

### C3.4 - Remplacer une part significative de la Taxe d'Enlèvement des Ordures Ménagères (TEOM) par des modalités plus justes et favorisant les comportements écoresponsables

Un [amendement](#) a effectivement été voté dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021 afin d'encourager les collectivités territoriales à expérimenter la tarification incitative sur les déchets en prolongeant le dispositif de 5 à 7 ans. Charge désormais aux collectivités de se saisir de cet outil pour mettre en œuvre une tarification des déchets adaptée à la production de leurs usagers : chaque collectivité est responsable du choix des modalités de financement du service public de gestion des déchets.

### PT 1.5 - Durcir et appliquer la réglementation sur la gestion des déchets

La loi Anti-gaspillage pour une économie circulaire, promulguée en février 2020, réforme plusieurs aspects relatifs à la gestion des déchets. Son application via la rédaction des textes réglementaires a cependant pris un certain retard du fait notamment de la crise du coronavirus : plusieurs de ses dispositions ne sont donc pas encore opérationnelles.

### PT 3.3 - Mettre en place les modalités de financement par loi ou décret avec un emprunt d'État dédié au financement de la transformation des entreprises

Le gouvernement met en avant 3 financements qui ciblent les investissements verts des entreprises. La proposition des citoyens ne précise pas les modalités de financement (subvention, prêts garantis), ni les bénéficiaires ou les équipements éligibles. Il est donc difficile d'évaluer si les investissements qui sont mis en avant par le Gouvernement correspondent aux attentes des citoyens.

- Le plan de relance consacre 1,2 milliards d'euros à la décarbonation de l'industrie sur 2020-2022.
- Bpifrance mobilisera près de 2,5 milliards d'euros en financement direct sur la durée du plan de relance pour accompagner et financer la transition énergétique et écologique des entreprises (avec notamment la création de prêts verts pour la transition de PME et ETI et de prêts d'économies d'énergie).

L'offre des Prêts verts et des Prêts économie d'énergie existaient déjà. Il s'agit par ailleurs pas de subventions mais de prêts garantis. 1,2 milliards d'euros paraît une somme considérable cependant les besoins pour moderniser le parc de production de l'industrie lourde en France sont très importants.

### PT 9.1 - Ajustement carbone aux frontières de l'UE (en fonction de l'empreinte carbone) et prise en compte les enjeux de redistribution pour éviter de peser sur les ménages les moins favorisés

Depuis le gouvernement sous Président Sarkozy, c'est un sujet que la France défend à l'échelle européenne. Aussi le Président actuel porte une proposition de mécanisme d'inclusion carbone sur un nombre limité de secteurs concernés (ciment et acier notamment). Cependant, ces propositions n'abordent pas la question de l'utilisation des recettes pour éviter qu'une telle mesure pèse sur les ménages les moins favorisés. Cette mesure, surtout, n'est de facto pas encore adoptée et aucun schéma redistributif n'émane pour l'instant des textes gouvernementaux.

### SD-A1.1 - Inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés, notamment pour les trajets domicile-travail, en généralisant et en améliorant le forfait mobilités durables, prévue par la récente loi d'orientation des mobilités

Une hausse de 400 à 500 € du forfait mobilités durables a été votée mais la demande prioritaire de la Convention Citoyenne pour le Climat, celle de la généralisation du forfait mobilités durables, reste toujours un vœu pieu. Le forfait mobilités concerne à ce jour moins de 1% des salariés.

### SD-A1.2 - Réduire les incitations à l'utilisation de la voiture en réformant le système d'indemnité kilométrique de l'impôt sur le revenu

Les citoyens proposaient de réformer le barème de l'indemnité kilométrique en l'indexant sur les émissions de CO2 de la voiture. Le Gouvernement n'a pour le moment pas repris cette proposition et simplement annoncé la mise en place d'un barème spécifique pour les véhicules électriques, qui n'a pas été mise en œuvre pour le moment

### SD-A4.1 - Réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %

Il s'agit d'une des mesures débattues lors des débats sur le projet de loi de finances 2021. Plusieurs députés ont déposé des amendements dans ce sens qui ont été rejetés. La proposition a été adoptée

mais pour le moment seulement au Sénat en première lecture et avec un avis défavorable du gouvernement.

#### **SD-A2.1 - Créer des parkings relais**

Les citoyens proposaient d'inscrire dans la Loi l'objectif de création des parkings relais pour permettre aux personnes de déposer leur véhicule à la lisière du centre-ville; ainsi que son accompagnement financier par l'Etat. Le Gouvernement mentionne simplement l'adoption budget supplémentaire pour la modernisation et d'amélioration des infrastructures de transports nationale dans la plan de relance et renvoie au PJJ CCC pour l'adoption des mesures demandées par les citoyens.

