

Montreuil, juin 2021

**Tableau comparatif :** Écart entre les mesures de la Convention Citoyenne pour le Climat, le texte de loi initial du Gouvernement et le texte de loi après son passage à l'Assemblée nationale et au Sénat

Propositions initiales CCC	Projet de loi Climat & Résilience présenté par le gouvernement	Projet de loi après passage à l'Assemblée nationale	Projet de loi après passage au Sénat
<b>CONSOMMER Articles 1 - 12</b>			
<b>Régulation de la publicité</b>			
<b>Proposition C2.1 : Interdire de manière efficace et opérante la publicité des produits les plus émetteurs de GES, sur tous les supports publicitaires</b>			
<b>Proposition SN.5.2.2 : Interdire la publicité sur les produits proscrits par le PNNS</b>			
La Convention Citoyenne propose d'interdire sur tous les supports publicitaires les produits ayant un fort impact sur l'environnement et notamment la <b>publicité des véhicules</b> consommant plus de 4 l/100km et/ou émettant plus de 95gr de CO2 au km.	L'interdiction de publicité pour les produits polluants est remplacée par une <b>interdiction de promotion des énergies fossiles</b> , qui sont en fait rares dans les publicités. Le gouvernement au lieu d'interdire la publicité pour les produits polluants en dehors de ce secteur propose dans son projet de loi de plutôt mettre en place une variante entre le CSA, les annonceurs et les médias telle que pratiqué dans le domaine alimentaire. Ce procédé	Sur l'article 4, Barbara Pompili et Aurore Bergé (rapporteuse du titre Consommer) ont <b>exclu dès le départ toute réduction ou extension du champ d'application de l'article</b> , entraînant le fait que seules les énergies fossiles – qui ne représentent qu'une part infime des dépenses publicitaires – seront visées par le texte. Une précision a été apportée : toutes les techniques commerciales (ventes, promotion, location) seront visées par l'article. Les groupes LFI, GDR, Socialistes et les ex-EDS ainsi que certains députés LREM et MODEM ont porté	Les sénateurs ne sont pas revenus sur le périmètre d'interdiction de la publicité et sur les types de produits concernés. L'article 4 prévoit donc toujours majoritairement une interdiction de publicité portant uniquement sur les énergies fossiles. Cependant, ils ont inscrit dans le texte l'interdiction de la pub pour la vente des voitures les plus polluantes...en 2028. Le calendrier est trop lointain, et les sénateurs ne prennent pas en compte le critère du poids des voitures dans cette interdiction, ce qui en limite grandement la

<p>La convention citoyenne propose d'interdire la publicité pour les produits déconseillés par le Programme national nutrition santé (PNNS)</p>	<p>n'a pour l'instant jamais prouvé son efficacité.</p> <p>Cette mesure est <b>absente du projet de loi</b>. Le Ministère de l'Agriculture avait annoncé que cette proposition serait traitée dans le cadre d'une mesure plus large concernant la publicité dans son ensemble, et qu'un accord à ce sujet aurait été trouvé avec les annonceurs et les industries agroalimentaires. Cela reste à clarifier, mais il pourrait s'agir d'une mesure sur le modèle de la charte alimentaire du CSA déjà en vigueur, qui n'est pas contraignante et a déjà fait la preuve de son inefficacité.</p>	<p>plusieurs propositions visant à étendre le champ de l'interdiction aux voitures malusées, SUV, produits utilisant des énergies fossiles, produits à l'impact excessif sur le climat, vols en avions pour séjours courts... Tous ont été rejetés. Les arguments qui leur ont été opposés par la majorité : la préservation des libertés d'expression et d'entreprendre, le choix de l'information aux consommateurs plutôt que l'interdiction (l'éco-score sera affiché sur les publicités) et de la confiance envers les acteurs du secteur au travers des engagements volontaires. Le gouvernement et la majorité ont par ailleurs rejeté toutes les propositions visant à encadrer ces codes de bonne conduite pour leur donner plus de robustesse. Quelques petites avancées mais très modestes notamment la définition du greenwashing comme pratique commerciale trompeuse avec des sanctions renforcées et l'obligation d'afficher dans la publicité la notation environnemental du produit promu quand il y en a une.</p>	<p>portée. Mais ils ont le mérite d'avoir fait un pas de plus que l'Assemblée sur le sujet, qui avait complètement bloqué sur la question de la publicité automobile. D'autres amendements intéressants ont été adoptés : un amendement d'une sénatrice socialiste qui vise à sensibiliser le consommateur à la présence de fibres microplastiques dans le textile, ainsi qu'un amendement du groupe écologiste qui interdit la publicité proposant une remise ou une réduction annulant l'effet du malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes (de type « malus offert »).</p> <p>Malgré ces différents points, l'article 4 reste bien loin de l'ambition nécessaire.</p> <p>Par ailleurs, le 10 juin le rapport Leroy-Bousquet a été publié : il devait formaliser des engagements volontaires des filières sur la publicité. Ce rapport, présenté comme une contrepartie pour justifier l'absence d'interdictions plus larges d'autres produits ayant un impact néfaste pour l'environnement dans le texte du projet de loi, reste silencieux sur des engagements précis de la filière.</p> <p>Un amendement adopté à l'initiative du groupe écologiste permet néanmoins de sanctionner les acteurs en cas de non-respect des codes de bonne conduite.</p>
---	---	---	---

