

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| Autre | la motion de rejet préalable, déposée par M. Jean-Luc Mélenchon, du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (première lecture). | rejeté | 3511 | Fugit : Contre |
| Amendement 7275 | <p>Dispositif</p> <p>À l’alinéa 4, après le mot :</p> <p>« prioritairement »,</p> <p>insérer les mots :</p> <p>« , y compris en matière d’affichage d’une information relative au respect de critères sociaux, ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Ce sous-amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à préciser que le dispositif rendu obligatoire pour le secteur du textile d’habillement doit concerner à la fois des critères environnementaux <u>et</u> sociaux.</p> <p>Il s’agit, à travers ce sous-amendement, de construire sur les avancées obtenues grâce à notre groupe dans le cadre de la loi AGEC.</p> <p>Selon l’Institut français de la mode (IFM), en 2019, seules 8 % des marques de mode avaient placé le développement durable au cœur de leur stratégie. Selon cette même étude de l’IFM, dévoilée le 17 novembre dernier, 81 % des consommateurs déclarent ne pas avoir accès aux informations sur la durabilité des produits de mode.</p> <p>Or, la mode est l’une des industries les plus polluantes. Les émissions de gaz à effet de serre du secteur sont notamment liées à la production des textiles. En effet, la fabrication de coton, de matières synthétiques artificielles et naturelles produit à elle seule 1,2 milliard de tonnes de gaz à effet de serre. Au-delà de la question des émissions, rappelons qu’un rapport des Nations unies estime qu’il faut 7 500 litres d’eau pour fabriquer un seul jean.</p> <p>À la suite de l’effondrement du Rana Plaza, une usine textile au Bangladesh le 24 avril 2013 qui a entraîné la mort de 1 135 personnes, le grand public a également pris conscience des conditions sociales scandaleuses dans lesquelles peuvent être fabriqués leurs vêtements. Ces atteintes aux droits humains découlent de chaînes de valeurs mondialisées très complexes dans le secteur du textile, où un vêtement peut avoir parcouru des dizaines de milliers de kilomètres et avoir fait intervenir des dizaines de personnes, entraînant de fait une impunité des entreprises donneuses d’ordres. Le drame du Rana Plaza comme la crise du Covid montrent que ce sont les maillons de la chaîne les plus faibles qui supportent l’ensemble du risque. Dans le cas de la pandémie et de son confinement corolaire, certaines entreprises transnationales ont décidé de ne pas honorer des commandes, certaines déjà produites, en usant de clauses comme celle de force majeure.</p> <p>Si des enjeux comme la santé et la sécurité au travail tendent à être de mieux en mieux pris en compte depuis les années 1990, les questions systémiques de la dignité salariale et du droit syndical demeurent absentes des politiques de RSE des entreprises, car elles sont au cœur du modèle économique de la filière textile. La loi sur le devoir de vigilance adoptée en mars 2017 permet d’établir une brèche dans l’impunité des multinationales car elle lie la responsabilité juridique des sociétés mères et la responsabilité économique de leur activité. Cette loi concerne les entreprises dont le nombre de salariés en leur sein et dans leurs filiales directes et indirectes est supérieur à 5 000 en France ou 10 000 dans le monde.</p> <p>La logique d’un affichage social et environnemental est tout autre car elle permet d’apporter de la transparence aux consommateurs qui demeurent très peu informés sur la réalité des conditions de fabrication tant d’un point de vue environnemental que social ; ce dernier volet n’étant à notre sens pas en option.</p> | rejeté | 3512 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>Ce sous-amendement s'inscrit dans le cadre de notre objectif « + de justice - de carbone ».</p> | | | |
| Amendement 1708 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :</p> <p>« Pour tout produit fini dont l'empreinte carbone due au transport pour la livraison à l'acheteur final est supérieure à 100 % de l'empreinte carbone affichée, un affichage complémentaire indiquant l'empreinte carbone due au transport doit être ajouté sur le lieu de vente. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Bien qu'informer les consommateurs sur l'empreinte carbone d'un produit soit un progrès, si cette empreinte carbone ne prend pas en compte le transport, ce progrès restera très incomplet. Informer sur l'empreinte carbone du transport d'un produit vise à responsabiliser l'ensemble des acteurs et constituera une incitation, tant pour les consommateurs que pour les vendeurs, à privilégier les circuits courts et/ou les transports décarbonés dans les chaînes logistiques, conformément aux objectifs de la Convention citoyenne pour le climat.</p> | rejeté | 3515 | Fugit : Contre |
| Amendement 5846 | <p>Dispositif</p> <p>À l'alinéa 3, après le mot :</p> <p>« prévoir »,</p> <p>insérer les mots :</p> <p>« , dans le respect du droit de la concurrence ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'article 7 permet aux collectivités de prévoir, dans leur règlement local de publicité, des dispositions encadrant la publicité et les enseignes situées à l'intérieur des vitrines ou de baies d'un local commercial.</p> <p>Les députés Les Républicains se réjouissent d'une modification de cet article en Commission, qui ne cible désormais plus que les publicités et enseignes lumineuses.</p> <p>Toutefois, cette réglementation, fluctuante selon les territoires, risque d'engendrer des distorsions de concurrence entre professionnels et pourrait entraîner une violation de la liberté d'entreprendre.</p> <p>Cet amendement du groupe LR vise donc à s'assurer du respect du droit de la concurrence.</p> | rejeté | 3523 | Fugit : Contre |
| Amendement 75 | <p>Dispositif</p> <p>Supprimer cet article.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet article ne propose aucune valeur ajoutée, puisqu'il existe un « Stop Pub » permettant déjà de refuser les publicités.</p> <p>Cela risque aussi de représenter un problème pour les distributeurs, qui sont des personnes souvent précaires, très souvent rémunérées non pas à l'heure, mais à la quantité distribuée. Avec cette mesure « Oui Pub », les distributeurs devront jongler entre les boîtes aux lettres « Stop Pub », « Oui Pub » et celles qui ne disposent d'aucune indication. Ils devront ainsi passer plus de temps à identifier les différentes boîtes aux lettres, sans pour autant gagner plus.</p> <p>Enfin, ces publicités sont recyclables et peuvent être jetées dans les poubelles jaunes.</p> <p>Cet amendement vise donc à supprimer l'article 9 qui propose d'interdire à titre expérimental et pendant une durée de trois ans, la distribution à domicile d'imprimés papiers ou cartonnés à visée</p> | rejeté | 3526 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 879 | <p>commerciale non adressés, lorsque l'autorisation de les recevoir ne fait pas l'objet d'une mention expresse et visible sur la boîte aux lettres ou le réceptacle du courrier.</p> <p>Dispositif</p> <p>À compter du 1^{er} janvier 2025, les services de l'État ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements privilégient les solutions de réemploi des emballages lors de leurs achats publics.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le développement de solutions de réemploi des emballages comme alternative aux emballages jetables nécessite la création de nouvelles infrastructures sur tout le territoire français : laveuses, équipements pour le transport et la logistique, parcs d'emballages et de caisses, adaptation des lignes de conditionnement, communication et affichage dans les lieux de vente, etc. Si ces infrastructures sont créatrices d'emplois et moins coûteuses à terme que la gestion des déchets d'emballages jetables, elles requièrent néanmoins un investissement initial qui peut être conséquent pour certains acteurs.</p> <p>Dans cette perspective, la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire prévoit qu'au moins 2 % des éco-contributions perçues par l'éco-organisme en charge des emballages soient consacrées au développement de solutions de réemploi et réutilisation des emballages. Ces financements pourraient être complétés par une commande publique exemplaire privilégiant les dispositifs de réemploi des emballages et orientant ainsi les investissements des acteurs. C'est le sens du présent amendement qui entend orienter les acheteurs publics vers des dispositifs de réemploi des emballages lorsque cela est possible.</p> <p>Cet amendement a été travaillé avec l'ONG Zero Waste France et le Réseau Action Climat.</p> | rejeté | 3543 | Fugit : Contre |
| Amendement 6726 | <p>Dispositif</p> <p>Compléter cet article par l'alinéa suivant :</p> <p>« IV. – Le comité social et économique doit disposer des moyens pour faire un relevé de compétences de chaque site menacé de fermeture. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Outre la crise sanitaire actuelle, la bifurcation écologique implique que certains secteurs vont décroître et notamment le secteur de l'aéronautique.</p> <p>Pour autant, laisser faire le marché seul, sans planifier collectivement serait une erreur. Ce serait une erreur stratégique pour notre pays qui perdrait ainsi des compétences exceptionnelles accumulées par ces salariés et qui pourraient être utiles à d'autres secteurs. Syndicats de salariés comme étudiants de Supaéro ont fait entendre leur voix en ce sens au cours de l'année écoulée pour l'aérien.</p> <p>Par cet amendement, nous proposons que le CSE dispose de moyens pour mettre en place un relevé de compétences pour chaque site menacé de fermeture. Il s'agit d'étudier les différentes options de reconversion de ces sites car les pertes de qualification induites réduiraient ce que d'aucuns appellent le "capital humain" national. Ce gaspillage induit par le comportement des actionnaires n'est pas acceptable, d'autant plus à l'heure de l'urgence climatique.</p> <p>Par exemple, pour l'aéronautique, il s'agira pour les CSE de réaliser d'un recensement des compétences disponibles et l'analyse de leur conversion au services d'autres industries.</p> | rejeté | 3545 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 4257 | <p>Dispositif</p> <p>Au plus tard le 1^{er} janvier 2022, l'État établit, en concertation avec les partenaires sociaux et les collectivités territoriales, une feuille de route pour la mise en œuvre des préconisations du plan de programmation des emplois et des compétences. Cette feuille de route comporte un calendrier des mesures concrètes à mettre en œuvre pour adapter les compétences et l'emploi à la transition écologique.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés demande au Gouvernement de mettre en œuvre les préconisations du Plan de programmation des emplois et des compétences.</p> <p>La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte a acté l'élaboration d'un « plan de programmation de l'emploi et des compétences (PPEC) tenant compte des orientations fixées par la programmation pluriannuelle de l'énergie (...) » et indiquant « les besoins d'évolution en matière d'emploi et de compétences sur les territoires et dans les secteurs professionnels au regard de la transition écologique et énergétique ».</p> <p>Ce plan a été remis au Gouvernement, sous forme de rapport rédigé par Laurence Parisot, le 19 février 2019.</p> <p>Il recense les pertes et les créations d'emplois, à horizon 2030, telles qu'estimées par différentes études et selon différents modèles : 366 000 emplois perdus dans le transport routier (modèle Philippe Quirion), 5 000 emplois dans la construction automobile (modèle PPE 2015), contre 248 000 créations d'emplois dans les transports publics, le fret ferroviaire et fluvial (modèle Philippe Quirion), 10 000 dans l'agroalimentaire et l'agriculture (modèle PPE 2015) et 335 000 dans les énergies renouvelables (modèle Philippe Quirion).</p> <p>Si ces évaluations ont vocation à être peaufinées dans les années à venir, le rapport constate qu'en 2016, seuls 25 000 étudiants terminaient une maîtrise de l'énergie et énergies renouvelables. Soit moins de 2% des élèves et étudiants. Le rapport appelle à multiplier les formations initiales aux nouveaux métiers. Celles-ci devront être interdisciplinaires, donner aux diplômés une vision systémique et être associées au monde de l'entreprise. Le programme de ces enseignements devra être régulièrement révisé, afin notamment de tenir compte de la vitesse des évolutions technologiques.</p> <p>Le rapporte note également que seuls deux certificats de qualification professionnelle siglés "Transition énergétique" ont pu être recensés dans les métiers de l'énergie et du bâtiment même si, bien heureusement, certaines filières pratiquent des formations en interne.</p> <p>Ce rapport dresse donc un état des lieux et propose des pistes d'amélioration.</p> <p>Il est désormais temps de passer aux actes, en transformant les préconisations formulées par ce rapport et d'autres études sur le sujets, en mesures concrètes.</p> <p>Cet amendement contribue à l'atteinte de l'objectif « - de carbone + de justice » porté par les députés Socialistes et apparentés.</p> | rejeté | 3547 | Fugit : Contre |
| Amendement 264 | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> <p>« Au 1° du I de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, après le mot : « humides ; » sont insérés les mots : « le respect des équilibres naturels implique la préservation des fonctionnalités naturelles des écosystèmes aquatiques et de leurs interactions, ces fonctionnalités étant essentielles à la reconquête de la biodiversité, à l'adaptation au changement climatique ainsi qu'à l'atténuation de ses effets et participent à la lutte contre les pollutions ; ». »</p> | rejeté | 3550 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p data-bbox="462 154 693 192">Exposé sommaire</p> <p data-bbox="462 222 1386 341">L'article 19 tel que présenté aurait pour conséquence une remise en cause des fondements du droit de l'eau, basés sur la gestion équilibrée de la ressource en eau entre les différents usages.</p> <p data-bbox="462 371 1386 563">Cette gestion équilibrée de la ressource en eau consiste aujourd'hui à concilier les intérêts liés à sa protection en tant que milieu naturel et les intérêts liés à sa valeur économique. Cette gestion implique de prendre en compte toutes les composantes du milieu aquatique et toutes les activités humaines qui s'exercent sur ces milieux.</p> <p data-bbox="462 593 1386 756">La rédaction actuelle de l'article 19 crée une hiérarchie entre les usages et rompt l'équilibre actuel en donnant une prépondérance aux enjeux de la préservation et de la restauration des fonctionnalités des écosystèmes aquatiques.</p> <p data-bbox="462 786 1386 1053">L'étude d'impact précise que « concrètement, la mesure permettra d'obtenir des études d'impact et des prescriptions qui prendront correctement en compte l'impact global des projets sur le fonctionnement des milieux naturels aquatiques et de leur assurer ainsi une meilleure protection. » Pourtant cette même étude d'impact fait totalement l'impasse sur les conséquences économiques d'une telle proposition.</p> <p data-bbox="462 1083 1386 1320">En effet, une telle mesure fait craindre une remise en cause encore plus importante des projets de stockage et de transfert d'eau qui visent à garder des territoires vivants, de restauration de drainage pour permettre aux élevages de continuer à garder des espaces ouverts, ou encore d'installation de méthaniseurs agricoles avec retour aux sols des effluents d'élevage.</p> <p data-bbox="462 1350 1386 1543">Enfin cet article conduira à ajouter de l'insécurité juridique pour tous les projets dans les territoires, sans pour autant que les conséquences sur l'environnement et le climat ne soient systématiquement bénéfiques. De plus, cette mesure n'est pas une priorité affichée par les 150 membres de la Convention Citoyenne.</p> <p data-bbox="462 1573 1386 1721">Cet amendement vise à préserver la gestion équilibrée de la ressource en eau entre les différents usages, principe fondateur du droit de l'eau afin de concilier les intérêts liés à sa protection en tant que milieu naturel et les intérêts liés à sa valeur économique.</p> | | | |
| Amendement 171 | <p data-bbox="462 1765 588 1810">Dispositif</p> <p data-bbox="462 1840 1386 1914">Le 2° du I de l'article L. 214-17 du code de l'environnement est ainsi modifié :</p> <p data-bbox="462 1944 1386 2062">1° La seconde phrase est complétée par les mots : « sans que puisse être remis en cause son usage actuel ou potentiel, en particulier aux fins de production d'énergie. » ;</p> <p data-bbox="462 2092 1386 2359">2° Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « S'agissant plus particulièrement des moulins à eau, l'entretien, la gestion et l'équipement des ouvrages de retenue sont les seules modalités prévues pour l'accomplissement des obligations relatives au franchissement par les poissons migrateurs et au transport suffisant des sédiments à l'exclusion de toute autre et, notamment, de celles portant sur la destruction de ces ouvrages. »</p> | adopté | 3552 | Fugit : Contre |
| Amendement 4808 | <p data-bbox="462 2404 693 2448">Exposé sommaire</p> <p data-bbox="462 2478 1386 2656">Cet amendement vise à définitivement exclure la possibilité de financer la destruction des retenues de moulins dans le cadre de l'accomplissement de ces obligations et d'orienter les financements publics, non plus vers une continuité écologique destructive mais une continuité écologique de conservation et de valorisation.</p> <p data-bbox="462 2700 588 2745">Dispositif</p> <p data-bbox="462 2775 1386 2849">La deuxième phrase de l'article L. 214-18-1 du code de l'environnement est complétée par les mots :</p> | rejeté | 3553 | Fugit : Contre |

« déjà équipés pour produire de l'électricité à la date de publication de la loi précitée ou pour lesquels un projet d'équipement pour la production d'électricité est engagé postérieurement à cette date. »

Exposé sommaire

Cet amendement vise à résoudre les difficultés rencontrées dans la mise en oeuvre de la dérogation aux obligations de continuité écologique des cours d'eau dont peuvent bénéficier les moulins à eau équipés pour produire de l'électricité en application de l'article L 214-18-1 du code de l'environnement.

