement était simple : la « revente à perte » vise particulièrement les produits "d'appel". Ce sont des produits que les consommateurs achètent souvent, sur lesquels les distributeurs font une marge très faible, voire nulle (c'est le cas par exemple de la bouteille de Coca-Cola, la boîte de Nutella). Cette guerre des prix sur les produits d'appel est permise par des marges importantes réalisées sur les autres produits alimentaires, et notamment les produits agricoles (fruits et légumes frais par exemple). Ces derniers sont alors relativement plus chers que les autres produits alimentaires. Rehausser le seuil de revente à perte devait donc permettre de réduire la marge sur les produits alimentaires au profit du consommateur ou du producteur.

Or on constate une accélération de la hausse des prix alimentaires (hors produits frais, ceux-ci n'étant pas visés par la loi "Alimentation") notamment pour les alcools de bouche : + 3,2 % sur un an, les eaux minérales et les boissons sans alcool : (+ 6% par rapport à février 2018) et les huiles et les graisses.

Les consommateurs ne semblent donc pas avoir profité de la loi Egalim, comme le pronostiquaient les associations de consommateurs.

D'autre part, le seuil de **revente** à perte ne concerne pas le seuil de **vente** à perte. Les marques distribuées directement par la grande distribution (MDD) ne sont donc pas soumises à ces dispositions. Or les MDD concernent 65 % de la viande hachée, 56,5 % de l'emmental, 48 % des yaourts nature. Les distributeurs ont donc tendance à développer leur linéaire de MDD dans leur rayon, certes au profit des PME qui fabriquent ces produits mais qui, en retour, vont subir de plus en plus la pression à la baisse des prix qu'exige la grande distribution. Pas sûr qu'à terme elles soient gagnantes.

En matière d'encadrement des promotions, les géants de l'industrie alimentaires ne se plaignent pas des nouvelles règles du jeu, et certains s'en réjouissent. En revanche, certaines PME souffrent, avec des baisses de chiffre d'affaires de 10 % à 30 %... car ces entreprises dépendent fortement de ces opérations commerciales pour se faire connaître. D'autre part les

PME qui vendent des produits de fête donc saisonniers et qui avaient l'habitude de faire des promotions à ces périodes sont fragilisées par la limite de 25%
Encadrer les promotions pour mieux rémunérer les producteurs : c'était l'objectif affiché par la loi. Aujourd'hui, elle pourrait avoir l'effet inverse, en fragilisant les ventes très saisonnières de produits de fête.

Conclusion

Un an après la promulgation de la loi, les bénéfices attendus ne sont pas d'actualité. La rémunération des agriculteurs a peu changé ; la grande distribution est toujours en position de force.

Le supplément de marge donné à la grande distribution ne profite pas en bout de chaîne aux producteurs. Les ordonnances ont été promulguées pour 2 ans. Attendons le bilan.

Au vu de ce bilan, le Pacte civique aimerait être optimiste et penser qu'avec le temps, les objectifs assignés à la loi Egalim seront réalisés. Cependant, on peut craindre une aggravation de la crise agricole avec un monde paysan soumis d'une part à des injonctions de protection de l'environnement, pourtant légitimes du point de vue de la sécurité des personnes et d'autre part, à des prix de vente ne couvrant pas leurs charges.

Parce que de nombreux délais de mise en œuvre ont été systématiquement allongés, nous discernons un :

→ Drapeau orange



Chapitre 4 : Suivi de la loi du 29 février 2016 d'expérimentation territoriale visant à résorber le chômage de longue durée, dite loi « Territoires zéro chômeurs de longue durée »

La loi n° 2016-231 du 29 février 2016 d'expérimentation territoriale visant à résorber le chômage de longue durée a fait l'objet d'une analyse dans le rapport de l'OCQD 2017 (p. 47 à 64) et d'un premier suivi dans le rapport 2018 (p. 109 à 112). Il a paru nécessaire de poursuivre ce suivi cette année tant l'expérimentation est prometteuse. Cependant son extension, à défaut de sa généralisation, a suscité des interrogations sur lesquelles le Pacte civique se devait de revenir.

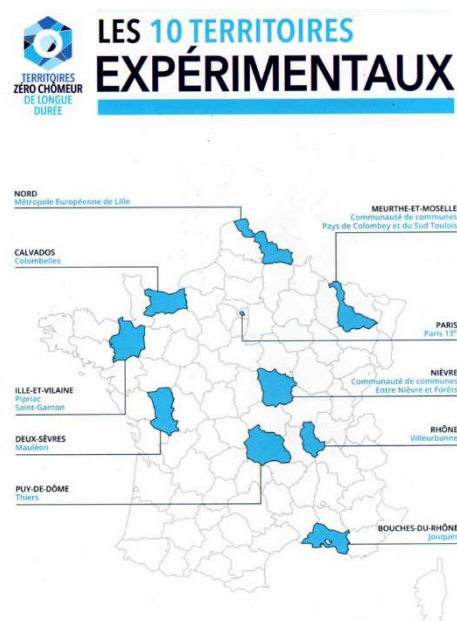
Rappelons que l'expérimentation a débuté concrètement début 2017 et qu'elle a consisté à mettre en place sur dix territoires des « Entreprises à But d'Emplois : EBE » dont l'objectif à terme est de redonner un CDI à tous ceux qui ont été durablement privés d'emploi.