Proposition C3.2 : Mise en place progressive d'un système de consigne de verre (lavable et réutilisable) jusqu'à une mise en place généralisée en 2025			
La Convention Citoyenne propose de mettre en place un <b>système de consigne pour réemploi</b> sur les emballages en verre en vue d'une généralisation d'ici 2025.	Art 12 : La mise en place d'une consigne sur le verre "pourra" notamment être généralisée à partir de 2025 : <b>la décision est de facto reportée.</b>	La date de 2025 a été supprimée de l'article 12, ainsi que le terme généralisation : le texte se contente de redonner une possibilité de mise en place de systèmes de consigne au cas par cas sans envisager de passage à échelle. <b>La trajectoire de mise en place du système de consigne sur le verre n'a jamais été aussi floue.</b>	Les différentes discussions au Sénat auront permis de préciser les dispositions relatives à la consigne et au réemploi en introduisant <b>l'élaboration d'une trajectoire d'emballages réemployés par l'Observatoire national du réemploi et de la réutilisation</b> : si cela ne permet pas la réintroduction immédiate de la consigne pour réemploi, c'est néanmoins un premier pas important. Les sénateurs et sénatrices ont par ailleurs voté <b>l'augmentation des moyens alloués au réemploi par l'éco-organisme en charge des emballages.</b>
TRAVAILLER et PRODUIRE (Articles 13 - 23)			
PROPOSITION PT6.3 : Bonus pour les entreprises ayant une évolution positive - Conditionner les aides publiques à l'évolution positive du bilan gaz à effet de serre			
La Convention Citoyenne propose de mettre en place une <b>éco-conditionnalité climat</b> pour les entreprises concernant les <b>aides publiques</b> à l'aide d'un dispositif type Bonus-Malus en fonction de l'évolution des émissions de l'entreprise.	Rien dans la loi : Initialement la proposition du Gouvernement <b>proposait au sujet du reporting climat des entreprises</b> (scope 1 à partir de 50 salariés voté dans le cadre du PLF et élargissement du bilan SCOPE 3 aux entreprises de plus de 250 salariés via le niveau européen). Mais dans le texte du Projet de loi, même cette proposition très limitée a disparu. A aucun moment le sujet des éco-conditionnalités aux aides n'est abordé ou la volonté d'obliger les	Tous les amendements concernant la responsabilité environnementale des entreprises ont été déclarés <b>irrecevables</b> , en Commission comme en séance publique. Le sujet n'a donc à aucun moment pu être débattu, au motif qu'il n'aurait "pas de lien direct ou indirect avec le texte de loi" (cavalier législatif). La décision de qualifier un amendement de cavalier législatif est prise respectivement par la Présidente de Commission et le Président de l'Assemblée nationale. Elle est très largement subjective et n'est pas contestable (pas de recours	Toujours rien dans la loi. Les amendements portant sur l'écoresponsabilité des entreprises ont cette fois pu être débattus par les sénateurs, sans succès. Les arguments s'y opposant portaient surtout sur la complexité du dispositif et les difficultés de mise en œuvre, tout en niant le fait que de nombreux travaux sont en cours, qui travaillent déjà sur des méthodologies de trajectoires sectorielles pour les entreprises : ACT Assessing low Carbon Transition®, Science Based Targets, les feuille de route de décarbonation

	entreprises à baisser leurs émissions en fonction d'une trajectoire climatique.	possible), ce qui montre que le sujet dérange.	sectorielles du Gouvernement. Il a également été mis en avant que ce type de débat devrait plutôt avoir lieu à l'échelle européenne, dans le cadre de la mise à jour de la directive sur la publication d'informations extra-financières (NFRD). Cependant, le fait d'avoir une longueur d'avance en tant qu'Etat membre permettrait de renforcer l'ambition du débat européen et de valoriser l'action climatique des entreprises françaises.
<b>PROPOSITION PT4.1 : Accompagner les salariés et les entreprises dans la transition</b>			
La Convention Citoyenne propose d' <b>anticiper et planifier la reconversion des entreprises</b> , de créer et financer les <b>formations professionnelles</b> initiales et continues, d' <b>accompagner les personnes</b> qui perdraient leur emploi et les entreprises dont les emplois évoluent et aider les petits entreprises et les sous-traitants dans le redressement lorsque leur activité disparaît.	Art 16 : L'outil de la gestion prévisionnelle des emplois et compétences doit davantage intégrer les enjeux de la transition écologique. Le texte propose d'autres mesures (Art 17 : intégration de 2 acteurs de la transition écologique sur le territoire du CREFOP; Art 18 : les opérateurs de compétences doivent informer et accompagner les entreprises sur l'impact de la transition écologique sur les compétences) pour améliorer la prise en compte des enjeux écologiques dans la formation et la sensibilisation des entreprises mais <b>n'aborde pas le sujet de l'accompagnement concret des entreprises et des personnes dont l'emploi est ou sera menacé.</b>	La discussion en hémicycle sur les trois articles concernant l'emploi n'a pratiquement rien changé à leur rédaction. La rapporteure Cendra Motin a sans cesse répondu que les propositions portées par les députés devaient surtout être discutées dans le cadre du "dialogue social en entreprise", un beau moyen de renvoyer aux calendes grecques toute avancée sur la question et de laisser une liberté absolue aux entreprises.  Parmi les groupes politiques, les députés LREM étaient particulièrement absents sur la question de l'accompagnement des salariés. Les groupes de l'opposition de gauche, eux, ont bien rappelé les enjeux de justice sociale qui se cachent derrière la question de l'emploi, soulignant le lien fort entre le fait de penser les transformations de l'emploi sur le long terme et une prise de conscience de la part des entreprises de la nécessité absolue d'un changement de trajectoire.	Art 17 : Les sénateurs marquent un point par rapport aux députés. En effet, en votant un amendement du groupe écologiste, ils introduisent la problématique des reconversions professionnelles dans le texte, jusque-là absente. L'amendement adopté vise à renforcer l'action des régions pour la reconversion professionnelle des secteurs sinistrés par la crise climatique, en proposant que l'un des schémas régionaux identifie les <b>secteurs et bassins d'emploi menacés</b> par la transition écologique et détermine des objectifs de soutien à la reconversion professionnelle.  Par ailleurs, en commission les sénateurs ont clarifié le filet social pour les salariés des entreprises exploitant des centrales à charbon, qui devront fermer d'ici 2022.

