


<p>Code couleur : vert : avancée notable, orange : avancée insuffisante, rouge : pas d'avancée ou recul</p>	
<p>Un budget de l'Etat qui traduit en actes la réponse à l'urgence climatique</p>	
<p>Mettre un terme aux dépenses néfastes au climat et à la biodiversité</p>	<p>La LPFP prévoit à son article 14 une diminution de l'impact environnemental du budget de l'État en réduisant de 30% le ratio entre les dépenses défavorables à l'environnement (« dépenses brunes ») et les dépenses dont l'impact est favorable et mixte, entre la loi de finances pour 2022 et le projet de loi de finances pour 2027 (contre 10% dans le projet de loi initial). Le PLF s'engage à réduire ces dépenses « brunes » à l'article 12 en alignant progressivement la fiscalité du gazole non routier (GNR) consommé pour les besoins des travaux agricoles et les entreprises de travaux publics sur celle du carburant. Cette mesure initialement prévue en 2019 est désormais reportée à 2030, avec un timide amorçage en 2024. La défiscalisation pour les transporteurs routiers est en revanche maintenue: un coût pour l'Etat aux alentours de 1,25 Mds€ chaque année. Une autre mesure annoncée par le gouvernement consiste à exclure du bénéfice du prêt à taux zéro (PTZ) le financement de chaudières à gaz, mais son gain devrait être assez marginal. Au total, l'élimination de ces dépenses fiscales défavorables à l'environnement représente quelque 200 millions d'euros en 2024, tandis que la proposition des parlementaire de supprimer l'exonération de taxation sur le kérosène qui pourrait générer 3,6 Mds€ n'a pas reprise par le Gouvernement. Le frémissement vert de la fiscalité reste donc léger, selon les méthodologies de calcul adoptées, les niches brunes pouvaient s'élever jusqu'à 22 milliards d'euros en 2022.</p>
<p>Une évaluation verte sensible aux inégalités</p>	<p>La revue des dépenses publique créée en 2022 est un cadre institutionnel d'évaluation de l'action publique visant à documenter des économies dans une perspective pluriannuelle et dégager des marges de financements pour les priorités de politique publique. Si la volonté de mieux conduire la politique budgétaire et fiscale est parfaitement louable, les objectifs actuels de la revue des dépenses publiques ne sont pas en cohérence avec les enjeux sociaux et environnementaux auxquels nous sommes confrontés. Par ailleurs, le rapport sur l'impact environnemental du budget de l'Etat, communément appelé « budget vert » n'intègre pas la dimension sociale et ne produit aucune recommandation.</p>
<p>Avoir une trajectoire de financements pluriannuels pour le climat et la biodiversité</p>	<p>Pour une meilleure information du Parlement, la LPFP a été complété par les députés afin que le gouvernement présente également chaque année avant le début de la session ordinaire une stratégie pluriannuelle définissant les financements de la transition écologique et de la politique énergétique nationale. Cette stratégie devra être compatible avec les objectifs et la programmation des moyens financiers de la loi de programmation sur l'énergie et le climat (LPEC) et pourra donner lieu à un débat à l'Assemblée nationale et au Sénat.</p>
<p>Une fiscalité environnementale juste</p>	<p>Défendue par des parlementaires de tout bord et jusque dans la majorité, l'idée d'ISF climatique repose sur la réintroduction d'une imposition sur les grandes fortunes en lui adjoignant une composante carbone « variable » indexée sur l'empreinte carbone du patrimoine financier. Alors que le rapport Pisani-Ferry-Mahfouz préconise « une équité dans la répartition des efforts » et l'imposition des « Français les plus aisés » pour financer la transition écologique, cette proposition n'a pourtant pas été soutenue par le Gouvernement.</p>
<p>Une industrie décarbonée</p>	
<p>Éco conditionner les aides aux entreprises</p>	<p>Afin d'adopter un cadre favorisant un réel virage vers la transition écologique, il est nécessaire de conditionner les aides publiques accordées aux grandes entreprises à des engagements climatiques contraignants. Nous proposons que ces aides publiques soient conditionnées à la publication d'un bilan carbone (scopes 1,2 et 3) sans prise en compte de la compensation carbone, d'une stratégie climat et d'un plan de transition et d'investissement pour une réduction des émissions de GES compatible avec une limitation de la hausse de la température mondiale à 1,5° C. Cette proposition n'a pas été soutenue par le Gouvernement qui a seulement conservé l'amendement de répli écologiste conditionnant les aides publiques à la publication du bilan carbone et qui fait surtout office de rappel à la loi.</p>

Planifier aujourd'hui pour mieux se déplacer demain	
Financer un plan d'investissement pluriannuel dans les infrastructures de transport compatible avec nos objectifs climatiques	La concrétisation du plan d'investissement de 100 Mds€ dans le transport ferroviaire d'ici 2024 annoncé par la première ministre en février 2023 peine pour le moment à se concrétiser. En effet, le rythme des investissements supplémentaires prévus en 2024 dans l'entretien et la modernisation du réseau (+300 millions d'€), semblent incompatibles avec l'objectif annoncé d'atteindre un investissement annuel supplémentaire de +1,5 Mds€ en 2027. De plus, le Gouvernement n'a pas retenu les amendements qui proposaient d'investir dès maintenant dans l'achat de nouveaux trains de nuit, retardant encore un peu plus la mise en service de nouvelles lignes de nuit, véritables alternatives à l'avion. Enfin, le soutien aux mobilités durables doit s'accompagner du désengagement dans le transport routier dont le développement est aujourd'hui en contradiction avec nos objectifs environnementaux. Pourtant, le Gouvernement a de nouveau refusé les propositions visant à mettre fin au financement de nouveaux projets routiers.