Cet article, introduit par la loi n°2017-227 du 24 février 2017, vise en effet à exclure les moulins à eau équipés pour produire de l'électricité des obligations de continuité écologique des cours d'eau listés au 2° de l'article L214-17 du code de l'environnement. Il précise également que cette dérogation s'applique à tous les moulins existant avant l'entrée en vigueur de la loi du 24 février 2017.

Cette disposition vise ainsi à concilier l'objectif de restauration de la continuité écologique des cours d'eau et la préservation du patrimoine que représentent les moulins, tout en permettant le développement de la micro-électricité.

Le Ministère de la Transition écologique et Solidaire semble toutefois faire une interprétation différente et restrictive de cet article. Comme il l'a indiqué en réponse à une question écrite publiée au journal officiel du 9 août 2018, il considère que les moulins pouvant bénéficier de cette dérogation sont les moulins « d'ores et déjà équipés pour la production hydroélectrique ou en train d'être équipés à la date de publication de la loi ».

Cette interprétation exclut de fait les moulins qui existaient avant le 24 février 2017 mais dont la demande d'équipement hydroélectrique interviendrait postérieurement à celle-ci. Or cette interprétation apparaît contraire à l'intention du législateur :

- La rédaction de l'article L214-18-1 se réfère seulement à l'existence du moulin avant la date de publication de la loi, et non à l'existence de son équipement hydroélectrique, pour déterminer si la dérogation lui est applicable ;
- L'intention du législateur avait été clairement exprimée lors des débats parlementaires : lors de la commission mixte paritaire du 1er février 2017, le rapporteur du projet de loi au Sénat avait ainsi explicitement indiqué que seraient concernés par cette disposition « les moulins existant à la date de la publication de la loi déjà équipés aujourd'hui ou qui pourraient l'être demain ».

Ainsi, il ne fait donc aucun doute que dans l'intention du législateur, seule l'existence du moulin, et non son équipement hydroélectrique, doit être antérieure à la loi du 24 février 2017 pour bénéficier d'une dérogation aux obligations de restauration de la continuité écologique des cours d'eau.

Cet amendement vise donc à préciser l'article L214-18-1 en ce sens, pour dissiper toute ambiguïté quant à l'application de cet article.

[Amendement 6756](#)

Dispositif

rejeté

[3563](#)

Fugit : Contre

Après l'alinéa 1, insérer les dix-sept alinéas suivants :

« 1° A Le titre I^{er} du livre I^{er} est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

« Chapitre III :

« Dispositions générales relatives à la protection de l'environnement

« Art. L. 113-1. – Les plans et programmes, ainsi que les décisions prises en application du présent code, respectent les principes issus de la Charte de l'environnement de 2004 et les principes de l'article L. 110-1 du code de l'environnement ci-après reproduit :

« I. - Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation.

« II. - Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Elles s'inspirent, dans le cadre des lois qui en définissent la portée, des principes suivants :

« 1° Le principe de précaution, selon lequel l'absence de certitudes, compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment, ne doit pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement à un coût économiquement acceptable ;

« 2° Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable,

« 3° Le principe pollueur-payeur, selon lequel les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur ;

« 4° Le principe selon lequel toute personne a le droit d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques ;

« 5° Le principe de participation en vertu duquel toute personne est informée des projets de décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement dans des conditions lui permettant de formuler ses observations, qui sont prises en considération par l'autorité compétente.

« III. - L'objectif de développement durable, tel qu'indiqué au II, répond, de façon concomitante et cohérente, à cinq finalités :

« 1° La lutte contre le changement climatique ;

« 2° La préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources ;

« 3° La cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations ;

« 4° L'épanouissement de tous les êtres humains ;

« 5° Une dynamique de développement suivant des modes de production et de consommation responsables. »

Exposé sommaire

Tout le monde connaît les principes environnementaux intégrés dans la charte constitutionnelle de l'environnement, avec valeur constitutionnelle : le principe de prévention, le principe de précaution, le principe de réparation (ancien principe du pollueur payeur), le principe de participation et d'information, l'objectif de développement durable.

Pourtant en matière d'après-mine, les dégâts et leurs victimes ne sont que très rarement reconnus et aux termes de procédures judiciaires extrêmement longues et coûteuses.

Comment expliquer que le code minier ne s'applique pas conformément au droit commun ? Pourquoi cette séparation stricte entre code de l'environnement et code minier ? Pourquoi observe-t-on de multiples dérogations au principe pollueur-payeur dans les contentieux relatifs aux mines ? Pourquoi cet état d'exception perdure-t-il ? Pourquoi les atteintes répétées à la charte de l'environnement ne sont-elles pas réprimées ?

Même si le principe d'indépendance des législations ne peut plus être opposé à la pleine efficacité de la charte constitutionnelle de l'environnement, il n'est pas inutile d'en rappeler la portée en précisant également que les décisions prises dans le domaine du droit minier

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|-------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 66 | <p data-bbox="462 154 1386 623">doivent prendre en compte les principes structurant le droit de l'environnement. Nous parlons bien sûr au nom des territoires qui souffrent après que leurs sous-sols aient été exploités. Mais nous parlons aussi au nom de tous les futurs bassins miniers qui verront le jour. Effondrements, pollutions des nappes phréatiques, remontées toxiques, ennoyages, affaissements, etc sont autant de conséquences observables. On ne peut laisser la main libre aux exploitants. Il est indispensable que le principe de réparation intégrale s'applique pour les exploitants miniers. Cet amendement intègre dans le code minier, les principes de droit commun censé le sous-tendre. Il est repris du Collectif de défense des communes minières.</p> <p data-bbox="462 742 1386 786">Dispositif</p> <p data-bbox="462 816 1386 845">Après l'alinéa 1, insérer les cinq alinéas suivants :</p> <p data-bbox="462 890 1386 964">« 1° A Le chapitre I^{er} du titre I^{er} est complété par une section 5 ainsi rédigée :</p> <p data-bbox="462 1009 1386 1038">« Section 5</p> <p data-bbox="462 1068 1386 1142">« Interdiction de l'exploitation de minerais aurifère ou argentifère par la lixiviation au cyanure en cuve ou en tas</p> <p data-bbox="462 1187 1386 1380">« <i>Art. L. 111-15</i> – En application de la Charte de l'environnement de 2004 et du principe d'action préventive et de correction prévu à l'article L. 110-1 du code de l'environnement, la lixiviation au cyanure en cuve ou en tas aux fins d'exploitation de minerais aurifères ou argentifères est interdite sur le territoire national.</p> <p data-bbox="462 1409 1386 1484">« Les conditions d'application du présent article sont définies par décret en Conseil d'État ».</p> <p data-bbox="462 1513 1386 1558">Exposé sommaire</p> <p data-bbox="462 1587 1386 1706">Le présent amendement résulte d'une proposition de WWF France. Il vise à interdire l'utilisation du cyanure dans l'exploitation minière en ciblant les technologies les plus dangereuses.</p> <p data-bbox="462 1736 1386 2122">Le cyanure de sodium, utilisé principalement par l'industrie extractive aurifère, et le cyanure de potassium, utilisé pour l'exploitation argentifère, sont des composés chimiques extrêmement toxiques utilisés en très grande quantité pour l'exploitation de ces deux minerais. À tous leurs stades de manipulation, transport, stockage, utilisation puis confinement, la possibilité d'accident et de déversement dans la nature fait peser des risques aux conséquences irréversibles sur la santé humaine, l'environnement et la biodiversité. Déversé dans l'environnement, le cyanure provoque immédiatement l'asphyxie de tout organisme vivant et un profond déséquilibre des écosystèmes.</p> <p data-bbox="462 2151 1386 2849">L'accumulation de très grandes quantités de résidus de minerai issus de traitement par cyanuration, classés déchets dangereux, dans des bassins de rétention de très grandes dimensions constitue un risque particulièrement élevé, lié notamment au risque de rupture de digue. De plus, les climatologues annonçant une amplification des épisodes pluvieux extrêmes, plus intenses et plus fréquents, une augmentation des ruptures des digues des parcs à résidus est prévisible, à l'image de ce qu'il s'est passé en 2015 au Brésil, lorsque la rupture de deux barrages miniers a libéré 60 millions de litres de résidus toxiques dans le bassin versant du Rio Doce polluant 500 km de cours d'eau, emportant 19 vies et privant 280 000 personnes d'eau potable ou encore au Guyana en 1995 dans une mine exploitée par des opérateurs canadiens et américains, provoquant le déversement de 4,2 millions de mètres cubes de résidus cyanurés et affectant les 23 000 personnes vivant dans la région (contamination de l'eau et de la faune aquatique). On peut encore citer l'accident de la mine industrielle d'or et de cuivre de Mount Polley, au Canada, en 2014 (24 millions de m³ de déchets toxiques déversés). Et tout récemment, dans une mine de fer, l'accident de</p> | rejeté | 3564 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>Brumadinho au Brésil en 2019 (270 victimes). Les ruptures de digues sont donc bien un risque avéré. Selon les cas, les expertises ont montré que ces ruptures de digues étaient demeurées indétectables ou, pire, que des expertises avaient alerté sur les risques, mais qu'aucune mesure n'avait alors été prise.</p> <p>La France est déjà confrontée aux conséquences de l'utilisation des technologies à base de cyanure dans l'industrie minière : c'est le cas de la mine de Salsigne, dans l'Aude, où, près de 20 ans après sa fermeture, la question des résidus cyanurés n'est toujours pas réglée (stockage derrière des digues, défauts d'étanchéité du stockage...). Salsigne est considéré comme l'un des sites les plus pollués de France en particulier pour la contamination à l'arsenic.</p> <p>L'utilisation des techniques à base de cyanure de sodium est considérée par les opérateurs miniers comme la meilleure option actuelle en termes de coût/efficacité de récupération d'or pour les projets miniers industriels, c'est pourquoi il est privilégié. Mais les coûts potentiels liés aux accidents ne sont pas intégrés dans cette évaluation. En France, le projet Montagne d'Or a relancé le débat sur l'interdiction du cyanure. Les risques liés au transport de milliers de tonnes de cyanure sur les routes de Guyane (avec un taux d'accidents mortels 2,5 fois plus élevé qu'en France hexagonale) et à leur stockage (45 millions de mètres cubes de résidus cyanurés stockés derrière une digue en terre de 60 mètres de haut selon les projections) ainsi que l'utilisation en milieu équatorial (pluviométrie moyenne de 3000 mm par an, fort taux d'endémisme en milieu aquatique) ont été largement pointés du doigt localement durant le débat public. En 2018, 64 parlementaires représentant les huit groupes politiques de l'Assemblée nationale ont signé une résolution demandant l'interdiction du cyanure dans l'industrie minière.</p> <p>Comme le rappelle le rapport du BRGM, en 2018, plus de 50 publications scientifiques ont porté sur les alternatives à l'utilisation du cyanure dans l'industrie minière. Une douzaine de technologies alternatives se développent, moins dangereuses pour l'environnement et la santé humaine. On pourra citer la lixiviation au thiosulfate, procédé utilisé depuis 2016 à grande échelle en remplacement du cyanure utilisé auparavant sur la mine de Goldstrike (4^{ème} plus grande mine d'or au monde et plus grande mine d'or d'Amérique du Nord), aux États-Unis, par Barrick Gold, première compagnie aurifère mondiale.</p> <p>Dans deux résolutions (2010, 2017) le Parlement européen appelle la Commission européenne à proposer une interdiction complète de l'utilisation des technologies à base de cyanure dans l'industrie minière de l'Union européenne. Plusieurs pays européens, comme la République Tchèque, la Hongrie, la Slovaquie ont déjà interdit l'utilisation de cette technologie. A noter que les conséquences sur l'emploi d'une interdiction seraient faibles : une seule entreprise utilise depuis peu un procédé d'extraction à base de cyanuration sur le territoire français.</p> <p>A l'image de ce qui a été fait en 2006 pour les technologies à base de mercure, toujours largement utilisées par les orpailleurs illégaux, et qui sont à l'origine de l'empoisonnement massif des populations locales, cet amendement vise, conformément à la Charte de l'environnement et au principe de prévention, à préserver la santé, les vies humaines et l'environnement en interdisant une autre substance dangereuse utilisée pour l'exploitation de l'or - dont il faut rappeler que la production par recyclage au niveau mondial est trois fois supérieure aux besoins industriels.</p> | | | |
| Amendement 6762 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'article L. 155-1 du code minier, il est inséré un article L. 155-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 155-1-1.</i> – Un dommage ou un risque minier se définit au sens du présent code comme le dommage ou le risque ayant pour cause déterminante, directe ou indirecte, l'existence de l'activité minière ou des installations, ouvrages et modifications de l'environnement qui en</p> | rejeté | 3573 | Fugit : Contre |

résultent. »

Exposé sommaire

A quand une définition du dommage minier ce qui permettra enfin une application pleine et entière du droit minier ? Un exemple classique est celui des cuvettes liées à des affaissements miniers. Ces zones sont parfois devenues inondables du fait de l'affaissement minier mais le risque est considéré par les services de l'Etat comme étant naturel. Or sans les travaux miniers, la zone ne serait pas inondable : les travaux miniers sont la cause déterminante du dommage.