		<p>Que contient donc le texte ? <b>Aucune réflexion de long terme sur l'accompagnement des salariés vers la reconversion professionnelle</b> dans certains secteurs d'activité dont on sait déjà qu'ils seront fortement impactés par la transition écologique. <b>Aucune disposition prévue pour mobiliser massivement la formation professionnelle</b> dans ce but. Le projet de loi s'en tient à des questions de gouvernance, au risque de laisser à l'avenir les salariés payer le prix de cette absence d'anticipation.</p>	
<b>SE DÉPLACER Articles 24 - 37</b>			
<p><b>Régulation du secteur aérien</b>  <b>Proposition SD-E1: Adopter une éco-contribution kilométrique renforcée</b>  <b>Proposition SD-E2 : Organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes ou il existe une alternative bas carbone satisfaisante (sur un trajet de moins de 4h)</b>  <b>Proposition SD-E3 : interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants</b></p>			
<p>La Convention Citoyenne pour le climat propose de mettre en place une <b>éco-contribution</b> sur les billets d'avion, la <b>suppression des connexions aériennes intérieures</b> réalisables en moins de 4h de train, et <b>l'interdiction des extensions d'aéroports</b>.</p>	<p>Art 35 : Le Gouvernement appose un <b>joker</b> en bonne et due forme sur la proposition d'éco-contribution, avec une formulation particulièrement alambiquée qui renvoie à plus tard la décision; en fonction de scénario de trafic et du résultat de futures négociations européennes.  Art 36 : Le Gouvernement <b>amoindrit également de moitié la proposition sur les vols intérieurs, tout en en la truffant d'exceptions</b> en faisant référence à un éventuel transport aérien "décarboné" et en exonérant les</p>	<p>Tous les amendements visant à renforcer l'ambition du texte ont été rejetés.  Art 35 : Le texte n'a pas bougé et se contente d'une <b>demande de rapport sur la fiscalité du secteur aérien</b> avec mise en œuvre des préconisations du rapport en 2025.  Art 36 : Le texte n'a pas bougé et reste sur une fermeture théorique des lignes aériennes dont le temps de trajet est inférieur à <b>2H30 en train</b>, avec l'exonération des passagers en correspondance. Le fort taux de correspondance sur ces lignes laisse présager que seule la connexion Orly Bordeaux sera réellement fermée, loin de l'ambition de la CCC sur le sujet.</p>	<p>Les sénateurs ont modifié à la marge le volet du texte portant sur l'aérien : ils ont adopté un amendement qui vise à habiller le ministre des transports à fixer un prix plancher sur certaines liaisons aériennes. Ils ont également apporté des précisions sur la dérogation à l'interdiction des liaisons substituables en 2h30 : cette dérogation vaut pour les vols avec au moins 50% de passagers en correspondance, <b>ce qui circonscrit donc bel et bien l'interdiction à la seule liaison Bordeaux-Orly</b>.  A propos de la compensation carbone, le Sénat souhaite limiter la casse en renforçant la définition et les critères</p>