#### **SD-A2.3 - Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables**

Malgré une avancée permise par le plan de relance (qui alloue, par le biais des régions, jusqu'à 200 millions d'euros supplémentaires pour la période 2021-2022 au développement de la pratique du vélo en France), les crédits alloués au fonds vélo demeurent inférieurs à la demande de la Convention Citoyenne pour le Climat d'investir 200 millions d'euros par an en faveur du vélo. Plusieurs amendements déposés en ce sens ont été rejetés dans le cadre des débats sur le projet loi de finances pour 2021.

#### **SD-A2.4 - Généraliser les aménagements de voies réservées aux véhicules partagés et aux transports collectifs sur les autoroutes et voies rapides**

Les citoyens demandaient l'obligation d'aménagements réservés aux véhicules partagés pour les territoires concernés par les ZFE. Or, le Gouvernement n'a pas retenu cette proposition et renvoie au PJJ CCC pour des dispositions supplémentaires.

#### **SD-A4.3 - Développer un plan d'investissement massif pour moderniser les infrastructures, les matériels roulants et les gares pour en faire des pôles multimodaux (lien avec les voitures, cars, vélos...)**

Afin de moderniser et de développer l'usage du train, les citoyens de la Convention citoyenne pour le climat demandaient un plan d'investissement massif dans le transport ferroviaire de 1,1 Md€ supplémentaires par an jusqu'en 2027. Les mesures adoptées par le Gouvernement dans le cadre du plan de relance ne répondent que très partiellement à cette attente. En effet, sur les 4,75 Mds€ annoncés, seuls 650 M€ constituent de nouveaux crédits d'investissement. Les 4,1 mds € restants iront à SNCF Réseau non pas pour accélérer la modernisation du réseau mais pour préserver les capacités d'investissement du contrat de performance et permettre de maintenir les travaux de régénération déjà programmés pour les deux prochaines années. Ce qui a été présenté comme un "plan de relance du ferroviaire" doit donc être présenté à plus juste titre comme un plan de soutien à SNCF Réseau, certes indispensable, mais insuffisant au regard des besoins d'investissements dans le train. Enfin, il faut souligner que les 650 M€ de nouveaux crédits d'investissement couvrent uniquement les deux prochaines années, soit 325 M€ par an pendant deux ans, bien loin des 1,1 Md€ par an jusqu'en 2027 demandés par les citoyens ...

#### **SD-B1.4 - Sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole, en échange de compensations fortes pour les transporteurs sous forme d'aides au financement accrues pour l'achat de poids-lourds neufs plus propres en remplacement des poids lourds polluants**

Dans le Projet de loi de finances pour 2021 aucun amendement n'a repris la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat de sortir progressivement des avantages fiscaux pour les transporteurs routiers qui se chiffrent chaque année à 1,4 milliard d'euros. Par contre il y a deux mesures pour donner des financements au secteur pour soutenir l'achat de poids lourds électriques et à hydrogène, à travers la mise en place de primes à l'acquisition ou à la conversion ( 100 millions d'euros sur 2021-2022 via le Plan de relance) et la prolongation jusqu'au 31 décembre 2024 du dispositif de suramortissement des véhicules de plus de 2,6 tonnes utilisant certaines énergies propres.

#### **SD-B2.3 - Agir sur la réglementation internationale pour encadrer les émissions des gaz à effet de serre des navires**

La France a soutenu l'adoption récente par l'Organisation Maritime Internationale d'un accord particulièrement peu ambitieux qui permettra aux émissions de CO2 du secteur maritime de continuer à augmenter jusqu'en 2030.

#### **SD-C.1.1 - Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution**

Les citoyens demandaient une augmentation du montant du bonus à 9 000 €, en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO2 ; si le plan de relance acte un budget supplémentaire pour le bonus et la prime à la conversion sur 2 ans, les montants unitaires sont inférieurs à ce que demandent les citoyens. De plus, la mise en place d'un bonus poids n'a pas été retenue.

#### **SD-C.1.2 - Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte**

Le renforcement du malus automobile voté dans le cadre du Projet de loi de finances est en deçà de la proposition portée par la Convention Citoyenne pour le Climat : pour la majorité des modèles commercialisés en France, le malus automobile adopté par les députés sera environ 3 fois inférieur à ce que proposait la Convention Citoyenne pour le Climat. Alors qu'elle devait aboutir en 2022, cette trajectoire timide de renforcement a par ailleurs été retardée d'un an supplémentaire et n'aboutira qu'en 2023.