Actuellement à Rosbruck, en Moselle, 75 logements menacent d'être noyés du fait d'affaissement miniers dans les anciens charbonnages. Depuis 25 ans, les familles de ces 75 maisons qui penchent, demandent l'indemnisation à laquelle elles ont droit aux Charbonnages de France puis à l'Etat qui a pris le relais. Elles ont investi toutes leurs vies dans leurs maisons, ont vu le sol descendre de 15 mètres, combien de temps encore devront-elles se battre avec une loi floue avant d'être indemnisées pour les dégâts causés ?!

Une définition du dommage minier permettrait de manière générale d'éviter les stratégies dilatoires des potentiels responsables. Il y a lieu de tenir le même raisonnement s'agissant des risques miniers puisque la subsistance du risque minier conditionne l'application de dispositions spécifiques du code minier (notamment sur les possibilités d'intervention de l'autorité de police des mines).

Pour que l'Etat cesse de jouer la montre avec les victimes de dommages miniers, il convient de clarifier la loi. Aujourd'hui, les avocats des victimes sont forcés de s'en remettre aux discussions des parlementaires lors de la discussion de la loi n° 99-245 du 30 mars 1999 pour prouver qu'une indemnisation est due à leurs clients. Cet amendement ne fait que clarifier le code minier. Il est interprétatif. Nous le reprenons du Collectif de défense des communes minières.

[Amendement 721](#)

Dispositif

rejeté

[3574](#)

Fugit : Contre

Supprimer cet article.

Exposé sommaire

Cet article permet au Gouvernement de réformer le code minier ce qui sera de nature à affecter profondément le secteur minier français, déjà fortement atteint par la crise économique découlant de la crise sanitaire. Il convient d'assurer un débat sérieux et légitime sur ce sujet, en raison des enjeux environnementaux mais aussi en terme d'emplois, par le Parlement. Aussi, ce présent amendement propose la suppression de cet article 21.

[Amendement 7341](#)

Dispositif

rejeté

[3578](#)

Fugit : Contre

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Les dispositifs végétalisés mentionnés au premier alinéa du présent I sont réalisés conformément à des préconisations techniques et à des normes définies par arrêté. »

Exposé sommaire

L'article 24 étend l'obligation d'installer des systèmes de production d'énergie renouvelable ou des toitures végétalisées sur les surfaces commerciales et les entrepôts (actuellement arrêtés à 1000 m2) en abaissant ce seuil à 500 m2.

Au-delà de cette dimension quantitative, il paraît indispensable de définir un cadre technique précis pour la réalisation de tels travaux et ce afin d'en assurer une qualité certaine.

Actuellement, les toitures couramment qualifiées d'extensives sont souvent utilisées par les opérateurs BTP. Elles sont peu chères et faciles à produire et à mettre en œuvre mais elles sont loin d'offrir la même qualité de services écosystémiques que les toitures semi-intensives et intensives.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 6556 | <p>Les toitures extensives peuvent être installées sur des bâtiments ne supportant qu'une faible charge en toiture, et elles hébergent une biodiversité propre qui la distingue des autres toitures végétalisées : elles sont complémentaires des toitures végétalisées dites semi-intensives et intensives.</p> <p>Les toitures semi-intensives et intensives sont plus rarement utilisées aujourd'hui alors que leurs bénéfices environnementaux sont significatifs. Elles présentent une profondeur de support de culture plus importante que les toitures extensives et peuvent accueillir des strates végétales diversifiées (herbacées, arbustives, arborées) favorables à un développement optimal de la biodiversité.</p> <p>Le présent amendement du groupe Les Républicains vise donc à intégrer une approche qualitative et adaptée aux conditions climatiques et géographiques à l'installation de toitures végétalisées.</p> <p>Dispositif</p> <p>Compléter cet article par l'alinéa suivant :</p> <p>« II. – À la fin du 2° du II du même article 73 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités , l'année : « 2040 » est remplacée par l'année : « 2035 » .</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à revoir la date d'interdiction de la vente des véhicules thermiques prévue pour 2040 dans la loi d'orientation des mobilités de 2019 (LOM). Plusieurs signaux nationaux et européens motivent la révision de cette date.</p> <p>La récente étude du Boston Consulting Group étudiant les impacts environnementaux des mesures menées par le Gouvernement depuis 2017 est claire, seul « un scénario volontariste d'accompagnement à l'électrification massive du parc » permettrait d'être en phase avec notre feuille de route SNBC et notre objectif de neutralité carbone en 2050. Elle souligne également « une stagnation des gains de performance énergétique des véhicules neufs depuis 2015 ». Face à ce constat, il apparaît indispensable d'émettre des signaux clairs envers l'industrie automobile et les consommateurs pour enclencher rapidement une transition vers les transports et les motorisations alternatives.</p> <p>L'article 25 prévoit une disposition programmatique, donc, non contraignante, qui ne permet en aucun cas d'assurer, dans la loi, une trajectoire compatible ni avec la SNBC, ni avec les dispositions européennes. En effet, l'Union européenne prévoit de rehausser l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à 55 % d'ici 2030, au lieu de 40 % initialement.</p> <p>Il paraît donc nécessaire de donner de la visibilité et une trajectoire ambitieuse sur les secteurs les plus émissifs. Avancer l'objectif à 2035 permettrait donc de nous aligner avec les objectifs volontaristes de nos voisins européens.</p> <p>Lors de son audition par la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale, Pascal Canfin, président de la Commission à l'environnement du Parlement européen, a déclaré que l'une des prochaines législations de la Commission européenne viserait à interdire la vente des véhicules thermiques dans l'Union européenne à partir de 2035. Le Royaume-Uni prévoit la même mesure pour 2030 et la Norvège pour 2025, soit dans 4 ans.</p> | rejeté | 3581 | Fugit : Contre |
| Amendement 783 | <p>Dispositif</p> <p>I. – Après l'article L. 251-1 du code de l'énergie, il est inséré un nouvel article L. 251-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 251-1-1 – Les établissements de crédit et les sociétés de</p> | rejeté | 3587 | Fugit : Contre |

financement peuvent consentir des prêts ne portant pas intérêt dans les conditions prévues au présent article.

« Ces prêts ne portant pas intérêt, dits « prêts à taux zéro mobilités » sont octroyés aux ménages, sous condition de ressources, lorsqu'ils acquièrent :

« 1° Un véhicule particulier électrique ou hybride rechargeable ;

« 2° Un véhicule particulier essence ou assimilé dont la date de première immatriculation est postérieure au 31 décembre 2010 ;

« 3° Un vélo mécanique, vélo à assistance électrique, vélo-cargo, vélo pliant.

« Aucun frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peut être perçu sur ces prêts. Seuls les ménages répondant au critère des premier et second déciles de la nomenclature de l'Institut national de la statistique et des études économiques peuvent bénéficier du prêt à taux zéro.

« Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt prévu par le présent article pour une même opération.

« Le montant du prêt ne peut pas dépasser les 8 000 €.

« Les modalités d'application de cet article sont fixées par décret qui précise les modalités, notamment celles de l'ouverture de droit au bénéfice d'un crédit d'impôt « prêt à taux zéro mobilités » sur le modèle qui est prévu à l'article 244 *quater* V du code général des impôts. »

II. – Le crédit d'impôt prévu au I est limité aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

III. – La perte de recettes pour l'État résultant du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Exposé sommaire

Alors que les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont actuellement déployées dans plus d'une dizaine d'agglomérations françaises afin de lutter contre la pollution de l'air, cet amendement propose d'accompagner les ménages les plus modestes dans l'achat d'un véhicule moins polluant (véhicules électrique, hybride rechargeable, véhicules Crit'Air 1) ou d'un mode actif en mettant en place un prêt à taux zéro mobilités.

Il est à noter que le dispositif de « microcrédit mobilité propre garanti par l'Etat » actuellement proposé par l'Etat s'adresse prioritairement aux ménages exclus du circuit bancaire classique et qu'il comporte des taux d'intérêts variables en fonction des organismes et relativement élevés (plus de 10% dans certains cas).

Un dispositif de prêt à taux zéro mobilités tel que proposé par cet amendement s'adresse aux 20% des ménages les plus modestes et propose un taux d'intérêt nul.

Afin de limiter au maximum le reste à charge des ménages les plus modestes et de répondre à la problématique de l'avance des aides, ce dispositif de prêt à taux zéro est pensé en articulation et en complément de l'ensemble des dispositifs d'aide à l'acquisition existants au-delà de la prime à la conversion (surprime ZFE-m, aides locales, etc.).

Il est proposé que ce prêt ouvre le droit pour les établissements de crédit au bénéfice d'un crédit d'impôt "prêt à taux zéro mobilité" sur le modèle de celui prévu pour l'éco-PTZ pour la rénovation. Pour améliorer le déploiement de ce dispositif, la garantie par l'État pourrait aussi être envisagée lors du PLF 2022. Cette garantie pourrait s'élever à hauteur de 50% du montant prêté.

Il est estimé qu'environ 1 million de prêts à taux zéro mobilités seraient

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>nécessaires chaque année pour permettre aux 20% des ménages les plus précaires de changer de véhicules et de s'équiper d'un véhicule moins polluant ou d'un mode actif.</p> <p>Si l'objectif de 1 million de prêts à taux zéro peut sembler ambitieux, son coût pour les finances publiques reste modeste. En effet, dans le cas où ce prêt bénéficierait d'une garantie de l'Etat, il s'agirait alors essentiellement d'une immobilisation de trésorerie puisque le taux de sinistralité des microcrédits observé est faible, environ 10%.</p> <p>Il est ainsi estimé que la réalisation d'un million de prêts à taux zéro coûterait à l'Etat un montant maximum d'environ 200 millions d'euros par an.</p> <p>Au-delà de la nouvelle disposition légale apportée par cet amendement, un véritable dispositif d'accompagnement social pourrait être déployé, pour permettre à la fois de conseiller les ménages sur leurs besoins en termes de mobilité, de les assister dans le choix du véhicule à acquérir et ses modalités de financement. Cet accompagnement social pourrait être assuré par les centres communaux d'action sociale (CCAS), les missions locales ou Pôle emploi, en lien avec les associations de solidarité déjà mobilisées.</p> | | | |
| Amendement 5862 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'article L. 111-3-5 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 111-3-5-1 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 111-3-5-1.</i> – Les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de cent emplacements disposent, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins un point de recharge pour les véhicules à hydrogène situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.</p> <p>« II. – Un décret précise les modalités d'application du présent article. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement du groupe Les Républicains vise à rendre obligatoire l'installation d'un point de recharge pour les véhicules à hydrogène dans les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de cent emplacements, d'ici au 1^{er} janvier 2025.</p> <p>Les députés Républicains veulent ainsi encourager le développement de bornes d'avitaillement en hydrogène, nécessaire en vue d'un développement massif de la filière.</p> <p>Enfin, nous appelons plus largement à un objectif de 2 500 stations d'ici 2050 pour que chaque Français puisse accéder à une station dans un rayon de 30 km.</p> | rejeté | 3588 | Fugit : Contre |
| Amendement 5385 | <p>Dispositif</p> <p>I. – Après l'alinéa 5, insérer les deux alinéas suivants :</p> <p>« 2° <i>bis</i> Après le II, il est inséré un II <i>bis</i> ainsi rédigé :</p> <p>« II <i>bis.</i> – Les mesures de restrictions de circulation prévues au II du présent article ne concernent pas les véhicules de collection disposant d'une identification sous la forme d'une vignette « collection » à raison de la détention d'un certificat d'immatriculation avec la mention « véhicule de collection ». Les modalités d'application de cette vignette « collection » sont fixées par décret. » ; ».</p> <p>II. – En conséquence, compléter l'alinéa 7 par les mots :</p> <p>« , à l'exception des véhicules de collection disposant d'une identification sous la forme d'une vignette « collection ». »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>La lutte contre la pollution de l'air est un enjeu auquel les auteurs de cet amendement adhèrent. Convaincus de l'utilité de mettre en place des</p> | rejeté | 3591 | Fugit : Contre |

zones à faibles émissions mobilité (ZFEm), ils soutiennent ce dispositif. Cependant, celui-ci ne doit pas frapper de manière inadaptée tous les types de véhicules au risque de pénaliser ceux qui polluent très peu au regard de leur utilisation. Il en est ainsi des véhicules disposant d'un certificat d'immatriculation avec la mention véhicule de collection. C'est pourquoi des dérogations doivent être prévues pour les véhicules munis d'une carte grise de collection. Cela est pertinent au regard de leur faible taux de pollution à raison d'une utilisation qui ne dépasse pas en moyenne les 1 000 km/an, de la protection d'un patrimoine industriel remarquable et du maintien de la vitalité d'un secteur économique fort de vingt mille emplois.

Les véhicules de collection représentent moins de 1 % du parc automobile français. Ils roulent quinze fois moins que la moyenne. Seuls 5 % d'entre eux ont des moteurs diésels, si bien qu'en termes de particules fines, leur impact est particulièrement négligeable. Leur interdiction, ou limitation, de circulation n'entraînerait aucune amélioration réellement chiffrable de la qualité de l'air dans les métropoles, ce qui est le but recherché des ZFEm. En revanche, cela aurait pour conséquence inéluctable la condamnation à terme de ce patrimoine historique, industriel et culturel qui suscite un intérêt tout particulier tant chez les propriétaires de véhicules de collection qu'auprès de millions de sympathisants. Cela serait la mort annoncée de toute une filière économique constituée principalement d'artisans et de très petites entreprises dans les secteurs de la carrosserie, la mécanique, l'entretien, le négoce ou l'événementiel. Le chiffre d'affaires annuel de cette filière est évalué à quatre milliards d'euros, soit le double de celui des sports mécaniques.

Aussi, afin de répondre à l'objectif de réduire de manière drastique la pollution de l'air dans les métropoles, tout en préservant la circulation des véhicules munis d'une carte grise de collection, les auteurs de cet amendement proposent que les mesures de restrictions liées au ZFEm ne concernent pas les véhicules de collection disposant d'une identification sous la forme d'une vignette « collection » à raison de la détention d'un certificat d'immatriculation avec la mention véhicule de collection. Les modalités relatives à cette vignette « collection » sont fixées par décret.

Par comparaison, l'Allemagne, pour maintenir la circulation des véhicules d'époque dans ses cinquante zones à faibles émissions mobilité ou leur équivalent, a mis en place depuis douze ans, un dispositif proche de celui proposé par cet amendement. Il consiste en une numérotation spécifique sur les plaques d'immatriculation afin que les véhicules soient facilement reconnaissables et puissent circuler en toute légalité dans ces zones.