Permettre à toute le monde l'accès à une mobilité moins polluante	Des avancées : à partir de 2024, le bonus écologique pour les plus modestes sera conditionné à un critère environnemental. Les constructeurs devront remplir un dossier permettant de définir un score environnemental pour chaque véhicule neuf (composition des pièces, provenance des métaux...). Si le leasing social devrait enfin commencer en 2024, une évolution de la prime à la conversation dans le sens d'un renforcement des montants d'aide accordés aux mnéages les plus modestes reste très incertaine. Enfin, malgré la promesse d'Emmanuel Macron de mettre en place un pass rail d'ici l'été 2024, le Gouvernement n'a pas repris les propositions des parlementaires pour financer ce dispositif, laissant planer beaucoup d'interrogations sur l'ambition de ses annonces et leur concrétisation.
Orienter l'offre et la production automobile vers des petits véhicules électriques accessibles et produits en France	Les barèmes révisés du malus sur les émissions et la masse des voitures est renforcé. Le seuil du malus poids a été diminuée 1800kg à 1600 kg pour les véhicules thermiques et 1800 kg pour les hybrides. Le barème est également légèrement renforcé avec plus de progressivité. C'est un premier pas mais encore insuffisant, nous préconisons un seuil à 1300 kg pour les véhicules thermiques car en l'état, il ne concernera que 6% des véhicules vendus, et d'y inclure les véhicules électriques à partir de 1600kg. Le Sénat avait une autre avancée avec l'inclusion des véhicules électriques avec un seuil de 1900 kg, contre l'avis du Gouvernement, qui est revenu dessus à l'Assemblée.
Faire contribuer le secteur aérien à la réduction des émissions du secteur des transports	Le secteur de l'aviation est le seul secteur bénéficiant d'une exemption de TICPE sur le kérosène, générant une perte de 7 Mds€ pour l'Etat chaque année. En commission de finances, le rétablissement de la TICPE sur les vols intérieurs a failli être adopté (égalité des voix) contre avis défavorable du Gouvernement. Le ministre des Transport avait annoncé une taxe sur les billets d'avions dans le texte initial du PLF, on lui a finalement préféré une taxe sur les concessions automobiles et aéroportuaires, générant seulement 600 M€.
Une alimentation saine et durable pour tous.tes	
Renforcer le soutien et l'accompagnement de la restauration collective pour lui permettre de proposer à toutes et tous une alimentation saine et durable	Un amendement transpartisan (Renaissance, MODEM, LIOT, Horizon, Ecologistes et LFI) en ce sens avait été adopté en séance, le Gouvernement a décidé de ne pas le reprendre à l'issue du 49.3.
Soutenir les agriculteurs dans leur transition écologique	Au total, 7Mds€ sont prévus pour le budget du MASA soit une hausse de 1 Md€ (+17%). Sur ce budget, 800 M€ sont prévus pour la planification écologique du secteur agricole. A l'Assemblée, les parlementaires ont proposé de renforcer ce budget et ont voté en séance deux amendements transpartisans sur l'augmentation des aides MAEC et des aides à l'agriculture biologique, ainsi q'un amendement en commission qui proposait de renforcer le plan légumineuses. Ils n'ont pas été conservés par le Gouvernement à l'issue du 49.3. Par ailleurs, un manque de cohérence peut être déploré car il n'est pas fait mention de la réorientation des 6,5 Mds€/an de subventions dommageables à la biodiversité du PSN identifiés dans le rapport de l'Inspection Générale des Finances de 2022.
Adoption d'un programme de transition vers un élevage durable	La proposition de création d'un nouveau fonds national d'aide à l'installation et de transmission en élevage durable n'a pas trouvé l'aval du Gouvernement et a été rejeté ou déclarée irrecevable en commission.
Diminuer la quantité d'intrants de synthèse utilisée chaque année	Le texte initial du PLF actait dans l'article 16 la hausse de 20% de la redevance pour pollutions diffuses afin d'abonder de 37 M€ le financement des Agences de l'eau. Les sénateurs et le Gouvernement ont finalement reculé face aux pressions de la FNSEA, ce qui remet en cause toute l'architecture financière du plan eau annoncé en mars par Emmanuel Macron.