	<p>connexions comprenant des passagers en correspondance.</p> <p>Art 37 : Concernant le <b>principe d'interdiction des extensions d'aéroports</b>, la référence à la compensation carbone pour le bilan GES des aéroports est particulièrement problématique et revient à vider la proposition des citoyens de sa substance. L'entrée en vigueur est prévue en 2022, et de nombreuses exonérations pour des projets en cours sont prévues. Alors que les citoyens envisageaient la compensation carbone, qui ne peut en aucun cas se substituer aux réductions d'émissions, comme solution de dernier recours pour les vols vers les DROM, le Gouvernement, de manière très problématique, rend obligatoire ce recours pour les vols intérieurs à partir de 2022.</p>	<p>Art 37 : Le texte n'a pas bougé et par ailleurs ne permet pas d'interdire les <b>9 plus gros projets extensions d'aéroport</b> en cours.</p>	<p>environnementaux de la compensation. Il demande aussi qu'à compter du 1er janvier 2023, au minimum 50 % des projets d'absorption du carbone soient situés sur le territoire français ou sur le territoire d'autres Etats membres de l'Union européenne.</p>
<b>Proposition SD-B1.4 : sortir progressivement des avantages fiscaux sur le gazole</b>			
<p>La Convention Citoyenne propose de mettre fin aux <b>avantages fiscaux sur le gazole</b> pour les poids lourds d'ici 2030 à partir de la Loi de finances pour 2021.</p>	<p>Art 30 : Le Gouvernement renvoie le débat au Projet de loi de finances pour 2023 et la proposition d'un futur Gouvernement. Contrairement à la proposition des citoyens (3c€ par an) aucune augmentation annuelle n'est indiquée.</p>	<p>Le texte mentionne une évolution de la fiscalité des carburants, visant à supprimer la niche fiscale actuelle d'ici à 2030. Contrairement à la proposition de la Convention Citoyenne, <b>aucun calendrier précis n'est acté</b>. Concrètement, la mise en place de la mesure est renvoyée à l'après 2022 et est conditionnée à : une convergence de la réglementation au niveau européen et à l'accessibilité de solutions alternatives au gazole pour les poids lourds.</p>	<p>Les sénateurs ont conditionné la suppression de l'avantage fiscal sur le gazole routier à la disponibilité d'une offre "alternative et abordable", ce qui va à l'encontre de la demande des citoyens de la convention citoyenne. En effet, la suppression de l'avantage fiscal permettrait à l'Etat de se doter de ressources qui pourraient en partie être utilisées afin d'aider la filière à s'équiper de véhicules et motorisations plus propres.</p>

		<p>Les amendements visant à préciser qu'un plus grand report modal du transport de marchandises depuis la route vers le train ou le fleuve était nécessaire ont tous été rejetés. A l'inverse, l'Assemblée a souhaité préciser que le secteur routier devait obtenir un soutien <u>renforcé</u> pour accéder à des véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre.</p>	
<b>Proposition SD-C1.3 : Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs</b>			
<p>La Convention Citoyenne propose d'interdire à compter du 1er janvier 2025 <b>la vente de véhicules neufs émettant plus de 110 gCO2/km</b> et à compter du 1er janvier 2030 la vente des véhicules neufs émettant plus de <b>90 gCO2/km</b>.</p>	<p>Art 25 : Le Gouvernement <b>évacue le seuil proposé par les citoyens pour 2025</b> et instaure un objectif d'interdiction de vente des véhicules émettant plus de 95gCO2/km <b>d'ici à 2030</b>.</p>	<p>Article 25 : Le seuil fixé pour <b>2030</b> pour les voitures individuelles n'a pas bougé. Un amendement parlementaire a été adopté et a fixé un objectif de fin de vente pour les poids lourds utilisant majoritairement des carburants fossiles.</p>	<p><b>Article 25</b> : les sénateurs ont acté pour la mise en œuvre de cet article que le recours aux biocarburants et au rétrofit devait également compléter le soutien à l'acquisition de véhicules propres. Ils ne sont pas revenus sur la date de la fin de vente et n'ont donc pas réhaussé l'ambition de la mesure. Ils ont également fixé un objectif pour l'Etat d'un million de véhicules rétrofités d'ici à 2030.</p>
<b>PROPOSITION SD-C1.6 : Proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur</b>			
<p>La Convention Citoyenne propose des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'état, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur (léger et pas trop cher).</p>	<p>Le prêt à taux zéro garanti par l'État proposé par les citoyens ne figure pas dans le Projet de Loi. Le Gouvernement préfère lui substituer un dispositif existant : le microcrédit, trop faiblement doté pour réduire le reste à charge des ménages modestes et inadapté pour lever les obstacles qui freinent l'achat de véhicules propres (déploiement laissé à l'appréciation</p>	<p>Plusieurs amendements ambitieux avaient été déposés par des députés de tous bords (LREM, PS, GDR, LFI, LR, NI) pour créer un prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat. La discussion sur l'accompagnement des ménages les plus modestes dans l'acquisition d'un véhicule moins polluant a malheureusement tourné court puisque tous les amendements ont été rejetés après un double avis défavorable du rapporteur thématique Jean-Marc Zulesi et de la ministre</p>	<p><b>Article 26 A</b> : Les sénateurs marquent un petit point avec l'adoption d'un dispositif national de prêt à taux zéro mobilité dans le projet de loi. En revanche, les inquiétudes sont nombreuses quant aux objectifs du dispositif adopté puisque toutes les conditions de mise en œuvre sont renvoyées à décret et rien n'est dit sur une garantie de l'état pour les prêts contractés.</p>