[Amendement 3629](#)

Dispositif

rejeté

[3592](#)

Fugit : Contre

Compléter l'alinéa 4 par les deux phrases suivantes :

« Elle s'accompagne d'une information pédagogique sur l'ensemble des canaux de communication dont dispose la collectivité. L'ensemble des solutions et des dispositifs existant pour adapter le véhicule ou acheter un véhicule plus propre doivent être portés à la connaissance de tous les habitants. »

Exposé sommaire

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à mettre en place une information complète à destination des habitants concernés par la mise en place d'une ZFE.

Les zones à faibles émissions (ZFE) permettent de limiter dans une zone définie la circulation des véhicules les plus polluants par le biais du dispositif des vignettes crit'air qui classe les véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.

Cette mesure nécessaire pour lutter contre la pollution de l'air doit d'accompagner d'une information préalable sur l'ensemble des canaux de communication dont dispose la collectivité. Tous les habitants concernés par une telle mesure doivent être informés bien en amont de

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 4085 | <p data-bbox="462 148 1386 267">la mise en place de ZFE. Devront également être indiqués l'ensemble des dispositifs et des alternatives existantes pour adapter ou changer les véhicules concernés par une telle interdiction.</p> <p data-bbox="462 296 1386 489">La mise en place des zones à faibles émissions ne doivent pas conduire à exclure une partie de nos concitoyens. C'est la raison pour laquelle il faut multiplier l'information à destination du grand public et renforcer les mesures d'aides et d'accompagnement à destination des populations notamment les plus modestes.</p> <p data-bbox="462 534 1386 581">Dispositif</p> <p data-bbox="462 608 1386 652">Après l'alinéa 13, insérer les quatre alinéas suivants :</p> <p data-bbox="462 682 1386 994">« VII. – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I, à titre expérimental et pour une durée de quatre ans à compter de la publication de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, l'État peut autoriser les autorités compétentes à désigner, dans le respect des principes de la commande publique, un opérateur unique de livraison pour les livraisons par véhicule automobile ou cyclomoteur au sein de la zone considérée.</p> <p data-bbox="462 1023 1386 1172">« Ne peuvent être désignés opérateur unique que les opérateurs dont une fraction minimale définie par décret et qui ne peut être inférieure à 20 % du parc de véhicules ou de cyclomoteurs, répond aux critères définis au 1° de l'article L. 224-7.</p> <p data-bbox="462 1202 1386 1291">« L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation dont les résultats sont présentés au Parlement.</p> <p data-bbox="462 1320 1386 1394">« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »</p> <p data-bbox="462 1424 1386 1469">Exposé sommaire</p> <p data-bbox="462 1498 1386 1721">Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à réduire l'empreinte environnementale du transport de marchandises en prévoyant, à titre expérimental, d'autoriser les autorités compétentes à désigner un opérateur unique pour le « dernier kilomètre de livraison » sur les zones à faible émission lorsque celle-ci est réalisée par véhicule ou cyclomoteur.</p> <p data-bbox="462 1751 1386 1899">En effet, la logistique du dernier kilomètre est celle qui a l'empreinte carbone la plus forte car un trajet peut être réalisé par un véhicule pour un seul produit là où ce même produit est, à son point de départ, parfois transporté avec des centaines voire des milliers d'autres.</p> <p data-bbox="462 1929 1386 2166">Avec le développement de la livraison à domicile pour les achats en ligne de vêtements, de meubles ou de denrées alimentaires, les opérateurs se sont multipliés de même que les nuisances liées d'une part à leur empreinte écologique et d'autre part, à la congestion liée au nombre de véhicules et aux problématiques de circulation et de stationnement.</p> <p data-bbox="462 2196 1386 2478">Un opérateur unique pourra, sur ce dernier kilomètre, optimiser les trajets sur un territoire du fait d'un volume plus grand de livraisons sur une même aire géographique. Le nombre de véhicules et de rotations pourra donc être réduit et les nuisances également. De plus, l'expérimentation propose de fixer un objectif minimal de véhicules propres ou à faible émission à ces opérateurs pour qu'ils puissent être éligibles, afin d'amplifier l'objectif de décarbonation.</p> <p data-bbox="462 2507 1386 2611">L'expérimentation ferait l'objet d'une évaluation qui, si elle est concluante sur le plan écologique et économique, permettrait une généralisation du dispositif.</p> | rejeté | 3595 | Fugit : Contre |
| Amendement 7026 | <p data-bbox="462 2671 1386 2855">Dispositif</p> <p data-bbox="462 2745 1386 2855">À compter du 1^{er} janvier 2025, l'accès aux zones à faible émission mobilité des véhicules émettant plus de 20 mg/km de particules fines issues du freinage et non équipés de capteurs des particules de freinage</p> | rejeté | 3599 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>est interdit. Un décret en Conseil d'État définit les modalités de mesure.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'impact des particules fines due au freinage peuvent être supérieurs à celui de la combustion des moteur</p> <p>En ce sens il est proposé d'interdire les véhicules les plus émetteurs de ces particules fines dues au freinage</p> | | | |
| Amendement 3631 | <p>Dispositif</p> <p>Compléter cet article par l'alinéa suivant :</p> <p>« Enfin, pour accompagner les ménages à faibles revenus dans l'entretien de leurs véhicules et notamment dans le but de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre pour les adapter aux zones à faibles émissions mobilité, le rapport évalue la mise en place d'un dispositif de chèque entretien réparation responsable. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à créer un dispositif de « chèques entretien-réparation responsable ».</p> <p>Le parc roulant en France comporte 39 millions de véhicules particuliers. L'entretien et la maintenance de ce parc représentent un enjeu majeur en termes de sécurité routière, d'amélioration de la qualité de l'air et de pouvoir d'achat des automobilistes. Une part significative du parc automobile demeure aujourd'hui mal entretenue, ou mal réparée, aggravant tant le rejet d'émissions polluantes dans l'atmosphère que les risques en matière de sécurité routière.</p> <p>Ainsi en 2019, ce sont 700 000 véhicules qui n'ont pas été présentés au contrôle technique. Or, un véhicule entretenu, contrôlé, réparé, est un véhicule sûr, qui consomme moins de carburant, émet moins de polluants et préserve le pouvoir d'achat de l'automobiliste. En effet, une maintenance préventive des véhicules permet de limiter leur niveau d'émissions polluantes, de réduire les risques de pannes et de réparations lourdes, et par conséquent de maintenir les véhicules dans des conditions optimales de fonctionnement tout au long de leur durée de vie.</p> <p>Selon une étude réalisée par le GERPISA en 2015, utiliser son véhicule coûte aux ménages les plus modestes 2 465 euros par an, contre 2.955 euros pour les ménages les plus aisés, alors que leurs revenus varient du simple au quintuple. Ainsi lorsque les contraintes budgétaires sont fortes, l'entretien du véhicule est perçu comme la dépense la plus arbitrale, et peut conduire à différer voire éviter certaines interventions pourtant indispensables.</p> <p>Il convient donc d'accompagner les ménages à faibles revenus, par ailleurs détenteurs des véhicules les plus anciens, ce qui est l'objet de cette mesure, pour les interventions de contrôle technique, maintenance, réparation automobile et de conversion à une énergie alternative permettant ainsi de rendre les véhicules moins émetteurs et plus sûrs.</p> <p>Dans une logique de prévention, de sécurité et de préservation de l'environnement, cet amendement vise à créer un « chèque entretien-réparation responsable », qui permettrait aux ménages les plus contraints de ne plus arbitrer leurs dépenses automobiles en annulant ou reportant la réalisation de leur contrôle technique, les interventions d'entretien préventif ou les réparations indispensables à la sécurité du véhicule.</p> <p>Cet amendement s'inscrit dans l'objectif "- de carbone, + de justice" défendu par les députés Socialistes et apparentés.</p> | rejeté | 3600 | Fugit : Contre |
| Amendement 5863 | <p>Dispositif</p> <p>I. – Le B du I de la section V du chapitre I^{er} du titre II de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est ainsi modifié :</p> | rejeté | 3602 | Fugit : Contre |

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un N et un O ainsi rédigés :

« N. – Les services de transports publics de voyageurs ayant comme autorité organisatrice les régions et les collectivités locales, hors services dédiés au tourisme.

« O. – Les transports ferroviaires de voyageurs. »

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exclusion des transports de voyageurs qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* ».

II. – Le présent article entre en vigueur au plus tard le 1^{er} septembre 2021.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Exposé sommaire

La Convention citoyenne pour le climat propose de réduire la part de TVA à 5,5% (contre 10% actuellement) sur les billets de train pour encourager ce mode de transport. Le présent amendement, reprenant d'ailleurs une proposition de loi du groupe LR, y répond et va même plus loin en l'élargissant aux transports en commun de voyageur.

Cet amendement des députés Les Républicains a ainsi un double objectif : d'une part, il permet d'augmenter le pouvoir d'achat des Français, et d'autre part, il rend plus attractif des modes de transports peu émetteurs de gaz à effet de serre avec pour ambition d'augmenter, à terme, la part du train et des transports en commun dans les déplacements des Français.

Il nous paraît nécessaire d'appliquer aux transports publics de voyageurs du quotidien, c'est à dire les transports publics urbains, départementaux et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap, le taux de TVA dévolu aux produits de première nécessité.

Cette baisse ciblée de TVA est aussi une mesure utile pour inciter les Français à se tourner davantage vers des modes de transports plus vertueux pour l'environnement, que ce soit en privilégiant les transports collectifs, plutôt que le recours systématique à la voiture individuelle pour les transports du quotidien, ou que ce soit en privilégiant le train plutôt que l'avion, pour les trajets longue distance.

Dans le même esprit que la suppression des vols intérieurs de courte durée proposée par le gouvernement, cet amendement s'inscrit dans la volonté des députés Les Républicains de défendre une écologie incitative, positive et populaire puisqu'elle lutterait à la fois contre le réchauffement climatique et bénéficierait au pouvoir d'achat de nos compatriotes

[Amendement 3680](#)

Dispositif

rejeté

3603

Fugit : Contre

I. – Le B du I de la section V du chapitre I^{er} du titre II de la première partie du livre I^{er} du code général des impôts est ainsi modifié :

1° L'article 278-0 *bis* est complété par un N ainsi rédigé :

« N. – Les services de transports publics de voyageurs ayant comme autorité organisatrice les régions et les collectivités locales, hors services dédiés au tourisme. »

2° Le b *quater* de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des transports de voyageurs qui relèvent du taux prévu à l'article 278-0 *bis* ».

II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée par une majoration

de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en application de l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts. »

Exposé sommaire

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vis à réduire le taux de TVA applicable aux services publics de transport terrestre régulier de personnes à 5,5 % pour inciter encore plus les usagers à utiliser les transports en commun.

Pour les voyageurs, une baisse de la TVA se traduirait par une augmentation de leur pouvoir d'achat via une baisse du prix des billets et des abonnements et les inciterait à réduire leur recours à la voiture individuelle.

Pour les employeurs : entreprises, collectivités, État, elle impliquerait une baisse de charge via le remboursement de 50 % des frais d'abonnement aux transports publics de leurs salariés

Pour les pouvoirs publics et l'environnement, elle permettrait de renouer avec nos engagements climatiques en créant les conditions effectives du report modal de la voiture individuelle vers ces modes collectifs et partagés moins dépendants d'énergies fossiles.

Cette «perte» de recettes sera compensée par une augmentation du nombre de voyageurs et par une hausse de la fiscalité sur le gazole pour les transports publics utilisant ce carburant.

Cette proposition est compatible avec le droit européen qui prévoit que les Services d'Intérêt Economique Général (SIEG) peuvent faire l'objet d'un régime dérogatoire au principe de libre concurrence. Il s'agit de services qui remplissent un intérêt général mais interviennent dans les secteurs marchands. Les transports en commun en font partie.

L'idée n'est pas nouvelle, les acteurs de la mobilité durable soutiennent à l'unanimité (Régions de France, Union des transports publics et ferroviaires, FNAUT, FNTV, citoyens etc..) cette mesure. C'est le moment d'accélérer les choses pour enclencher ce cercle vertueux qui permettra à la France de faire diminuer ses émissions de CO2 et ainsi respecter ses engagements.

Dans le cadre des discussions budgétaires durant l'automne dernier, le Sénat a fait son œuvre en adoptant une telle mesure. Il serait particulièrement regrettable de voir l'Assemblée Nationale se murer dans un conservatisme sur le sujet.

Cet amendement qui entre parfaitement en lien avec les dispositions de l'article 29 donne les moyens d'inciter les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs par rapport aux transports individuels. A ce titre, il s'inscrit pleinement dans l'objectif « - de carbone, + de justice » porté par le groupe Socialistes et apparentés.

[Amendement 5864](#)

Dispositif

rejeté

[3604](#)

Fugit : Contre

Supprimer l'alinéa 1.

Exposé sommaire

Cet amendement du groupe LR vise à supprimer la fin progressive du remboursement partiel de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (TICPE), prévue à l'horizon 2030, et dont bénéficient aujourd'hui les transporteurs professionnels.

En effet, sans capacité industrielle de renouvellement du parc de véhicules, cette mesure ne ferait que ralentir les investissements des entreprises en faveur de la transition au lieu de les accompagner.