Le « malus poids » proposé par le Gouvernement et adopté par les députés ne répond pas à la proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat : en ne s'appliquant qu'aux voitures de plus de 1800 kg, ce malus ciblera moins de 3 % des voitures et ne permettra pas de freiner les ventes de SUV qui pèsent, en moyenne 1350 kg.

#### **SD-C.1.4 - Moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction de l'émission de CO2 pour encourager les véhicules propres**

La mesure portée par le gouvernement ne répond pas à la proposition de la Convention citoyenne pour le climat : alors que ses membres proposent de moduler les taxes sur les contrats d'assurance en fonction des émissions de CO2 et du poids, le gouvernement s'est contenté de proposer d'exonérer les voitures électriques. Cette mesure ne permet pas d'envoyer, comme le préconisent les citoyens, un signal aligné avec les barèmes proposés pour le malus automobile et le malus au poids. Par ailleurs, le gouvernement n'a pas donné suite à la proposition de la Convention d'inciter les compagnies d'assurance à favoriser, à travers leur tarification, les véhicules propres.

#### **SD-C.1.7 - Créer des vignettes vertes à positionner sur les plaques d'immatriculation pour les véhicules les plus propres et donnant accès à des services particuliers : accès au centre-ville, places de parking, etc.**

Les citoyens proposent d'aller plus loin que le système de vignettes Crit'Air en créant une signalétique distincte pour les véhicules à très faibles émissions. Cette demande n'a pas été mise en place par le Gouvernement.

#### **SD-E4 - Taxer davantage le carburant pour l'aviation de loisir**

Cette proposition a bien été adoptée dans le cadre du Projet de Loi de Finances pour 2021 par l'Assemblée Nationale en première lecture, mais l'augmentation du barème a été lissée sur plusieurs années au lieu de reprendre directement la préconisation de la CCC.

#### **SL1.1 - Contraindre les propriétaires occupants et bailleurs à rénover de manière globale**

A ce jour il ne figure aucune disposition réglementaire contraignant les propriétaires de logements privés à rénover de manière globale, c'est à dire dans l'entendement des Citoyen-nes au niveau de performance BBC rénovation soit 80 kWh/m2/an (énergie primaire).

#### **SL1.2 - Obliger le changement de chaudières au fioul et à charbon d'ici à 2030 dans les bâtiments neufs et rénovés**

Un décret précisant cette obligation est attendu avant le 31 décembre 2020. Aucun projet de décret n'a encore été présenté pour une consultation publique ou aux conseils consultatifs obligatoires.

#### **SL1.4 - Un système progressif d'aides à la rénovation, avec prêts et subventions pour les plus démunis**

Le système d'aides en place (Ma Prime Rénov', Certificats d'économies d'Énergie, Eco-PTZ) est progressif en fonction des revenus mais rate globalement sa cible pour les ménages les plus modestes. Le mur du Reste-à-charge 0 pour ces "plus démunis" dans leurs opérations de rénovation globale reste à franchir.

### SL1.5 - Former les professionnels du bâtiment pour répondre à la demande de rénovation globale et assurer une transition de tous les corps de métiers du BTP vers des pratiques écoresponsables

Réformer les labels conditionnant l'accès aux aides publiques afin que ceux-ci soient enfin des marqueurs de confiance et des gages de grande qualité est la moindre des choses. Il manque une prise de conscience forte et une initiative d'importance française et européenne pour mettre les professionnels du bâtiment à la hauteur des enjeux de la rénovation performante.

### SL3.3 - Prendre immédiatement des mesures coercitives pour stopper les aménagements de zones commerciales périurbaines très consommatrices d'espace

Un moratoire sur les infrastructures commerciales a été annoncé par le Gouvernement. Mais ce moratoire doit également intégrer les entrepôts de e-commerce qui aggravent l'artificialisation des sols, font exploser les produits importés et l'empreinte carbone de la France, et détruisent des dizaines de milliers d'emplois dans la grande distribution et les commerces de proximité. Jusqu'ici l'engagement du Gouvernement ne couvre que insuffisamment la proposition des citoyens.

### SL3.13 - Rendre les centres plus attractifs par la revitalisation des commerces et le maintien des écoles en milieu rural

150 000 à 300 000 emplois dans le commerce sont menacés du fait de la gestion de la crise sanitaire. En imposant deux périodes de fermeture aux commerces tout en refusant d'annuler leurs loyers, privilégiant les foncières de l'immobilier et les banques, le Gouvernement a forcé les commerces à s'endetter lourdement. Les aides, qui ont certes beaucoup augmenté pour le deuxième confinement, ne suffiront pas toujours. Pour s'en sortir, ils vont devoir rapidement réaliser un chiffre d'affaires supérieur à celui d'avant le COVID-19. Difficile, voire impossible, car nous entrons dans une période de récession et que les géants du e-commerce prennent une place de plus en plus importante dans notre économie, avec le soutien du Gouvernement. En conséquence, la désertification des centres ville risque de s'aggraver considérablement dans les prochaines années.