1. Les premiers résultats

Par rapport aux méthodes précédemment mises en œuvre au profit des chômeurs de longue durée, cette approche est réellement novatrice. Dans sa méthode d'abord, puisqu'elle vise à la création d'emplois supplémentaires, utiles et non concurrents avec d'autres emplois déjà existants en s'appuyant sur les dynamiques économiques et de solidarité sous-jacentes au sein des territoires ;

Dans son financement ensuite puisqu'elle se base sur l'activation de dépenses « passives » c'est-à-dire des économies générées par le retour à l'emploi de ces Personnes privées durablement d'emploi : les Personnes Privées Durablement d'Emploi les « PPDE ».

En tout juste deux ans, les premiers résultats sont déjà là. Sur les 10 territoires concernés, les 13 « EBE » créées ont permis de remobiliser vers l'emploi 1200 personnes dont 900 embauchées en CDI et temps choisi par elles en fonction de leurs disponibilités.



→ Drapeau vert



2. Trois rapports pour une extension en question

La démarche « Territoire zéro chômeurs de longue durée » a déjà montré sa pertinence. Elle fait toutefois l'objet au moment de l'annonce par le gouvernement de son extension prochaine à de nouveaux territoires tout comme de sa poursuite sur les zones déjà retenues, de plusieurs analyses contradictoires sur les gains (rentrées de cotisation, de taxes, meilleure intégration sociale des familles, ...) et économies générées (de prestations sociales, moindres indemnités chômage, ...) que cette expérimentation a déjà permis de réaliser.

C'est ainsi que trois rapports ont été conjointement publiés le 25 novembre 2019 celui du comité scientifique d'évaluation, celui de l'IGF-IGAS ainsi que celui préparé par l'association Expérimentation territoriale contre le chômage de longue durée (ETCLD).

On retiendra de ces trois rapports :

- La poursuite et l'extension de l'expérimentation sont actées par tous les rapports ;
- Ces rapports valident l'impact positif au niveau humain comme financier de cette expérimentation tant pour les personnes concernées que pour les collectivités où elle se déroule.
- En revanche, le rapport public de l'IGF-IGAS n'est fondé que sur des données administratives. Il ne prend donc en compte que très indirectement les personnes que les séances de porte à porte ont permis de localiser mais qui n'étaient pas inscrits à Pôle emploi ou au RSA. Or, celles-ci sont exclues de fait du marché du travail pour des raisons variées. Elles représentent environ 46% des effectifs du dispositif TZCLD et ont toute légitimité à y être ;
- Puisque ces personnes sortaient des radars sociaux, le rapport IGF-IGAS refusent de les comptabiliser car par définition, elles ne représentaient pas jusqu'à présent, une dépense pour les finances publiques! Cette approche apparaît comme volontairement étroitement comptable et ne tient pas compte d'externalités positives sous la forme de coûts évités au titre de l'éducation, la protection de l'enfance, la santé par exemple, au profit de ces personnes qui sont réintégrées dans le tissu économique et social grâce à cette expérimentation;
- De même, le rapport de l'inspection ignore l'apport des dynamiques de coopération territoriales permises par le dispositif comme la mise en évidence puis la couverture par les EBE de besoins sociaux précédemment non couverts.

→ Drapeau jaune



Les perspectives

Aujourd'hui, un document commun avec les services du ministère a été préparé afin d'aplanir les divergences. Il est vrai que tenter de mesurer quantitativement des avantages dont beaucoup sont avant tout qualitatifs (plus forte confiance en soi, meilleure intégration au sein du tissu social environnant, fierté des enfants de voir leurs parents repartir travailler, amélioration de l'état psychique,) est une gageure même si tous ces aspects ont forcément des

répercussions en termes de santé, d'intégration scolaire des enfants ou encore de consommation des familles.

Par ailleurs, pour clarifier plus précisément leurs souhaits, l'équipe dirigeante de l'association TZCLD a rédigé une avant-proposition de loi, de décret et de cahier des charges pour permettre de mettre à plat tous les aspects qui lui paraissent incontournables lors de la phase 2 de cette expérimentation.

En termes de qualité du dialogue démocratique, on peut noter qu'en dehors des divergences techniques sur la transformation en gain financier d'améliorations avant tout humaines et de réintégration de familles jusqu'alors exclues par le chômage, on peut se féliciter de constater après quelques réticences au départ, l'acceptation des services des ministères concernés de rentrer dans un dialogue de fond qui pourtant renverse complètement l'approche du haut vers le bas qui leur est familière. Toutefois, il faut rester vigilant sur l'évolution de ces bonnes intentions pour conforter le vote dans les mois qui viennent d'une proposition de lois consolidant la loi actuelle et permettant l'extension de ses dispositions à une cinquantaine de territoires.

→ Drapeau jaune