Le secteur du transport routier de marchandises doit pouvoir s'engager plus largement dans la transition énergétique de son parc de véhicules, mais fixer des échéances irréalisables risque d'anéantir la compétitivité du secteur déjà mise à mal par la concurrence européenne et grèverait ses capacités d'investissement.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>Une augmentation de la fiscalité sur le seul territoire national en l'absence d'harmonisation européenne n'aboutirait qu'à un renforcement de la présence des pavillons étrangers sur le marché domestique sans gain écologique.</p> <p>Au-delà des considérations politiques ou environnementales, c'est ici le principe de bon sens qui doit être développé : sans offre de véhicules, cette mesure sert simplement à taxer le transport routier de marchandises et les recettes générées ne seront même pas redirigées vers le secteur pour accélérer sa transition.</p> <p>Les entreprises ne doivent pas faire les frais des postures politiciennes.</p> | | | |
| Amendement 5867 | <p>Dispositif</p> <p>Après le 11° de l'article L. 100-4 du code de énergie, il est inséré un 12° ainsi rédigé :</p> <p>« 12° D'augmenter la part des biocarburants dans le transport routier pour ainsi tendre à un objectif de 15 % en 2030 et 20 % en 2050. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement des députés Les Républicains vise à augmenter la part des biocarburants dans le transport routier.</p> <p>En effet, comme l'hydrogène, il s'agit d'une filière d'avenir qui pourra venir en complément de l'électrique, afin d'éviter le pari risqué du gouvernement qui consiste à tout miser sur une seule filière dans les transports.</p> <p>Les députés LR souhaitent ainsi fixer l'objectif de 15 % de biocarburants en 2030 et 20 % en 2050 dans le transport routier.</p> <p>A court terme, nous encourageons une fiscalité incitative, notamment pour favoriser le recours aux biocarburants dans les « flottes captives » (véhicules professionnels) et soulignons la nécessité de mettre en place des primes en faveur de l'acquisition des boîtiers Flex fuel.</p> <p>A moyen terme, nous souhaitons que puissent s'engager des négociations à l'échelle européenne pour relever les futurs objectifs d'incorporation des biocarburants.</p> <p>Enfin, sur le long terme, nous réclamons le développement d'une vraie filière française de production et de distribution des biocarburants aéronautiques, et appelons de nos vœux un plan de recherche et développement dans ce secteur.</p> <p>Nous soutiendrons le développement du bio-GNV (Gaz Naturel Véhicules) à partir de biométhane capable d'offrir un complément de revenu aux agriculteurs et d'impliquer les collectivités territoriales dans la transition énergétique.</p> | rejeté | 3606 | Fugit : Contre |
| Amendement 5 | <p>Dispositif</p> <p>Supprimer cet article.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le texte initial de l'article 32 offre la possibilité pour les régions d'instaurer des écotaxes.</p> <p>Pour les régions le souhaitant, la mise en place de cette nouvelle taxe pourrait se faire en parallèle du transfert de la gestion du réseau non concédé. Il n'est pas précisé, en l'état, si cette taxe doit contribuer au financement des infrastructures et notamment du réseau routier. Par ailleurs, cette volonté première de taxer le transport routier de marchandises de transit va fortement impacter le transport routier de proximité. Il est à craindre une disparité des assiettes et des taux des taxes régionales ainsi que des systèmes technologiques de perception. Enfin, doit se poser la question de la répercussion de cette taxe pour les transporteurs. Avant toute chose, le rapport coûts de collecte/bénéfice</p> | rejeté | 3609 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|--|--|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| | <p>doit être attentivement examiné.</p> <p>Cette mesure doit par ailleurs permettre, selon ses défenseurs, de favoriser plus de report modal. Or, et alors que sa fiscalité est toujours plus importante, le transport routier de marchandises réalise aujourd'hui 89 % du transport de marchandises, contre 67 % en 1985. Il n'y a aucune évidence qui montre qu'une hausse importante du prix du transport routier de marchandises contribuerait à plus de report modal. Cette hausse de la fiscalité viendrait seulement pénaliser un peu plus la compétitivité des entreprises locales mais aussi de leurs clients et affecter in fine le pouvoir d'achat du consommateur dans une période de crise économique et sociale déjà très importante.</p> <p>Tel est le sens de l'amendement de suppression proposé.</p> | | | |
| <p>Amendement 6811</p> | <p>Dispositif</p> <p>I. – À l'alinéa 4, supprimer les mots :</p> <p>« sans correspondance ».</p> <p>II. – En conséquence, à la fin du même alinéa, substituer aux mots :</p> <p>« deux heures trente »</p> <p>les mots :</p> <p>« quatre heures » ;</p> <p>III. – En conséquence, après le mot :</p> <p>« interdiction »</p> <p>rédiger ainsi la fin de l'alinéa 5 :</p> <p>« à défaut de connexion ferroviaire ou en services en commun satisfaisante pour le transport de passagers en correspondance ».</p> <p>IV. – En conséquence, après le même alinéa, insérer l'alinéa suivant :</p> <p>« L'État se fixe pour objectif que les créneaux aéroportuaires libérés par cette interdiction ne puissent pas être attribués pour d'autres liaisons, en portant activement ce sujet au niveau européen et en fournissant un rapport au Parlement des actions engagées au niveau européen sur ce sujet et plus globalement sur l'enjeu de régulation du trafic aérien à l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022. »</p> <p>V. – En conséquence, à la fin de l'alinéa 8, substituer aux mots :</p> <p>« le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi »</p> <p>la date :</p> <p>« le 31 décembre 2021 ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à rétablir la durée fixée par la CCC qui était de 4 heures et de non 2h30. Pour mémoire, la proposition SD-E2 est la suivante « organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h) ».</p> <p>Les vols intérieurs représentent 4 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Ces vols intérieurs sont très souvent substituables par le ferroviaire, qui a une empreinte carbone bien plus faible.</p> <p>En outre, cette pollution aérienne se double d'une injustice sociale : les plus riches, par confort, polluent l'air de la majorité. En France, la moitié des déplacements par avion est le fait des 20 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés.</p> <p>Ainsi, la proposition de la Convention citoyenne pour le climat apparaît</p> | <p>rejeté</p> | <p>3613</p> | <p>Fugit : Contre</p> |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>comme étant de bon sens. Seulement, le Gouvernement l'a torpillée, annulant ainsi tous les effets.</p> <p>D'après Greenpeace, le passage de 4h à 2h30 épargnerait donc les trois connexions les plus émettrices : Paris-Nice (5 h 58 en train), Paris-Toulouse (4 h 14) et Paris-Marseille (3 h 2). Avec plus de 3 millions de passagers en 2019, la « navette » entre Paris et Nice génère l'équivalent de 225 000 tonnes de CO2.</p> <p>Il convient également de supprimer les exceptions prévues pour les correspondances, ainsi que de garantir la non-réattribution des créneaux.</p> <p>Alors, nous demandons le rétablissement de la mesure prônée par la CCC. C'est une question climatique et démocratique.</p> <p>Cet amendement a été travaillé à partir d'une proposition de Greenpeace.</p> | | | |
| Amendement 4628 | <p>Dispositif</p> <p>À l'alinéa 4, supprimer les mots :</p> <p>« sans correspondance ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Alors que l'avion est le moyen de transport le plus polluant, cet amendement a pour objectif d'adopter une mesure plus efficace pour contribuer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur d'ici 2030 dans la lignée des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat concernant l'aviation, largement soutenues par des associations, des fédérations d'usagers et des acteurs du transport ferroviaire.</p> <p>En effet, dans le but d'organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les lignes intérieures, la reprise de la proposition SD-E2 de la CCC de fermer les lignes intérieures accessibles en 4 heures par le train modifié avec le critère moins ambitieux de 2,5 heures. Cette proposition est largement insuffisante puisqu'elle ne permet de réduire de que seulement 2,2% les émissions des vols métropolitains contre 33% dans une option de 4h, et sans l'exonération des passagers en correspondance. Une position difficilement tenable quand l'on sait que de nombreuses liaisons directes relient l'aéroport Charles de Gaulle aux gares régionales, et la SNCF travaille au lancement d'offres combinées «Train et Air ». Ce critère de durée amoindrit significativement la limitation des émissions de gaz à effet de serre du secteur. Pour un passager, un vol Paris-Marseille émet 45 fois plus de CO2 qu'un parcours en TGV sur la même distance (selon l'Ademe). Ce trajet s'effectue en moins de 4h, mais en plus de 2h30. Ceci constitue un bel exemple de la nécessité de réintroduire la durée de 4h comme critère, ainsi que de supprimer l'exonération de correspondance.</p> <p>Enfin, il est nécessaire de supprimer la mention à une dérogation en cas de "transport aérien majoritairement décarboné". Un tel transport n'existe pas et risque de pousser à la conservation un grand nombre de vols sous prétexte de compensation carbone, logique qui a montré maintes fois ses limites inhérentes.</p> | rejeté | 3614 | Fugit : Contre |
| Amendement 6808 | <p>Dispositif</p> <p>À la fin de l'alinéa 4, substituer aux mots :</p> <p>« moins de deux heures trente »</p> <p>les mots :</p> <p>« quatre heures ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à rétablir la durée fixée par la CCC qui était de 4 heures et de non 2h30. Pour mémoire, la proposition SD-E2 est la suivante "organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols</p> | rejeté | 3615 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|--|---|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| | <p>intérieurs d'ici 2025, uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps (sur un trajet de moins de 4h)".</p> <p>Les vols intérieurs représentent 4% des émissions de gaz à effet de serre en France. Ces vols intérieurs sont très souvent substituables par le ferroviaire, qui a une empreinte carbone bien plus faible.</p> <p>En outre, cette pollution aérienne se double d'une injustice sociale : les plus riches, par confort, polluent l'air de la majorité. En France, la moitié des déplacements par avion est le fait des 20% de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés.</p> <p>Ainsi, la proposition de la Convention citoyenne pour le climat apparaît comme étant de bon sens. Seulement, le Gouvernement l'a torpillé, annulant ainsi tous les effets.</p> <p>D'après Greenpeace, le passage de 4h à 2h30 épargnerait donc les trois connexions les plus émettrices : Paris-Nice (5 h 58 en train), Paris-Toulouse (4 h 14) et Paris-Marseille (3 h 2). Avec plus de 3 millions de passagers en 2019, la « navette » entre Paris et Nice génère l'équivalent de 225 000 tonnes de CO2.</p> <p>Alors, nous demandons le rétablissement de la mesure prônée par la CCC. C'est une question climatique et démocratique.</p> | | | |
| <p>Amendement 5869</p> | <p>Dispositif</p> <p>Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :</p> <p>« L'application de cette décision est soumise à l'avis des collectivités territoriales concernées. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement du groupe Les Républicains contextualise l'importance de la portée d'une telle décision. Les liaisons aériennes sont des projets de territoire. Sans opposition de principe, les collectivités territoriales concernées doivent pouvoir donner leur accord.</p> <p>En effet, avant l'été, le secrétaire d'État aux Transports, Jean-Baptiste Djebbari, avait annoncé que les lignes concernées par le projet de loi seront supprimées en concertation avec les régions, mais les maires sont les grands oubliés.</p> <p>Les députés LR sont pleinement favorables à la disparition de ces vols courts en cas d'alternative ferroviaire, qui fait d'ailleurs partie des conditions environnementales imposées à Air France par l'Etat pour son sauvetage. Nous ne cessons de soutenir le secteur ferroviaire qui est un secteur d'avenir et un outil efficace du développement durable. Et nous avons particulièrement regretté l'abandon progressif des trains de nuit par la SNCF après le développement des cars dits « Macron » pendant le quinquennat Hollande.</p> <p>Les élus locaux sont disponibles, légitimes et respectés. Sur les sujets de mobilités en particulier, n'oublions pas de les concerter et évitons ainsi une énième mesure hors sol.</p> | <p>rejeté</p> | <p>3616</p> | <p>Fugit : Contre</p> |
| <p>Amendement 138</p> | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> <p>« Après l'article L. 6311-3 du code des transports, il est inséré un article L. 6311-4 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 6311-4. – I. – Sans préjudice des articles L. 6311-1 et L. 6311-2, un aéroport ne peut être créé, à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale.</p> <p>« II. – Sans préjudice des articles L. 6311-1 et L. 6311-2, les projets de travaux et d'ouvrage ayant pour objet l'aménagement des aéroports ne peuvent avoir pour effet de conduire à une augmentation des capacités d'accueil des avions, des passagers ou du fret de</p> | <p>rejeté</p> | <p>3618</p> | <p>Fugit : Contre</p> |

l'aérodrome à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale. »

Exposé sommaire

Le présent amendement traduit la proposition SD-E3 de la Convention Citoyenne pour le Climat : « *Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants.* »

En l'état, les dispositions de l'article 37 n'empêche aucune création ou extension d'aéroport :

- elles ne concernent que les projets qui ont besoin d'être reconnus d'utilité publique pour des acquisitions foncières et des expropriations, alors que la plupart des projets d'extension se font sur des terrains dont les aéroports sont déjà propriétaire. Sur la dizaine de projets en cours sur le territoire national, aucun ne nécessiterait de déclaration d'utilité publique (DUP), à l'exception de celui de l'aéroport de Nantes ;

- elles autorisent les projets de création et d'extensions sous couvert d'un greenwashing par la prétendue compensation des émissions de gaz à effet de serre ;

- elles n'entreraient en vigueur qu'au premier janvier 2022, laissant le temps à de nombreux projets d'avancer entre temps.

L'interdiction des projets de création et d'extension des aéroports relève du bon sens, dans un contexte où il faut réduire le trafic aérien pour respecter les objectifs climat de l'Accord de Paris, et où la pandémie oblige à remettre à plat les projections d'augmentation du trafic aérien anticipées pour les prochaines années.

Le présent amendement est issu d'une proposition de Greenpeace France, avec le Réseau Action Climat et Notre Affaire à Tous.

[Amendement 577](#)

Dispositif

rejeté

[3619](#)

Fugit : Contre

Rédiger ainsi cet article :

« Après l'article L. 6311-3 du code des transports, il est inséré un article L. 6311-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 6311-4. – I. – Sans préjudice des articles L. 6311-1 et L. 6311-2, un aérodrome ne peut être créé, à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires.

« II. – Sans préjudice des articles L. 6311-1 et L. 6311-2, les projets de travaux et d'ouvrage ayant pour objet l'aménagement des aéroports ne peuvent avoir pour effet de conduire à une augmentation des capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret de l'aéroport, à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale ».

Exposé sommaire

Cet amendement vise à interdire les projets de construction de nouveaux aéroports et d'extension de ceux déjà existants, à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité, de défense nationale.

En effet, la volonté du Gouvernement de s'emparer du sujet est intéressante. Toutefois, il s'avère que de passer par le code d'expropriation n'est pas la méthode la plus efficace puisque sur la dizaine de projets en cours ou à l'étude actuellement, aucun n'a nécessité ou ne nécessitera de déclaration d'utilité publique (DUP).

