

## Article 138 de la Loi Climat et Résilience<sup>1</sup>, les sociétés encore en ligne de mire.

Marion VILLAR – Docteur OMIJ.

Du chemin a été parcouru depuis l'ancien article L. 225-100 du Code de commerce, donnant la possibilité aux sociétés de prendre en compte des éléments de RSE dans la politique de l'entité<sup>2</sup>. Sous l'impulsion de l'Union européenne<sup>3</sup>, l'ordonnance du 19 juillet 2017<sup>4</sup> fait entrer le reporting extra-financier au rang des obligations légales pour les sociétés atteignant certains seuils<sup>5</sup>.

Ces sociétés doivent insérer dans leur rapport de gestion une déclaration de performance extra-financière (DPEF). Cette dernière doit, selon l'article L. 225-102-1 modifié du Code de commerce, présenter « *des informations sur la manière dont la société prend en compte les conséquences sociales et environnementales de son activité* ». Pêle-mêle, les sociétés doivent faire état de leurs engagements en faveur du développement durable, de l'économie circulaire, de la lutte contre le gaspillage alimentaire et la précarité alimentaire, du respect du bien-être animal, de la promotion de la diversité et des mesures liées à l'emploi des personnes en situation de handicap, sans compter les actions menées pour prévenir la corruption, pour favoriser les droits de l'homme, pour démontrer du respect des conventions de l'OIT.

La Loi Climat et Résilience complète, par touche, un article déjà – bien trop – dense. Ainsi désormais l'article L. 225-102-1 III alinéa 2 est complété afin d'inclure dans le cercle des informations à fournir, « *les postes d'émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre liées aux activités de transport amont et aval de l'activité* ». La déclaration devra, à ce titre, comporter un plan d'action « *visant à réduire ces émissions, notamment par le recours aux modes ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux et à l'électromobilité* ». Par ailleurs, le Gouvernement sera mis à contribution, car au regard de ces plans d'action, il devra établir un bilan national annuel. Le but sera d'« *analyse[r] [voire de juger ?] l'efficacité globale attendue de ces plans d'action* »<sup>6</sup> dans la lutte pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités de transport.

Si ces mesures sont issues de la proposition SD-B1.6 de la Convention citoyenne pour le climat de 2019<sup>7</sup>, elles n'en appellent pas moins quelques remarques.

---

<sup>1</sup> Loi. n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, JORF n°0196 du 24 août 2021, texte n°1.

<sup>2</sup> Dans sa version en vigueur jusqu'au 14 juillet 2017.

<sup>3</sup> Directive 2014/95/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 modifiant la Directive n°2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations non financières et d'informations relatives à la diversité par certaines grandes entreprises et certains groupes, JOUE L330, 15 novembre 2014, pp. 1-9.

<sup>4</sup> Ord. n°2017-1180 du 19 juillet 2017 relative à la publication d'informations non financières par certaines entreprises et certains groupes d'entreprises, JORF, n°0169 du 21 juillet 2017, texte n°13.

<sup>5</sup> Art. R. 225-104 C. com, pour les sociétés dont les titres ne sont pas admis à la négociation sur un marché réglementé, les seuils sont « *fixés à 100 millions d'euros pour le total du bilan, à 100 millions d'euros pour le montant net du chiffre d'affaires et à 500 pour le nombre moyen de salariés permanents employés au cours de l'exercice* » à la clôture de l'exercice ; Art. R. 22-10-29 C. com, pour les sociétés dont les titres sont admis à la négociation sur un marché réglementé, les seuils sont « *fixés à 20 millions d'euros pour le total du bilan, à 40 millions d'euros pour le montant net du chiffre d'affaires et à 500 pour le nombre moyen de salariés permanents employés au cours de l'exercice* » à la date de clôture de l'exercice.

<sup>6</sup> Rédaction du futur article L. 229-5-1 C. envir. issue de l'art. 138 de la loi du 22 août 2021.

<sup>7</sup> La mesure préconise de faire obligation aux chargeurs et aux entreprises commanditaires d'intégrer des clauses environnementales dans les contrats qu'ils passent. Ces clauses permettent de définir des objectifs, notamment en

La première est la difficulté juridique engendrée. Le législateur pose, en effet, un délai particulièrement court. Les informations devront être fournies pour les exercices comptables ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2022.

En outre, le train redeviendrait-il attractif ? Par la force des choses, la réponse est positive. Si la visée est de « *responsabiliser les chargeurs* »<sup>8</sup>, cela ne sera pas sans engendrer quelques questions pratiques voire techniques. Déployer le transport par des modes ferroviaires se résume au développement du fret ou du ferroutage. Autrement dit, comment faire du neuf avec du vieux ? Quoi qu'il en soit, les voies ferrées ne sont pas déployables à loisir, quand bien même on partirait du postulat qu'elles sont entretenues...

En ce qui concerne la résilience – mot clé de la loi – les sociétés sont encore une fois frappées. Néanmoins, il est une certitude : les sociétés concernées, soit 3800 entreprises en France, ne seront pas découragées<sup>9</sup> par cet ajout législatif. Grâce à leurs services juridiques, elles sont rodées aux changements et adaptations successifs de législation. De même, leurs capacités financières permettront sans aucun doute d'absorber le coût de création et de vérification de la déclaration de performance extra-financière, dont le contenu ne cesse de s'étoffer. Alors, espérons que les plans d'action, voulus par l'article 138 de la loi « Climat et Résilience » ne se résumeront pas à un vœu pieux, ou à quelques lignes de plus dans une déclaration, mais seront une réelle avancée en termes de protection de l'environnement. On ose à peine souhaiter que ces plans soient aussi une source d'inspiration pour l'action gouvernementale.



---

termes de réduction des émissions du transport. Par ce biais, la protection de l'environnement devient une obligation du rapport contractuel.

<sup>8</sup> X. DELPECH, Loi « Climat et résilience » : aspect de droit des affaires, *D. Actu.*, 8 septembre 2021 : « *c'est-à-dire aux entreprises commanditaires de prestations de transport de marchandises* ».

<sup>9</sup> D'après les chiffres donnés par le Ministère de la Transition Écologique : [Le rapportage extra-financier des entreprises | Ministère de la Transition écologique \(ecologie.gouv.fr\)](https://www.ecologie.gouv.fr/rapportage-extra-financier-des-entreprises) (<https://www.ecologie.gouv.fr/rapportage-extra-financier-des-entreprises>)

<sup>10</sup> Image issue de : [Loi climat et résilience : l'écologie dans nos vies | Ministère de la Transition écologique \(ecologie.gouv.fr\)](https://www.ecologie.gouv.fr/loi-climat-resilience) (<https://www.ecologie.gouv.fr/loi-climat-resilience>)