	des établissements de crédit, avance de frais nécessaire).	Barbara Pompili. Le Gouvernement campe sur sa position et <b>se satisfait de l'ouverture du dispositif de microcrédit à la mobilité malgré ses nombreuses limites</b> : déploiement laissé à l'appréciation des établissements de crédit, taux d'intérêt élevés, peu de ménages concernés, mauvaise articulation avec l'ensemble des aides à l'achat, absence d'accompagnement, ciblé uniquement sur l'acquisition d'une nouvelle voiture.	Faute de précisions, ce dispositif pourrait tout aussi bien soutenir véritablement les ménages les plus modestes dans l'acquisition d'un nouveau véhicule moins polluant que se transformer en simple prêt à taux zéro à la consommation sans distinction de revenus ... loin des objectifs initiaux d'accompagnement social et de transition écologique. En effet, aux inquiétudes sur la dimension sociale du dispositif, s'ajoute des inquiétudes environnementales puisqu'à ce jour, les véhicules allant jusqu'à ... 2,6 tonnes pourraient y être éligibles et les vélos cargos, vélos électriques, vélos pliants, ont délibérément été exclus du dispositif adopté.
<b>PROPOSITION 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 ...)</b>			
La Convention Citoyenne propose de développer un plan d'investissement pluriannuel massif (2020-2027) dans le transport ferroviaire.	Le Gouvernement a évacué cette proposition du projet de loi. Pourtant, les investissements consentis par le Gouvernement dans le cadre du plan de relance ne répondent que très partiellement à cette attente. En effet, sur les 4,75 milliards d'euros annoncés, seuls 650 millions constituent de nouveaux crédits d'investissements. De plus, ces crédits sont limités aux deux prochaines années, loin donc de la demande d'un plan pluriannuel jusqu'en 2027.	Malgré une forte mobilisation des députés, la totalité des amendements en faveur du transport ferroviaire ont été jugés <b>irrecevables</b> car considérés comme n'ayant pas de lien direct ou indirect avec le projet de loi. Dans le même temps, la ministre Barbara Pompili a assuré en commission spéciale que le rapport sur la relance des trains de nuit et de jour (rapport T.E.T) serait remis "dans les prochaines semaines" au Parlement. Malheureusement ce rapport n'a à ce jour <b>toujours pas été remis au Parlement</b> bloquant ainsi tout débat à l'Assemblée nationale sur la relance des trains de jour et de nuit. Le rapport TET avait été commandé par les parlementaires dans le cadre de la loi	<b>Art 35 bis</b> : Les sénateurs ont inscrit dans la loi l'obligation de mettre en cohérence les investissements dans le transport ferroviaire de voyageurs avec les objectifs fixés dans la SNBC. Une telle obligation devrait forcer l'Etat à mettre en œuvre un <b>véritable plan d'investissement dans le transport ferroviaire en investissant 1,5 milliards d'euros supplémentaires par an</b> afin d'accélérer la rénovation, la modernisation et le développement du réseau ferroviaire. <b>Art 29 bis A</b> : Mesure de justice sociale, les sénateurs ont aussi adopté la baisse de la TVA à 5,5% afin de réduire le prix



		mobilités en 2019 et il devait être remis au plus tard en juin 2020.	des billets de train et de le rendre accessibles au plus grand nombre. On peut revanche regretter que le Sénat ait préféré faire confiance à la volonté du Gouvernement sur la relance des Trains d'Equilibre du Territoire (T.E.T). Pourtant, plus d'un mois après la publication du rapport sur les Trains d'Equilibre du Territoire, aucun engagement concret n'a encore été pris par le Gouvernement pour accélérer la relance des trains de jour et de nuit.
--	--	--	---

**SE LOGER Articles 38 - 55**

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

<p>La Convention Citoyenne précise des <b>échéances d'obligation de rénovation globale</b> pour tous les <b>propriétaires : occupants et bailleurs, copropriétés, bailleurs sociaux et les maisons individuelles. Elle fixe aussi un niveau de performance des rénovations visé</b> en termes de classe énergétique. La proposition détaillée prévoit également des <b>sanctions</b> en cas de non-respect pour les différentes cibles. La Convention prévoit également une obligation pour</p>	<p>Art 39 - 44 : Contrairement à la proposition des citoyens, le texte n'instaure pas d'obligation de rénovation globale des logements pour tous les propriétaires. Il prévoit des dispositions pour les passoires énergétiques en location : une extension de l'interdiction de hausse des loyers d'abord, puis l'atteinte d'un niveau minimal de performance énergétique en 2028 pour avoir le droit de mettre en location son logement.</p> <p>En ce qui concerne les propriétaires occupants, le texte rend obligatoire la réalisation d'un audit énergétique lors de la vente des maisons</p>	<p>Le gouvernement a écarté toutes les propositions d'amendement portant sur l'obligation de rénovation, y compris un mécanisme d'obligation conditionnelle de rénovation qui serait venu concrétiser l'interdiction des passoires énergétiques en 2028 votée dans la loi énergie climat. Seule avancée du texte, la mise en place d'une interdiction de hausse des loyers des passoires à partir de 2022, et l'interdiction progressive de location (par le relèvement du seuil décence) des classes G en 2025, F en 2028, et E en 2034. Celle-ci n'est malheureusement <b>pas associée à une obligation de rénovation performante</b> et le cadre de sa mise en œuvre (dispositifs d'accompagnement) reste à préciser.</p>	<p><b>Article 39 ter</b> : le Sénat fait mieux sur la définition de rénovation performante en l'alignant sur les niveaux A et B du DPE et en excluant la classe C, à l'inverse de ce qu'avait proposé l'Assemblée nationale.</p> <p><b>Article 42</b> : Par contre, un recul de l'ambition est à noter sur l'article 42 qui interdit la location de passoires thermiques à partir de 2028. En effet, les sénateurs ont retardé à 2040 le relèvement du seuil décence au niveau de la classe D du DPE tandis que l'Assemblée nationale avait acté un calendrier à 2034. Cela veut donc dire qu'il faudrait attendre 2040 pour que les logements classés "D" au DPE (diagnostic de performance énergétique) soient considérés comme non-décents.</p>
---	--	--	--