Dans l'optique de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur, les projets d'aménagement et d'ouvrage au motif de l'évolution prévisionnelle du trafic aérien à moyen terme ne sont pas soutenables. Anticiper une potentielle augmentation du nombre de voyageurs pour justifier ces travaux de grande ampleur semble aller à contre-sens des enjeux actuels.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|--|---|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| | <p>Par ailleurs, cet amendement est en cohérence parfaite :</p> <ul style="list-style-type: none"> - avec les dernières annonces Gouvernementales concernant l'abandon du projet d'extension de l'aéroport de Roissy et l'incompatibilité de l'extension des aéroports avec l'atteinte des objectifs climatiques de la France ; - et avec l'annonce de la Banque Européenne d'Investissement, dans le cadre de l'élaboration de sa nouvelle politique relative aux transports, a acté en 2020 la fin de son soutien aux différents projets d'extension d'aéroports en Europe. <p>Enfin, limiter ces projets d'extension très coûteux permettra de mettre en place et de développer des projets qui iront dans le sens de la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur comme le développement des intermodalités avec le transport ferroviaire, ou des infrastructures pour l'avitaillement en carburants alternatifs.</p> <p>Cet amendement a été travaillé avec les ONG Greenpeace, Notre affaire à tous et le Réseau action climat.</p> | | | |
| <p>Amendement 7394</p> | <p>Dispositif</p> <p>À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot :</p> <p>« soutenable »</p> <p>insérer les mots :</p> <p>« , le plus faible possible, »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Ce sous-amendement (de repli) du Groupe Socialistes et apparentés vise à préciser que le système d'aides publiques à la rénovation doit tendre vers un reste à charge zéro.</p> | <p>rejeté</p> | <p>3623</p> | <p>Fugit : Contre</p> |
| <p>Amendement 4270</p> | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> <p>« Après le 17° de l'article L. 111-1 du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 relative à la réécriture des règles de construction et recodifiant le livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation, sont insérés un 17° <i>bis</i> et un 17° <i>ter</i> ainsi rédigés :</p> <p>« « 17° <i>bis</i> Rénovation performante : La rénovation performante d'un bâtiment est un ensemble de travaux qui permettent au parc bâti d'atteindre les objectifs fixés à l'article L. 100-4 du code de l'énergie sans mettre en danger la santé des occupants et en assurant le confort thermique été comme hiver. Soit le bâtiment rénové performant atteint lui-même le niveau de consommation prévu par les normes « bâtiment basse consommation » ou assimilées, soit il contribue à l'atteinte de cet objectif pour le parc bâti en moyenne nationale, notamment par la mise en œuvre d'une combinaison de travaux précalculée à cet effet. Un bâtiment rénové performant est un bâtiment qui a traité les six postes de travaux suivants : isolation des murs, des planchers bas et de la toiture, remplacement des menuiseries extérieures, ventilation et production de chauffage et eau chaude sanitaire, ainsi que les interfaces associées ;</p> <p>« 17° <i>ter</i> Rénovation globale : La rénovation globale, dite rénovation complète et performante, d'un bâtiment est une rénovation performante menée en une seule opération de travaux réalisée en moins de douze mois ; » ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à modifier la définition de la rénovation performante adoptée en commission et à insérer une définition de la rénovation globale.</p> | <p>rejeté</p> | <p>3625</p> | <p>Fugit : Contre</p> |

La définition retenue en commission n'est pas à la hauteur de l'objectif fixé par la Loi de Transition du 17 août 2015 (Loi n° 2015-992) entérinant un objectif de rénovation du parc bâti selon les normes bâtiment basse consommation ou assimilées d'ici 2050. Il nous semble fondamental qu'afin de s'assurer de l'atteinte de cet objectif, l'État facilite les méthodes de rénovation permettant d'aboutir à la performance globale du bâtiment, notion non-définie dans la rédaction actuelle, c'est-à-dire construites sur une vision d'ensemble des travaux avant de les lancer, une coordination dans leur mise en œuvre et un suivi qualité pendant et après travaux. Les récents travaux du Haut Conseil pour le Climat (rénover mieux : leçons d'Europe) et de l'Ademe (Rénovation performante par étapes) alertent sur l'inefficacité d'une approche par gestes isolés de travaux (tels que les changements de chaudière, fenêtre etc.) et les risques de pathologies coûteuses qu'elle génère.

En se fondant sur ces travaux, la Convention citoyenne avait également proposé d'inscrire cette définition d'une rénovation globale et performante.

Cette rédaction définit également les postes de travaux essentiels à une rénovation performante.

Cet amendement propose d'intégrer dans la loi deux définitions : la définition d'une rénovation performante (atteignant le niveau BBC ou équivalent), et la définition d'une rénovations dite globale ou complète et performante, qui est une rénovation performante réalisée en une seule étape de travaux (permettant ainsi le traitement des interfaces entre les postes de travaux).

Cet amendement est issu de discussions avec un collectif d'acteurs regroupant membres de la société civile, ONGs, experts, artisans, entrepreneurs et entreprises acteurs de la rénovation énergétique des bâtiments.

[Amendement 1100](#)

Dispositif

rejeté

[3638](#)

Fugit : Contre

À l'alinéa 3, après le mot :

« chauffages »

insérer les mots :

« ou de refroidissement ».

Exposé sommaire

En cohérence avec l'interdiction des systèmes de chauffages fonctionnent en extérieur, cet amendement vise à interdire l'utilisation de climatisation en extérieur.

[Amendement 5881](#)

Dispositif

rejeté

[3642](#)

Fugit : Contre

Après les deux occurrences du mot :

« sols »,

insérer les mots:

« sur le territoire national ».

Exposé sommaire

Le projet de loi propose une division par deux du rythme d'artificialisation des sols à une échéance de dix ans après la promulgation de la loi par rapport à la consommation d'espace observée dix ans précédant cette date sans préciser l'échelle de détermination de cet objectif. Afin de rendre possible la différenciation territoriale dans l'atteinte de l'objectif, cet amendement du groupe Les Républicains proposent de préciser que l'objectif est à l'échelle nationale.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 210 | <p>Dispositif</p> <p>À la fin de l'alinéa 9, substituer aux mots :</p> <p>« l'occupation ou l'usage qui en est fait affectent durablement tout ou partie de ses fonctions. »</p> <p>les mots :</p> <p>« son affectation réduit un espace agricole, naturel ou forestier et imperméabilise de manière permanente ou durable un sol. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement propose, dans la définition de l'artificialisation, de s'appuyer sur la réduction des espaces agricoles, naturels et forestiers conformément à l'objectif fixé dans le projet de loi et de lui ajouter un objectif qualitatif sur la réduction de l'imperméabilisation.</p> | rejeté | 3644 | Fugit : Contre |
| Amendement 7147 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'alinéa 9, insérer les huit alinéas suivants :</p> <p>« Ces fonctions recouvrent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La séquestration du carbone ; - La régulation du climat ; - Le cycle des éléments nutritifs ; - L'habitat pour des espèces animales et végétales ; - La régulation hydraulique ; - La fourniture de matériaux de construction ; - La fourniture d'aliments, de fibres et de combustibles. » <p>Exposé sommaire</p> <p>L'article 48 renvoie à un décret en Conseil d'État l'établissement d'une nomenclature des sols artificialisés en fonction de leur occupation et de leur usage, ainsi que l'échelle à laquelle l'artificialisation des sols doit être appréciée.</p> <p>Il prévoit en outre dans la définition de l'artificialisation d'un sol qu'un "sol est regardé comme artificialisé si l'occupation ou l'usage qui en est fait affectent durablement tout ou partie de ses fonctions."</p> <p>Pourtant il ne précise pas quelles sont les fonctions en question.</p> <p>Le présent amendement prévoit donc de lister les principales fonctions des sols qui pourraient être affectées par l'artificialisation, en se basant notamment sur un document de 2015 de l'organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture.</p> | rejeté | 3645 | Fugit : Contre |
| Amendement 4484 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'alinéa 32, insérer les deux alinéas suivants,</p> <p>« Par exception, la construction ou l'extension d'infrastructures et d'équipements collectifs ou celles de bâtiments rendus nécessaires au maintien et au développement d'une activité économique, et qui sont définies comme stratégiques par un arrêté du représentant de l'État dans le département, ne sont pas prises en compte dans la détermination de la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers au titre des obligations résultant du II du présent article.</p> <p>« Un décret en conseil d'État précise les modalités d'application du précédent alinéa et notamment les conditions permettant d'apprécier le caractère stratégique de l'infrastructure ou de l'équipement. »</p> | rejeté | 3650 | Fugit : Contre |

Exposé sommaire

Cet amendement vise à ne pas imputer aux collectivités locales la consommation foncière, parfois importante, résultant d'un projet d'aménagement stratégique dont l'intérêt est manifestement supra-communal.

En effet, au travers de la mise en comptabilité successive des documents d'urbanisme, du SRADDET au PLU, les Communes se verront astreintes à des "capacités de consommations foncières" limitées pour leur développement.

Il serait injuste et potentiellement dangereux, que la consommation foncière générée par certains équipements stratégiques leur soit imputée au détriment de leurs capacités de développement.

En effet, des phénomènes de priorisation au niveau communal pourraient conduire, au nom de la poursuite d'un intérêt communal légitime, à empêcher la réalisation d'un équipement nécessaire à la poursuite d'un intérêt supra-communal.

Cela est par exemple notamment le cas lors de la construction d'infrastructure liée à la construction d'un hôpital, d'une caserne ou lors d'un projet de relocalisation industrielle.

Il est proposé ici que le caractère stratégique soit reconnu par un arrêté préfectoral, permettant à la fois une appréciation sélective et une décision au plus près du territoire.

Un décret en conseil d'État viendra préciser les modalités d'application et les conditions de la reconnaissance du caractère stratégique de l'infrastructure ou de l'équipement.

[Amendement 4485](#)**Dispositif**

rejeté

[3651](#)

Fugit : Contre

Après l'alinéa 32, insérer les deux alinéas suivants :

« Par exception, la construction ou l'extension d'infrastructures et d'équipements rendus nécessaires au maintien et au développement d'une activité économique, et qui sont définies comme stratégiques par un arrêté du représentant de l'État dans le département, ne sont pas prises en compte dans la détermination de la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers au titre des obligations résultant du II du présent article.

« Un décret en conseil d'État précise les modalités d'application du précédent alinéa et notamment les conditions permettant d'apprécier le caractère stratégique de l'infrastructure ou de l'équipement. »

Exposé sommaire

Cet amendement vise à ne pas imputer aux collectivités locales la consommation foncière, parfois importante, d'un projet d'aménagement stratégique dont l'intérêt est manifestement supra-communal.

En effet, au travers de la mise en comptabilité successive des documents d'urbanisme, du SRADDET au PLU, les Communes se verront astreintes à des "capacités de consommations foncières" limitées pour leur développement.

Il serait injuste et potentiellement dangereux, que la consommation foncière générée par certains équipements stratégiques leur soit imputée au détriment de leurs capacités de développement.

Cela est par exemple notamment le cas lors de la construction d'infrastructure liée à une ligne grande vitesse ou à un projet d'intérêt national de relocalisation de l'industrie.

Il est proposé que le caractère stratégique soit reconnu par un arrêté préfectoral, permettant à la fois une appréciation sélective et une décision au plus près du territoire.

Un décret en conseil d'État viendra préciser les modalités d'application et les conditions de la reconnaissance du caractère stratégique de

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | l'infrastructure ou de l'équipement. | | | |
| Amendement 5884 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'alinéa 32, insérer l'alinéa suivant :</p> <p>« 5° Pour les territoires ayant observé une diminution importante du rythme d'artificialisation sur les dix années précédant cette date, et dont le niveau est fixé par décret, les 3° et 4° du II du présent article n'entrent en vigueur qu'à partir du 1^{er} juin 2026. L'appréciation de cette condition se fait à l'échelle de l'établissement public de coopération intercommunale ou, à défaut, de la commune. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement du groupe Les Républicains vise à exempter les plan locaux d'urbanisme et les cartes communales de l'objectif de réduction de l'artificialisation et du durcissement des conditions d'ouverture d'une nouvelle zone à urbaniser lorsque les territoires concernés, appréciés à l'échelle de l'intercommunalité ou, à défaut, de la commune, ont déjà fait preuve lors de ces dix dernières années d'une effort important de limitation de l'artificialisation.</p> | rejeté | 3652 | Fugit : Contre |
| Amendement 5153 | <p>Dispositif</p> <p>Le premier alinéa de l'article L. 142-4 du code de l'urbanisme est complété par les mots : « , à l'exception de celles classées en zone de revitalisation rurale ou ayant subi une perte démographique continue durant les dix dernières années, constatée par l'Institut national de la statistique et des études économiques »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le présent amendement vise à ne pas soumettre aux prescriptions de l'article L. 142-4 du code de l'urbanisme les communes classées en zone de revitalisation rurale ou ayant subi une perte démographique continue durant les dix dernières années, constatée par l'INSEE. En effet, cet article, qui bannit toutes possibilités nouvelles d'urbanisation pour les communes non couvertes par un SCOT, n'a pas vocation à s'appliquer dans le temps, dans la mesure où l'objectif est d'obtenir une couverture totale du territoire par l'outil SCOT.</p> | rejeté | 3661 | Fugit : Contre |
| Amendement 3057 | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> <p>« L'article L. 752-6 du code de commerce est complété par un V ainsi rédigé :</p> <p>« « V. – Pour une durée de trois ans à compter la promulgation de la loi n° ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, l'autorisation d'exploitation commerciale ne peut être délivrée pour une implantation ou une extension qui engendrerait une artificialisation des sols, au sens de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme.</p> <p>« « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de ces dispositions ». »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement propose un moratoire strict sur la création de surfaces commerciales si celle-ci engendre une artificialisation des sols.</p> <p>Cela fait suite aux travaux de la commission d'enquête sur la situation et les pratiques de la grande distribution et de ses groupements dans leurs relations commerciales avec les fournisseurs.</p> | rejeté | 3665 | Fugit : Contre |
| Amendement 911 | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> | rejeté | 3666 | Fugit : Contre |

« Le chapitre II du titre V du livre VII du code de commerce est ainsi modifié :

« 1° Après le 7° de l'article L. 752-1, il est inséré un 8° ainsi rédigé :

« « 8° La création, l'extension ou la transformation d'un bâtiment en un entrepôt logistique d'une surface supérieure à 1 000 mètres carrés au départ duquel la majorité des biens stockés sont livrés directement ou indirectement à travers des entrepôts de transit au consommateur final à la suite d'une commande effectuée par voie électronique. »

« 2° Les articles L. 752-1-1 et L. 752-1-2 sont abrogés.

« 3° L'article L. 752-6 est complété par un V ainsi rédigé :

« « V. – L'autorisation d'exploitation commerciale ne peut être délivrée pour une implantation ou une extension qui engendrerait une artificialisation des sols, au sens de l'article L. 101-2 du code de l'urbanisme.

« « Toutefois, une autorisation d'exploitation commerciale peut être délivrée si le pétitionnaire démontre dans l'analyse d'impact mentionnée au III que le caractère justifié de la dérogation qu'il sollicite est établi au regard des besoins du territoire et des critères suivants :

« « 1° L'éventuelle insertion de ce projet tel que défini à l'article L. 752-1 dans le secteur d'intervention d'une opération de revitalisation du territoire ou dans un quartier prioritaire de la politique de la ville ;

« « 2° Le type d'urbanisation du secteur et la continuité du projet avec le tissu urbain existant ;

« « 3° L'insertion du projet dans une opération d'aménagement plus vaste ou dans un ensemble bâti déjà constitué, afin de favoriser notamment la mixité fonctionnelle du secteur concerné ;

« « 4° L'éventuelle compensation par la transformation d'un sol artificialisé en sol non artificialisé, au sens de L. 101-2 du code de l'urbanisme.

« « Seuls les projets inférieurs à 10 000 mètres carrés de surface de vente ou de stockage à destination de la livraison au consommateur final, peuvent bénéficier de cette dérogation.

« « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application de ces dispositions. » »

Exposé sommaire

Le présent amendement soumet les entrepôts de e-commerce au régime de l'autorisation commerciale et les inclut aux dispositions de l'article 52 du Projet de Loi. Il contribue fortement à l'atteinte des objectifs de lutte contre l'artificialisation du chapitre III du Titre IV "Se Loger", et à la mise en œuvre de la volonté de la Convention Citoyenne pour le Climat, ayant rappelé à plusieurs reprises l'importance d'inclure les entrepôts de e-commerce dans l'article 52. Le présent amendement contribue également à l'atteinte de l'objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre poursuivi par le projet de loi, en réduisant l'empreinte carbone des importations de produits, ainsi que les besoins en transport routier de marchandise, via la limitation de la surcapacité commerciale.