### SN.1.1.1 - Mettre en place une prime à l'investissement pour les établissements leur permettant de s'équiper en matériel, de former les personnels, de mener des campagnes de sensibilisation afin d'atteindre les objectifs de la loi Egalim

Le plan de relance présente une prime à l'investissement insuffisante. Seulement 50 millions d'euros sur 2 ans pour les cantines maternelles et élémentaires de 1 500 petites communes, éligibles à la dotation de solidarité rurale (DSR). Pourtant la CCC cible sa proposition sur les établissements de restauration collective et non uniquement le secteur scolaire. La proposition du plan de relance est bien peu ambitieuse par rapport aux besoins identifiés de 330 millions par an pour accompagner la conversion de toute la restauration collective publique et privée (crèches, maternelles, primaires, collèges, lycées, universités, hôpitaux, EHPAD), et ce, pendant 3 ans (soit 1 milliard d'euros au total). Lors de l'examen du Projet de loi de finances 2021, les amendements visant à intégrer cette demande ont tous été rejetés.

### SN.2.1.5 - Inscription dans la loi et le PSN : Aider à la structuration de la filière des protéagineux (augmentation de l'autonomie du cheptel animal français, 100 % d'autonomie pour l'alimentation humaine en protéines végétales, accroissement de la diversification des cultures dans la PAC, mise en œuvre du Plan Protéines Végétales national)

Une [utilisation durable](#) des 100 M€ dans le plan de relance pour le développement des protéines végétales ont été rejetés lors des débats sur le Projet de loi de finances pour 2021 et n'est à l'heure actuelle pas assurée. Des amendements déposés dans ce sens à l'Assemblée nationale ont été rejetés.

### SN.4.1.2 - Demander au gouvernement français de défendre une réforme politique commerciale européenne : inscrire le principe de précaution dans les accords commerciaux, inscrire le respect des engagements de l'accord de Paris comme objectifs contraignants, mettre fin aux tribunaux d'arbitrage privés, garantir la transparence et permettre le contrôle démocratique des négociations, mettre en place un règlement européens sur les clauses miroirs.

La politique commerciale européenne n'a à ce stade pas évolué et elle reste climaticide. Si la France défend la mise en place de chapitres développement durable contraignant depuis des années, les accords avec le Canada, (CETA) le Japon, le Vietnam et Singapour ont été validés par ce gouvernement sans que les dispositions relatives à l'environnement ne soient contraignantes. Il en va

de même pour les accords en cours de négociations (Nouvelle Zélande, Australie, Etats-Unis...) dont les mandats de négociation n'imposent pas à la Commission européenne de mettre en place des clauses environnementales contraignantes. La France n'a d'ailleurs pas demandé la fin de l'application provisoire du CETA comme le demandaient les 150 citoyens. Sur les tribunaux d'arbitrages privés, la France n'a pas non plus demandé à sortir des accords de protection d'investissements dont elle est membre comme la charte de l'énergie. Le fait que l'accord de Paris et le principe de précaution sont maintenant cités dans certains accords de libre-échange, c'est dans des chapitres non-contraignants rendant par conséquent ces dispositions sans effet en cas de non-respect des objectifs climatiques. Sur les clauses miroirs, aucun règlement n'est en cours de discussion, la France devrait d'ailleurs en faire une de ses priorités lors de la présidence française de l'UE qui débute en janvier 2022.

#### SN.4.1.3 - Demander au gouvernement français de défendre des positions auprès de l'OMC : prendre en considération les accords de Paris dans les négociations commerciales, mise en place de sanctions pour les États récalcitrants, inclure les clauses environnementales dans les négociations d'accords commerciaux

La France doit porter une réforme de l'OMC afin que le droit de l'environnement soit supérieur au droit commercial, à ce stade, la position européenne est loin d'être à la hauteur. Pour les accords de commerce bilatéraux, les engagements pris dans le cadre de l'accord de Paris (NDC) doivent avoir une portée réellement contraignante. Pour cela il faudrait mettre en place un mécanisme qui abaisse ou supprime les droits de douanes uniquement si les trajectoires de réduction des émissions sont respectées, et qu'à l'inverse ils soient relevés si un Etat déviait de sa trajectoire de réduction de GES. Ce mécanisme aurait pour effet de mettre le commerce au service de la transition écologique et de rendre réellement contraignant l'accord de Paris car actuellement le fait de l'avoir ratifié n'entraîne aucune sanction en cas de non-respect.