<p>l'Etat de rénover l'ensemble de ses bâtiments au niveau BBC d'ici à 2040.</p>	<p>individuelles de classe F&amp;G à partir de 2024, affaiblissant ainsi le dispositif existant de la loi énergie climat de 2019 qui rendait l'audit obligatoire pour tous les logements de classe F&amp;G, y compris les copropriétés.</p> <p>Le texte prévoit également la mise en place d'un plan pluriannuel de travaux en copropriété qui n'est cependant pas accompagné d'une obligation de réaliser ces travaux ni de critères de performance.</p> <p>De manière générale, le texte ne donne aucune définition de la performance énergétique visée par les rénovations.</p> <p>Le sujet de la formation professionnelle des artisans est lui aussi absent du texte.</p>	<p>Alors que la CCC demandait un changement clair de stratégie en faveur des <b>rénovations globales</b>, le texte ne donne pas de signal concret permettant de privilégier et de massifier ce type de rénovation. Le texte définit une multiplicité de termes (rénovation performante, rénovation globale et rénovation complète) sans cohérence avec les objectifs de la SNBC, ce qui rend illisible la terminologie proposée. Pire, la définition de la rénovation performante portée par le rapporteur M. Nogal et votée en plénière vient <b>dégrader le niveau d'ambition de la stratégie de rénovation nationale</b>. Alors que la rénovation performante désignait jusqu'à présent des travaux permettant l'atteinte du niveau BBC (soit l'étiquette A ou B du DPE), la définition dégrade cet objectif à la classe C.</p> <p>Le texte intègre deux propositions de la <b>mission Sichel</b> mais sans en préciser la portée concrète: un dispositif d'accompagnement à la rénovation sera proposé pour certaines rénovations, et une garantie sur les prêts avance mutation finançant des travaux de rénovation pourra être apportée par l'Etat. Ces dispositions doivent être précisées par décret et soutenues par des engagements financiers dans le cadre du PLF.</p>	<p>La question de l'obligation de rénovation, a été, à ce stade, complètement écartée des débats.</p>
<p><b>PROPOSITION SL3.3 : Prendre immédiatement des mesures coercitives pour stopper les aménagements de zones commerciales périurbaines très consommatrices d'espace</b></p>			
<p>Les Citoyens proposent pour les zones commerciales et</p>	<p>Le moratoire <b>exclut les entrepôts de e-commerce</b>, alors qu'ils ont un</p>	<p>Un amendement du rapporteur Lionel Causse adopté a pour conséquence</p>	<p><b>Art 52 bis AAA</b> : Ce nouvel article introduit par le rapporteur (LR) Jean-Baptiste Blanc</p>

<p>zones artisanales, de prendre une mesure au niveau national d'<b>interdiction de nouvelle surface artificialisée</b>.</p>	<p>lourd impact sur l'artificialisation, la surproduction, le transport de marchandises. Un seuil de 10 000m2 a été fixé en dessous duquel les surfaces commerciales peuvent être autorisées sous conditions. Ce seuil est beaucoup trop élevé, 80% des projets de zones commerciales faisant moins de 10 000m2. Les conditions fixées sont trop floues et risquent d'être une porte d'entrée à la validation de nombreux projets. Par ailleurs l'e-commerce a également bénéficié de l'exclusion de l'aéroport de fret de bâle mulhouse, en croissance dû au e-commerce, de l'article sur les extensions d'aéroports.</p>	<p><b>d'assouplir encore plus le moratoire partiel sur les zones commerciales.</b> La surface de 10 000m2 déclenchant exemption est bien trop élevée. <b>80% des projets se trouvent en dessous de ce seuil.</b> Ainsi il sera toujours possible d'obtenir plusieurs dérogations pour des unités commerciales de moins de 10 000m2 et les accumuler pour faire un centre commercial de plus de 10 000m2 sur terres agricoles. En introduisant des <b>critères d'exemptions non cumulatifs et laxistes</b>, le texte aggrave considérablement ce risque.</p> <p>Les entrepôts de e-commerce restent exclus du moratoire et non concernés par les contraintes imposées aux zones commerciales, ce qui consiste à laisser la voie libre aux entreprises comme Amazon. L'approche prise par le Gouvernement et le rapporteur est excessivement limitée : à aucun moment l'article ne cherche à provoquer des effets collatéraux positifs sur les emplois dans le commerce alors que le taux de vacance de centre-ville est déjà de 12% et ne cesse d'augmenter et celui dans les centres commerciaux existants de 8%.</p>	<p>soumet les entrepôts de e-commerce de plus de 5000 m2 de surface de plancher à autorisation d'exploitation commerciale, ce qui revient à réguler l'implantation des entrepôts de e-commerce sur les terres agricoles ou naturelles. Le Sénat introduit donc une première mesure qui remédie au passe-droit dont bénéficiaient jusqu'ici les entrepôts de e-commerce. Le seuil et les critères de dérogation au moratoire sur les zones commerciales n'ont cependant pas été rectifiés par le Sénat.</p>
--	--	---	--