Cet amendement met également fin à une inégalité de traitement contraire aux articles 1 et 13 de la Constitution, et restaure la concurrence libre et non faussée entre les deux formes de commerce. La surface de vente dématérialisée du e-commerce lui a jusqu'ici permis de ne pas être soumis aux règles d'implantation du code de commerce. Or l'e-commerce représente aujourd'hui plus de 20% de certains marchés (électronique, textile, produits culturels...) et l'Autorité de la Concurrence reconnaît son identité d'activité avec le commerce physique. Pourtant, au même titre qu'un magasin physique constitue le dernier maillon de la chaîne avant le consommateur, l'entrepôt des pure players représente ce dernier maillon, et ce malgré la présence d'intermédiaires logisticiens

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|--|--|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| | <p>(qui ne sont que des entreprises de stockage et non de ventes en ligne) avant la livraison.</p> <p>Enfin, cet amendement contribue aux objectifs d'intérêt général de préservation des niveaux d'emplois dans le commerce et de revitalisation des centres villes. La soumission des entrepôts de e-commerce à autorisation commerciale permettra d'évaluer leur impact sur l'emploi en amont de l'autorisation. Il en va d'un intérêt national supérieur, l'analyse des données INSEE du commerce non alimentaire révélant que l'e-commerce a détruit 81 000 emplois en solde net en France, entre 2009 et 2018.</p> | | | |
| <p>Amendement 2497</p> | <p>Dispositif</p> <p>Avant l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :</p> <p>« I A. – Après le 7° du I de l'article L. 752-1 du code du commerce, il est inséré un 8° ainsi rédigé :</p> <p>« 8° Les entrepôts logistiques de proximité de biens commandés au détail par voie électronique. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à ajouter les entrepôts de proximité des entreprises de e-commerce parmi la liste des projets soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale des commissions départementales d'aménagement commercial.</p> <p>Au vu de l'important développement de l'activité du e-commerce, il nous paraît adéquat, afin de lutter contre l'artificialisation des sols de donner aux collectivités la possibilité de contrôler ce type de développement urbain.</p> <p>De plus, les entrepôts de proximité posent des problèmes en termes de concurrence avec les commerces locaux. Donner aux commissions départementales d'aménagement commercial la capacité d'autoriser ou d'exiger certains critères aux projets de construction et d'utilisation d'entrepôts logistiques de proximité, de la même façon que pour les commerces de détail, mettrait donc ces entreprises en concurrence directe sur un pied d'égalité. Ceci permettrait d'autant plus d'évaluer ces projets d'entrepôts de proximité dans des logiques de protection des centre-villes et d'aménagement du territoire.</p> | <p>rejeté</p> | <p>3667</p> | <p>Fugit : Contre</p> |
| <p>Amendement 146</p> | <p>Dispositif</p> <p>Avant l'alinéa 1, insérer les trois alinéas suivants :</p> <p>« I A. – Après le 7° de l'article L. 752-1 du code de commerce, il est inséré un 8° ainsi rédigé :</p> <p>« 8° La création, l'extension ou la transformation d'un bâtiment en un entrepôt logistique d'une surface supérieure à 1 000 mètres carrés au départ duquel la majorité des biens stockés sont livrés directement ou indirectement à travers des entrepôts de transit au consommateur final à la suite d'une commande effectuée par voie électronique. » ;</p> <p>« I B. –Les articles L. 752-1-1 et L. 752-1-2 du même code sont abrogés. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le présent amendement soumet les entrepôts de e-commerce au régime de l'autorisation commerciale et les inclut aux dispositions de l'article 52 du Projet de Loi.</p> <p>Il contribue fortement à l'atteinte des objectifs de lutte contre l'artificialisation du chapitre III du Titre IV « Se Loger », et à la mise en œuvre de la volonté de la Convention Citoyenne pour le Climat, ayant</p> | <p>rejeté</p> | <p>3668</p> | <p>Fugit : Contre</p> |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|--|--|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| | <p>rappelé à plusieurs reprises l'importance d'inclure les entrepôts de e-commerce dans l'article 52.</p> <p>Le présent amendement contribue également à l'atteinte de l'objectif général de réduction des émissions de gaz à effet de serre poursuivi par le projet de loi, en réduisant l'empreinte carbone des importations de produits, ainsi que les besoins en transport routier de marchandise, via la limitation de la surcapacité commerciale.</p> <p>Cet amendement met également fin à une inégalité de traitement contraire aux articles 1 et 13 de la Constitution, et restaure la concurrence libre et non faussée entre les deux formes de commerce. La surface de vente dématérialisée du e-commerce lui a jusqu'ici permis de ne pas être soumis aux règles d'implantation du code de commerce. Or l'e-commerce représente aujourd'hui plus de 20 % de certains marchés (électronique, textile, produits culturels...) et l'Autorité de la Concurrence reconnaît son identité d'activité avec le commerce physique. Pourtant, au même titre qu'un magasin physique constitue le dernier maillon de la chaîne avant le consommateur, l'entrepôt des pure players représente ce dernier maillon, et ce malgré la présence d'intermédiaires logisticiens (qui ne sont que des entreprises de stockage et non de ventes en ligne) avant la livraison.</p> <p>Enfin, cet amendement contribue aux objectifs d'intérêt général de préservation des niveaux d'emplois dans le commerce et de revitalisation des centres villes. La soumission des entrepôts de e-commerce à autorisation commerciale permettra d'évaluer leur impact sur l'emploi en amont de l'autorisation. Il en va d'un intérêt national supérieur, l'analyse des données INSEE du commerce non alimentaire révélant que l'e-commerce a détruit 81 000 emplois en solde net en France, entre 2009 et 2018.</p> | | | |
| <p>Amendement 5580</p> | <p>Dispositif</p> <p>Avant l'alinéa 1, insérer les trois alinéas suivants :</p> <p>« I A. – Après le 7° de l'article L. 752-1, il est inséré un 8° ainsi rédigé :</p> <p>« 8° La création, l'extension ou la transformation d'un bâtiment en un entrepôt logistique d'une surface supérieure à 1 000 mètres carrés au départ duquel au moins 60 % des biens stockés sont livrés directement ou indirectement à travers des entrepôts de transit, au consommateur final à la suite d'une commande effectuée par voie électronique. »</p> <p>« I B. – « Les articles L. 752-1-1 et L. 752-1-2 sont abrogés. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le présent amendement vise à étendre l'interdiction de principe à la création des entrepôts de e-commerce, jusqu'ici non soumis à autorisation d'exploitation commerciale dès lors qu'ils ne constituent pas des surfaces commerciales ouvertes au public.</p> <p>À cette fin, cet amendement soumet les entrepôts de e-commerce au régime de l'autorisation commerciale, les faisant ainsi rentrer dans le champ d'application de l'article 52 du projet de loi, permettant ainsi d'atteindre plusieurs objectifs :</p> <p>D'une part, le rétablissement de l'égalité de traitement entre les surfaces commerciales ouvertes au public, et les entrepôts de e-commerce qui, selon l'Autorité de la concurrence, assurent des activités identiques ;</p> <p>D'autre part, une forte contribution à l'atteinte de l'objectif de lutte contre l'artificialisation des sols qui est devenue une politique publique prioritaire.</p> | <p>rejeté</p> | <p>3669</p> | <p>Fugit : Contre</p> |
| <p>Amendement 6855</p> | <p>Dispositif</p> <p>Il est mis fin au projet Europa City et aux infrastructures afférentes induisant une artificialisation des terres dans cette zone.</p> <p>Exposé sommaire</p> | <p>rejeté</p> | <p>3675</p> | <p>Fugit : Contre</p> |

Après l'annonce de l'abandon factice du projet Europa City par le gouvernement, nous demandons d'inscrire dans la loi son abandon immédiate et définitive, pour laisser libres les terres de Gonesse.

Le triangle de Gonesse, c'est une zone de 280 hectares cultivés. Situé entre l'aéroport de Gaulle et l'aéroport du Bourget, un immense complexe de commerces et loisirs devait s'y construire : Europacity. Porté par Auchan et l'entreprise chinoise Wanda, EuropaCity promettait d'attirer 30 millions de visiteurs par an. Le coût ? 3 milliards d'euros, mais surtout l'artificialisation de 80 hectares de cultures céréalières. Une gare devait même y être construite, et accueillir la ligne 17 du métro.

Après l'abandon du projet Europacity nous pensions les terres agricoles du triangle de Gonesse sauvées. Erreur : c'était sans compter sur les promoteurs, spéculateurs, productivistes qui n'ont rien compris de l'urgence environnementale. Car si le gouvernement a officialisé l'abandon du complexe, il ne renonce en rien à l'urbanisation partielle des 700 hectares. Ainsi, il était encore prévu de construire une gare de la ligne 17 du métro du Grand Paris Express d'ici 2027, et une zone de bureaux. La Société du Grand Paris veut bétonner à tout prix en construisant une gare au milieu de terres parmi les plus fertiles d'Europe, sans justification. Le seul but de la gare était de desservir EuropaCity : elle n'a donc plus de raison d'être.

Oui, nous avons besoin de transports du quotidien mais pas d'une gare en plein champ qui contreviendrait au choix du projet Carma que nous défendons pour le Triangle de Gonesse, reposant sur une économie circulaire, loin d'une métropolisation libérale forcenée. L'évacuation récente du collectif qui occupait le Triangle des Gonesses contre son artificialisation forcée est symbolique de la politique antiécologique du gouvernement : faire semblant de renoncer à certains projets, pour mieux les faire passer en douce.

Nous refusons ces choix à rebours de l'urgence écologique, et c'est pourquoi nous demandons l'abandon définitive d'Europacity et de tous les projets d'artificialisation qui lui sont liés, pour faire en sorte que le triangle des Gonesses continue de compter parmi les terres les plus fertiles en région parisienne.

[Amendement 44](#)

Dispositif

rejeté

[3687](#)

Fugit : Contre

Supprimer cet article.

Exposé sommaire

La loi n° 2018-938 du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole, dite loi EGAlim prévoit, à titre expérimental pour deux ans, l'obligation pour les gestionnaires, publics ou privés, des services de restauration collective scolaire, d'introduire un menu végétarien par semaine dans les services de restauration collective scolaire. Cette expérimentation a débuté en novembre 2019 et doit s'arrêter en novembre 2021.

Il était prévu que cette expérimentation fasse l'objet d'une évaluation, notamment de son impact sur le gaspillage alimentaire, sur les taux de fréquentation et sur le coût des repas, et que les résultats soient transmis au Parlement au plus tard six mois avant son terme.

Avant de proposer la possibilité de mettre en place un menu végétarien par jour, il semble pertinent de tirer des enseignements objectifs de l'expérimentation en cours.

En effet, les premiers retours du terrain témoignent de certains écueils dans le déploiement de l'expérimentation d'un menu végétarien par semaine : hausse du gaspillage alimentaire, absence de coûts dégagés pour l'achat de denrées de meilleure qualité, apports nutritionnels du menu végétarien discutables (produits transformés), manque de formation des personnels de cuisine, absence de sensibilisation des convives...

La prise de recul sur l'expérimentation en cours permettrait d'identifier les facteurs limitants ou facilitants, les freins, les conditions de réussites, etc. afin de proposer à terme, de nouvelles expérimentations et des moyens plus adaptés pour les mettre en place.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 5840 | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> <p>« I. – L'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, et notamment à l'âge des enfants pour la restauration scolaire, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public et apparentés à des missions de service public ont la charge et qui proposent différents plats ou menus protidiques plusieurs fois par mois à partir du moment où la loi est promulguée sont tenus de proposer quotidiennement une option sans viande ni poisson. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales. »</p> <p>« II. – Le I entre en vigueur au plus tard un an après la promulgation de la présente loi. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'expérimentation de la loi n°2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. Une expérimentation concluante que cet amendement propose de pérenniser de façon quotidienne et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective publique et apparentée à des missions de service public. Seul le caractère obligatoire de la mesure et son extension à l'ensemble de la restauration collective publique permettra de la rendre efficace vis-à-vis des objectifs souhaités. Rappelons que la version actuelle du texte ne concerne que les cantines des écoles, et de façon facultative.</p> <p>Les restaurants ciblés dans le présent amendement étant ceux qui proposent déjà plusieurs choix de plats ou de menus, l'obligation que l'un de ces choix au moins ne contienne ni viande ni poisson tout en étant équilibré ne pose pas de difficulté logistique ni d'investissement matériel supplémentaire. De plus, cet amendement précise que les structures concernées sont celles en mesure de proposer plusieurs fois par mois différentes options. Cette précision est nécessaire dans la mesure où sur le terrain, les structures de restauration collective ne proposent pas forcément différentes options quotidiennement. Or, l'objectif ici est de viser les structures ayant une capacité logistique et structurelle déjà établie pour changer une partie du plat principal, servir plusieurs plats ou plusieurs menus différents. Dès lors qu'elles le font déjà plusieurs fois par mois, il s'agit ici de considérer qu'elles sont en mesure de le faire quotidiennement pour l'option végétarienne.</p> | rejeté | 3688 | Fugit : Contre |
| Amendement 2412 | <p>Dispositif</p> <p>Rédiger ainsi cet article :</p> <p>« L'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public et apparentés à des missions de service public ont la charge et qui proposent différents plats protidiques ou menus plusieurs fois par mois à partir du moment où la loi est promulguée sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson quotidiennement, à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'expérimentation de la loi n° 2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en</p> | rejeté | 3689 | Fugit : Contre |

octobre 2021. Cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC pour l'ONG Greenpeace en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux.

Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation au quotidien et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective publique et apparentée à des missions de service public. Il est essentiel d'y attribuer un caractère obligatoire car sans cela, il ne sera pas suivi d'effet significatif. Les restaurants ciblés dans le présent amendement étant ceux qui proposent déjà plusieurs choix de plats ou de menus, l'obligation que l'un de ces choix au moins ne contienne ni viande ni poisson tout en étant équilibré ne pose pas de difficulté logistique ni d'investissement matériel supplémentaire. Ceci est d'autant plus facile que le Conseil National de la Restauration Collective a publié en 2020 des guides concernant l'offre et l'élaboration de menus végétariens équilibrés.

De plus, cet amendement précise que les structures concernées sont celles en mesure de proposer plusieurs fois par mois différentes options. Cette précision est nécessaire dans la mesure où sur le terrain, les structures de restauration collective ne proposent pas forcément différentes options quotidiennement. Or, l'objectif ici est de viser les structures ayant une capacité logistique et structurelle déjà établie pour changer une partie du plat principal, servir plusieurs plats ou plusieurs menus différents. Dès lors qu'elles le font déjà plusieurs fois par mois, il s'agit ici de considérer qu'elles sont en mesure de le faire quotidiennement pour l'option végétarienne.