<p>Lutter contre l'artificialisation des sols et la concentration foncière</p>	<p>Le texte initial du PLF recentre le prêt à taux zéro (PTZ) pour limiter l'artificialisation des sols en excluant le financement de constructions de maisons individuelles. Il aurait fallu le conserver pour les maisons construites dans le cadre de projets de densification urbaine. Globalement, il ne semblait pas y avoir de proposition bien ficelée et prête pour le débat budgétaire, et les quelques amendements du Sénat sur la fiscalité foncière ont été supprimés par le Gouvernement. Finalement, le Gouvernement n'a pas soutenu notre proposition visant à lutter contre l'artificialisation des terres agricoles via l'augmentation de la taxation sur la plus-value des cessions de terrains rendus constructibles. Christophe Béchu s'était pourtant prononcé en faveur, mais il semble avoir perdu son arbitrage et tous les amendements présentés en ce sens au Sénat ont été jugés irrecevables.</p>
<p>Accompagner la transition écologique de nos territoires</p>	
<p>Financer les actions prévues dans les Plans Climat locaux en fléchant une part de la TICPE vers les collectivités qui en sont dotées ou Fonds Territorial Climat</p>	<p>Le Sénat avait adopté la création d'un Fonds Territorial Climat, sous l'oeil favorable du gouvernement, qui l'a finalement supprimé à l'issue du 49.3. Il s'agissait d'une proposition finançant à hauteur de 4€ par habitant (vs notre proposition de 10€/an/hab pour PCAET et 5 €/an/hab pour SRADDET), des actions prévues dans le PCAET pour toutes les intercommunalités qui en sont dotées. Ce fonds venait compléter le Fonds vert (dont il ponctionnait 200 millions d'euros sur les 2,5 milliards) en finançant du fonctionnement, de manière non affectée, avec une évaluation facilitée puisqu'il fallait "simplement" prouver ce que le budget supplémentaire permettait de réaliser, là où le Fonds Vert dépend du montage d'un dossier, accepté ou non par le préfet de département. Plusieurs avantages : plus équitable (toutes les collectivités touchent en fonction de leur population et pas en fonction de leur capacité à produire un dossier), le fonds aurait pu être amené à grandir, la simplicité de gestion, le message de confiance adressé aux collectivités car le fonds était non affecté et le fait de financer du fonctionnement.</p>
<p>Mettre en place un programme pluriannuel de dotations fléché vers la transition écologique et la justice sociale pour les collectivités territoriales</p>	<p>Rien</p>
<p>Encourager et accompagner l'évaluation climat des budgets des collectivités, avec la méthodologie du budget vert d'I4CE</p>	<p>Le Gouvernement a retenu l'amendement Renaissance instaurant l'obligation pour les communes de plus de 3 500 habitants d'instaurer un budget vert et un état annexe dédié à leur dette verte.</p>
<p>En finir avec la précarité énergétique et s'engager fermement vers la rénovation performante</p>	
<p>Recentrer progressivement les aides publiques vers la rénovation performante</p>	<p>Le budget de MaPrimeRénov' va bénéficier d'une rallonge d'1,6 milliard d'euros, portant les crédits alloués aux aides à la rénovation thermique des bâtiments privés à 5 milliards d'euros en 2024. Dès 2024, MaPrimeRénov' va se diviser en deux piliers : « efficacité » (rénovation non accompagnée, geste simple, et changement de systèmes de chauffage) et « rénovation d'ampleur » accompagnée. Les aides visent deux objectifs : rénover rapidement les passoires énergétiques et copropriétés et changer rapidement les systèmes de chauffage. Bonne nouvelle, les passoires énergétiques sont exclus du pilier gestes simples ou non accompagnées et seront orientés vers le pilier rénovation d'ampleur, ce qui correspond à nos recommandations. Mauvaise nouvelle, la « performance » n'est pas au rendez-vous automatique de la rénovation d'ampleur. Celle-ci est seulement définie comme induisant au moins deux sauts de classes du diagnostic de performance sans garantie de pouvoir aller plus loin. Au vue de la demande, de l'augmentation du temps d'accès aux artisans, du coût des travaux, des incertitudes sur le nombre d'accompagnateurs Rénov' obligatoires et de techniciens capables de réaliser des audits : les professionnels du secteurs doutent que les éléments de progression précédents suffisent à remplir l'objectif de 200 000 rénovations globales, fixé par l'exécutif pour 2024.</p>
<p>Augmenter le chèque énergie à hauteur des besoins</p>	<p>Le montant du chèque énergie stagne pour 2024, il est donc d'autant plus faible au vue de l'augmentation des factures. En 2023, le chèque énergie moyen s'élevait à 149 €, avec un montant maximal de 277 €. A titre de comparaison, le collectif Renovons estimait en 2018 à 700 €/an le montant d'aide qui permettrait de sortir tous les ménages de la précarité énergétique. Cinq ans plus tard, une nouvelle étude réexamine les besoins à l'issue de la crise énergétique et chiffre dorénavant ce montant à 1 322 € /an en moyenne par ménage. Face à ces besoins, la responsabilité du Gouvernement à ne pas augmenter le montant du chèque énergie se pose.</p>