**SE NOURRIR Articles 56 - 62**

**PROPOSITION SN1.1.6 : Passer à un choix végétarien quotidien dans la restauration collective publique à partir de 2022 y compris dans la restauration collective à menu unique**

<p>La Convention Citoyenne propose que, dès janvier 2022, l'ensemble de la restauration</p>	<p>Art 56 : A titre expérimental les collectivités territoriales volontaires proposent quotidiennement dans</p>	<p>L'instauration d'un <b>menu végétarien hebdomadaire</b>, mis en place à titre expérimental suite à la loi EGalim en 2018, a</p>	<p><b>Article 59</b> : La pérennisation du menu végétarien hebdomadaire expérimenté depuis la loi EGalim dans les cantines</p>
---	---	--	--

<p>collective publique en self-services propose un choix végétarien quotidien. Pour ce qui est des restaurants collectifs à menu unique ce choix devra également être rendu possible, mais pourra être proposé sous certaines conditions afin d'en faciliter l'organisation.</p>	<p>les services de restauration collective dont elles ont la charge le choix d'un menu végétarien. Cette expérimentation débute à la date de promulgation de la loi pour une durée de deux ans et fait l'objet d'une évaluation.</p> <p>En outre, la mesure ne concerne pas l'ensemble de la restauration collective, comme demandé par la convention, mais uniquement "les collectivités territoriales", ce qui exclut a minima les restaurants universitaires, les hôpitaux et les prisons.</p>	<p>été actée pour les cantines scolaires publiques et privées suite aux débats en séance publique.</p> <p>Par ailleurs une <b>option végétarienne quotidienne</b> est rendue obligatoire, au 1er janvier 2023, dans les <b>établissements et services de la restauration collective sous la responsabilité de l'Etat</b> qui proposent déjà des choix multiples (services administratifs de l'Etat, CROUS, armées, prisons, hôpitaux, entreprises nationales de type SNCF). Il s'agit d'une vraie avancée positive par rapport au texte initial. Une évolution des référentiels de formation en cuisine est prévue, pour y inclure les avantages en termes de santé et d'environnement de la diversification des protéines. Malheureusement bilan en demi-teinte puisque les restaurants gérés par les <b>collectivités territoriales</b> et qui concernent potentiellement 7 millions d'élèves ne sont pas concernés par cette option végétarienne quotidienne, qui reste pour eux de l'ordre d'une <b>expérimentation sur la base du volontariat</b>.</p>	<p>scolaires, votée par les député-es, a été transformée en <b>simple extension de l'expérimentation</b>. Le Sénat a donc choisi de revenir en arrière, contre l'avis du gouvernement.</p> <p>Tous les jeunes mobilisés en faveur du climat, dans les lycées en particulier, devront attendre le bon vouloir de leur collectivité pour avoir le droit de choisir leur alimentation à la cantine.</p>
<p><b>Proposition SN 2.1.3 : Engrais azotés : mettre en place une redevance</b></p>			
<p>La Convention Citoyenne propose de mettre en place une redevance sur les engrais azotés pour tenir compte des émissions de protoxyde d'azote des engrais azotés, peu taxées aujourd'hui.</p>	<p>Art 62 : Un décret définit une trajectoire annuelle de réduction des émissions de protoxyde d'azote et d'ammoniac du secteur agricole jusqu'en 2030. A partir de l'année 2024, si les objectifs annuels de réduction définis par décret n'ont pas été tenus, et si l'Europe n'a pas</p>	<p>Aucun amendement n'a permis d'ancrer la redevance que le Réseau Action Climat réclame, simplement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un rapport d'étude de la redevance prévu dans l'année suivant l'adoption de la loi,</li> <li>- un rapport annuel pour évaluer où en est la France par rapport à ses objectifs annualisés</li> </ul>	<p>La redevance a continué d'être défendue par les socialistes et les écologistes, notamment par l'agriculteur Jean-Claude Tissot, sans succès. Néanmoins les sénateurs ont intégrés deux petits pas dans le texte (<b>articles 62 et 62 bis</b>) :</p>

	<p>adopté une taxation des engrais azotés minéraux, le Gouvernement présente au Parlement une redevance sur les engrais azotés minéraux, avec une entrée en vigueur au 1er janvier de l'année suivante.</p>	<p>de réduction de protoxyde d'azote et d'ammoniac.</p> <p>La redevance reste seulement "<b>envisagée</b>" ce qui n'acte rien de concret.</p>	<p>- La création d'un plan Eco'Azot, équivalent du plan Ecophyto pour les pesticides. Malgré les faiblesses du plan Ecophyto, un tel programme aura au moins le mérite <b>d'obliger la France à créer un plan de réduction de la consommation d'engrais chimiques et à suivre sa progression annuellement.</b></p> <p>- L'interdiction de l'utilisation d'engrais chimiques sur toutes les zones non-agricoles. Une avancée symbolique mais cruciale : les engrais de synthèse ne seront plus utilisés partout où il est facile de s'en passer.</p>
<p><b>PROPOSITION SN2.1.7 : Inscription dans la loi et le PSN : Interdire le financement d'implantation de nouveaux élevages qui ne respectent pas les conditions d'agroécologie et de faibles émissions de gaz à effet de serre, accompagner les éleveurs vers une restructuration de leurs cheptels pour améliorer la qualité de production</b></p>			
<p>Par cette mesure, la Convention Citoyenne souhaite contribuer à la <b>réduction de la part de la consommation de viande</b> et pour ce faire, aider les éleveurs à repenser leurs exploitations en <b>interdisant le financement de l'implantation de nouveaux élevages</b> qui ne respectent pas les conditions d'agroécologie et de faible émission de gaz à effet de serre et en accompagnant les éleveurs vers une <b>restructuration de leurs cheptels</b> pour améliorer la qualité de la production.</p>	<p>Rien dans la loi : Le gouvernement considère que cette mesure n'a pas à figurer dans la loi puisque le plan de relance prévoit 250 millions d'euros sur la modernisation des abattoirs. <b>Ce n'est pourtant pas du tout l'objet de cette mesure qui n'est, du coup, pas mise en œuvre.</b></p>	<p>Malgré le fait que le sujet de l'interdiction des élevages les plus industriels ait suscité une adhésion de la part d'un spectre large de députés (LREM, Libertés et territoires, LR, LFI, Non inscrits...), l'ensemble des amendements déposés sur le sujet ont été déclarés <b>irrecevables</b>, ce qui a empêché tout débat sur la question en Commission comme en séance publique.</p> <p>Par ailleurs en séance publique l'ensemble des amendements visant à exclure les <b>produits issus d'élevages intensifs</b> des 50% de produits durables (tels que définis dans la loi EGALIM) qu'est tenue de servir la restauration collective ont été rejetés. De surcroît, si un amendement exigeant que 60% de viande et des produits issus de la pêches servis en restauration collective</p>	<p>Le Sénat a rejeté les amendements visant à garantir que des viandes issues d'élevages industriels ne puissent pas être comptabilisés parmi les 60% de "viandes durables et de qualité" servies en restauration collective.</p> <p>Les sénateurs et les sénatrices ont aussi rejeté les amendements visant à proposer davantage de viande bio, et sont allés jusqu'à <b>supprimer l'objectif de la loi EGALIM établissant que 20% des produits servis en restauration collective soient issus de l'agriculture biologique.</b></p>

		<p>soient “durables” a été adopté, il est hautement problématique que la liste des produits éligibles soit celle de la loi EGALIM — ce qui <b>ouvre la porte à des produits issus d'élevages intensifs.</b></p>	
<p><b>PROPOSITION SN5.2.3 : Concevoir une nouvelle solidarité nationale alimentaire pour permettre aux ménages modestes d'avoir accès à une alimentation durable</b></p>			
<p>La convention citoyenne recommande que de nouvelles formes de solidarité nationale soient mises en œuvre afin de <b>garantir à tous un accès à une alimentation saine et de qualité.</b> Cela peut passer par l'intégration de cet objectif dans les plans alimentaires territoriaux, par le soutien aux initiatives avec un système de tarification différentielle selon les revenus ou encore une réflexion sur une forme de sécurité sociale alimentaire.</p>	<p>Rien dans la loi sous prétexte que l'enjeu social est traité via les mesures sur la restauration collective et de la sensibilisation. Ces mesures sont pourtant très <b>loin d'être suffisantes pour enrayer l'emballement de la hausse de la demande alimentaire</b> (8 millions de personnes auront eu recours à l'aide alimentaire en 2020, soit 12 % de la population française, contre 5,5 en 2018 et 2,6 en 2009).</p>	<p>La quasi-totalité des amendements permettant d'enrichir le texte et d'ouvrir les débats sur les solidarités alimentaires ont été rejetés. Ce fut le cas d'un amendement du groupe Socialistes demandant un rapport au gouvernement sur la création de “<b>Territoires Zéro Faim</b>”, et de 2 amendements de Sandrine Le Feur (LREM) demandant un rapport et une concertation sur les enjeux de la mise en place d'un <b>système de sécurité sociale alimentaire.</b> Le seul amendement adopté est celui de Mounir Mahjoubi, cosigné par l'ensemble du groupe LREM, qui commande au gouvernement <b>deux rapports sur le “chèque alimentation durable”</b>, qui fait encore l'objet d'arbitrages interministériels. Cet amendement a le mérite d'inscrire dans le texte la question de la solidarité alimentaire mais reste très faible au vu de l'absence de vrais dispositifs de justice sociale dans le texte.</p>	<p>Article 60 bis : Le Sénat a introduit 2 nouveautés sur les chèques alimentaires (via l'ajout de l'article 60 bis) que le gouvernement s'est engagé à mettre en place dans les prochains mois. La première inscrit les chèques alimentaires dans les outils de la politique de lutte contre la précarité alimentaire, et <b>élargit donc les dispositifs de l'aide alimentaire jusqu'alors restreinte à la seule fourniture de denrées.</b> La seconde permet de compléter les rapports demandés au gouvernement par le Parlement sur les chèques alimentaires et <b>à associer les usagers et les acteurs de la lutte contre la précarité alimentaire au suivi et à l'évaluation du dispositif.</b> Toutefois, si les chèques alimentaires sont une première avancée en réponse à la crise sanitaire, l'ampleur de la précarité alimentaire et de la crise écologique exigent la mise en œuvre sans tarder de réponses plus structurelles et systémiques pour assurer le droit à l'alimentation de toutes et tous.</p>