En matière de santé, l'ANSES, le Haut Conseil à la Santé Publique ainsi que le Programme national nutrition santé préconisent d'augmenter la consommation de fruits et légumes, légumes secs et céréales complètes tout en réduisant celle de viande rouge et de charcuterie. La végétalisation de l'alimentation permet de rééquilibrer le ratio protéines animales/végétales, d'apporter davantage de fibres et de vitamines et présente un impact positif sur les maladies cardio-vasculaires, le diabète et certains cancers.

Du point de vue environnemental, l'alimentation représente 24 % de l'empreinte carbone des ménages français. Cette empreinte est dominée par l'amont agricole, dont les émissions proviennent à 85 % de la production de viande et de produits laitiers. La végétalisation partielle du régime alimentaire des Français-es est une nécessité et a été identifiée comme telle par le Sénat dans son rapport sur l'alimentation durable publié en 2020 et par l'ADEME dans son magazine 142 paru en janvier 2021. L'introduction de menus équilibrés sans viande ni poisson dans la restauration collective se traduirait par une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre. Au-delà de sa pertinence en matière de climat, cette végétalisation de l'alimentation au profit d'une viande de meilleure qualité présente également de nombreux bénéfices pour la biodiversité terrestre et marine, la préservation de l'eau et la lutte contre la déforestation.

Cet amendement est issu d'un travail avec Greenpeace France, le Réseau Action Climat, la Fondation pour la Nature et l'Homme, WWF France, AVF, Assiettes Végétales.

[Amendement 2413](#)

Dispositif

rejeté

[3690](#)

Fugit : Contre

Rédiger ainsi cet article :

« L'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2023 et pour une durée expérimentale de trois ans, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public, apparentés à des

missions de service public et de droit privé qui proposent déjà différents plats protidiques ou menus plusieurs fois par mois au moment où la loi est promulguée sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson quotidiennement, à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

« Cette expérimentation fait l'objet d'une évaluation, notamment de son impact sur l'environnement et le climat, le gaspillage alimentaire, sur les taux de fréquentation, sur le coût des repas et la qualité nutritionnelle des repas servis dont les résultats sont transmis au Parlement et rendus public au plus tard six mois avant son terme. »

Exposé sommaire

Cet amendement vise à rendre obligatoire l'expérimentation proposée par le gouvernement et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective et privée pour une durée expérimentale de trois ans. Il est essentiel d'y attribuer un caractère obligatoire car sans cela, l'expérimentation ne sera pas suivie d'effet significatif.

Les restaurants ciblés dans le présent amendement étant ceux qui proposent déjà plusieurs choix de plats ou de menus, l'obligation que l'un de ces choix au moins ne contienne ni viande ni poisson tout en étant équilibré ne pose pas de difficulté logistique ni d'investissement matériel supplémentaire.

De plus, cet amendement précise que les structures concernées sont celles en mesure de proposer plusieurs fois par mois différentes options. Cette précision est nécessaire dans la mesure où sur le terrain, les structures de restauration collective ne proposent pas forcément différentes options quotidiennement. Or, l'objectif ici est de viser les structures ayant une capacité logistique et structurelle déjà établie pour changer une partie du plat principal, servir plusieurs plats ou plusieurs menus différents : dès lors qu'elles le font déjà plusieurs fois par mois, il s'agit ici de considérer qu'elles sont en mesure de le faire quotidiennement pour l'option végétarienne.

Sont notamment susceptibles de relever de la restauration collective privée : une partie des crèches, des écoles du premier et second degré, des établissements de l'enseignement supérieur, les cliniques, des Ehpad et des maisons de retraite.

La restauration collective privée possède des moyens plus importants que la restauration collective publique pour ses repas ; elle peut faire évoluer son offre au profit de la qualité d'autant plus facilement.

Cela est d'autant plus pertinent que le présent projet de loi étend aux personnes privées les dispositions sur l'approvisionnement durable.

Cet amendement est issu d'un travail avec Greenpeace France, le Réseau Action Climat, la Fondation pour la Nature et l'Homme, WWF France, AVF, Assiettes Végétales.

Substituer aux alinéas 2 à 4 les deux alinéas suivants :

« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ou apparentés à des missions de service public ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ou apparentés à des missions de service public ont la charge et qui ne proposaient pas

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>encore plusieurs plats principaux ou menus au choix sont tenus, à compter du 1^{er} janvier 2025 pour ceux servant plus de cent couverts et à partir du 1^{er} janvier 2027 pour ceux servant moins de 100 couverts de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas ou un seul menu sans viande ni poisson deux fois par semaine. Ces options ou menus peuvent être composés de protéines animales ou végétales. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'expérimentation de la loi no 2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. Cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC, en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux. Cet amendement vise à rendre l'option quotidienne obligatoire dans toute la restauration collective publique et privée : à partir de janvier 2023 pour ceux qui proposent déjà au moins deux menus par repas, à partir de janvier 2025 pour les autres, qui peuvent substituer l'option quotidienne par deux menus hebdomadaires sans viande ni poisson, ce qui a le même impact environnemental, et à partir janvier 2027 pour les cantines de moins de 100 couverts avec la même possibilité de substitution.</p> | | | |
| Amendement 3450 | <p>Dispositif</p> <p>Substituer aux alinéas 2 à 4 l'alinéa suivant :</p> <p>« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ou apparentés à des missions de service public ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats principaux ou menus au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces plats ou menus peuvent être composés de protéines animales ou végétales. ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à rendre l'option quotidienne obligatoire dans toute la restauration collective publique et privée : à partir de janvier 2023 pour ceux qui proposent déjà au moins deux menus par repas.</p> <p>En effet, l'expérimentation de la loi no 2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. Cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC, en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux. La végétalisation (partielle) du régime alimentaire des Français est une nécessité et a été identifiée comme telle par le Sénat dans son rapport sur l'alimentation durable publié en 2020 et par l'ADEME dans son magazine 142 paru en janvier 2021. L'introduction de menus équilibrés sans viande ni poisson dans la restauration collective se traduirait par une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre. Au-delà de sa pertinence en matière de climat, cette végétalisation de l'alimentation au profit d'une viande de meilleure qualité présente également de nombreux bénéfices pour la biodiversité terrestre et marine, la préservation de l'eau et la lutte contre la déforestation.</p> <p>Pour les services de restauration collective proposant déjà plusieurs plats principaux ou plusieurs menus sont déjà organisés pour des alternatives quotidiennes. De ce fait, le passage à une option quotidienne sans viande ni poisson s'avère peu contraignant.</p> | rejeté | 3692 | Fugit : Contre |
| Amendement 7434 | <p>Dispositif</p> <p>À l'alinéa 2, après le mot :</p> <p>« collective »,</p> | rejeté | 3693 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>insérer les mots :</p> <p>« des collectivités territoriales et »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Ce sous-amendement vise à ce que l'intégralité de la sphère publique soit concernée par ce dispositif. Ainsi nous proposons de préciser que sont concernés les services de restauration collective des collectivités territoriales et de l'Etat.</p> | | | |
| Amendement 5886 | <p>Dispositif</p> <p>I. – À l’alinéa 2, substituer au mot :</p> <p>« proposent »</p> <p>le mot :</p> <p>« garantissent »</p> <p>II. – En conséquence, compléter le même alinéa par les mots :</p> <p>« et pour au moins la moitié des repas hebdomadaires servis, une alternative non-végétarienne ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet article propose une expérimentation de deux ans permettant aux collectivités territoriales volontaires de proposer quotidiennement dans les services de restauration collective dont elles ont la charge le choix d’un menu végétarien.</p> <p>Tout usager d’un restaurant collectif, dont une collectivité territoriale a la charge, doit avoir la possibilité de manger un repas diversifié et équilibré nutritionnellement. Ainsi, l’usager qui ne consomme pas de viande doit en effet pouvoir avoir accès quotidiennement à un menu végétarien.</p> <p>Par ailleurs, la majorité des parents souhaitent aussi que leurs enfants aient accès à une nourriture saine, équilibrée et diversifiée, et les protéines animales sont importantes dans un régime nutritionnel. Pour de nombreuses familles, notamment les plus précaires, il est parfois très difficile d’acheter de la viande ou du poisson en raison du coût souvent élevé que représentent ces produits pour leur budget. La cantine représente donc une possibilité pour leurs enfants d’avoir accès à cette nourriture.</p> <p>Cet amendement du groupe Les Républicains vise à donc ce que les collectivités territoriales volontaires qui proposent quotidiennement dans les services de restauration collective dont elles la charge le choix d’un menu végétarien, proposent aussi une alternative non-végétarienne dans au moins 50 % des repas hebdomadaires servis.</p> | rejeté | 3695 | Fugit : Contre |
| Amendement 5889 | <p>Dispositif</p> <p>À l’alinéa 2, après le mot :</p> <p>« composent »,</p> <p>insérer les mots :</p> <p>« de cultures cellulaires végétales ou ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'article 59 bis créé par l'adoption de l'amendement du député Julien Aubert cible parfaitement le problème que posera le développement de l'agriculture cellulaire pour notre modèle agricole, et plus largement pour la qualité sanitaire des aliments qui se retrouveront dans nos assiettes avec une standardisation et une aseptisation de nos aliments.</p> <p>L'agriculture cellulaire ne concerne pas que les cultures cellulaires ou tissulaires dérivées d'animaux, mais aussi les fruits et les légumes. Il y a déjà des chercheurs en Finlande qui ont réussi à mettre au point ces</p> | rejeté | 3697 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>légumes à l'aide d'un incubateur qui permet de cultiver des salades, des framboises ou des courgettes sans graines et sans terre.</p> <p>L'agriculture cellulaire semble être pour certains la solution aux enjeux de demain, et pourtant cela signifie que l'on fera pousser n'importe quel légume à n'importe quelle saison. Enfin, cela marque aussi la fin d'une profession, puisque cette agriculture remplacera petit à petit notre modèle actuel et risque de créer une nouvelle fracture sociale.</p> <p>Cet amendement du Groupe Les Républicains vise à exclure le recours aux légumes issus de l'agriculture cellulaire pour les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration scolaire et universitaire ainsi que des services de restauration des établissements d'accueil des enfants de moins de six ans, des établissements de santé, des établissements sociaux et médico-sociaux et des établissements pénitentiaires</p> | | | |
| Amendement 6887 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'alinéa 4, insérer les deux alinéas suivants :</p> <p>« a) <i>bis</i> Le même I est complété par un 9° ainsi rédigé :</p> <p>« « 9° À l'exclusion des produits issus d'élevages soumis à autorisation environnementale, telle que définie aux articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement, des produits issus de méthodes de productions ne pouvant bénéficier des mentions visées aux b, c, d et e du 1 de l'article 11 du Règlement européen 543/2008 et des produits issus des productions sous code 3 selon les termes de l'annexe I du Règlement européen 589/2008 ». »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement, issu de discussions avec le RAC et CIWF, vise à exclure certains produits issus de l'élevage industriel des repas servis dans les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge.</p> <p>L'amendement vise à exclure les produits :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Issus d'élevages visés par le régime de l'Installation classée pour l'environnement (ICPE) : l'autorisation ICPE est le classement ICPE le plus contraignant. Il concerne les élevages les plus importants : 2000 emplacements pour les porcs de production de plus de 30kg, 750 emplacements pour les truies, 40 000 emplacements pour les volailles, plus de 400 vaches laitières ou encore plus de 800 animaux pour les élevages de veaux de boucherie et/ou bovins à l'engraissement. Ces dimensions sont bien plus grandes que les tailles moyennes des élevages français. - qui ne bénéficient pas d'une mention valorisante de qualité reconnue au niveau européen par le Règlement de commercialisation des volailles (b) – « élevé à l'intérieur - système extensif » ; c) « sortant à l'extérieur » ; d) « fermier — élevé en plein air » ; e) « fermier— élevé en liberté ».) - qui sont issues de poules pondeuses en cage (code 3 selon les normes de commercialisation applicables aux œufs) <p>L'élevage intensif n'est pas compatible avec un modèle agro-écologique et les objectifs de réduction des gaz à effet de serre fixés à la CCC. En effet, les élevages industriels, de grande taille et avec beaucoup d'animaux, ont l'impact environnemental le plus élevé, avec des pollutions aux nitrates des sols et des eaux (exemple : algues vertes). Ces élevages sont également fortement dépendants d'importation pour l'alimentation des animaux : les produits importées sont généralement source de déforestation importée.</p> | rejeté | 3700 | Fugit : Contre |
| Amendement 4130 | <p>Dispositif</p> <p>Après l'alinéa 4, insérer les deux alinéas suivants :</p> | rejeté | 3701 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>« a) bis Le même I est complété par un 9° ainsi rédigé :</p> <p>« « 9° À l'exclusion des produits issus de méthodes de production ne pouvant bénéficier des mentions visées aux b, c, d et e de l'article 11 du règlement européen 543/2008 de la Commission du 16 juin 2008 et des produits issus des productions du code 3 de la partie A de l'annexe I du règlement européen 589/2008 de la Commission du 23 juin 2008. » ; »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le projet de loi vise à agir pour transformer les modes de consommation vers une consommation plus raisonnée. Il étend à partir de 2025 à la restauration collective privée les dispositions de la loi Egalim fixant un seuil de 50 % de produits bio, de qualité et durables dans la restauration collective à l'horizon 2022 pour la restauration collective publique.</p> <p>Pourtant, aujourd'hui, à défaut de mesures d'exclusion efficaces, l'objectif de cette disposition est détourné et certaines productions d'élevage les plus intensives peuvent y être intégrées via la certification environnementale de niveau 2, qui n'intègre à ce jour aucun critère relatif à l'élevage. A titre d'exemple, la charte EVA, qui certifie aujourd'hui la quasi-totalité des volailles standards françaises, vient d'obtenir la certification environnementale de niveau 2 par un arrêté du 25 janvier 2021. Ainsi, ces produits peuvent désormais intégrer les 50 % de produits durables en restauration collective.</p> <p>L'amendement vise à éviter ces dérives et exclure les productions d'élevage qui ne bénéficient pas d'une mention valorisante de qualité reconnue au niveau européen par le Règlement d commercialisation des volailles ainsi que les productions issues de poules pondeuses en cage.</p> | | | |
| Amendement 2829 | <p>Dispositif</p> <p>I. – Après l'année :</p> <p>« 2015 »,</p> <p>rédiger ainsi la fin l'alinéa 1 :</p> <p>« le Gouvernement engage une expérimentation de deux ans en lien avec la recherche publique et les instances de développement agricole afin d'évaluer les impacts de la réduction de l'utilisation des fertilisants azotés, de la mise en œuvre de nouvelles techniques de fertilisation respectueuses de l'environnement et des conséquences économiques et sociales d'une redevance sur les engrais azotés minéraux telle qu'envisagée par l'Union européenne. »</p> <p>II. – En conséquence, rédiger ainsi l'alinéa 2 :</p> <p>« À l'issue de cette expérimentation, le Gouvernement présente un rapport au Parlement analysant les marges de progrès technique et les conditions d'acceptabilité d'une redevance, notamment les conditions d'assiette et de taux, dès-lors que celle-ci serait instaurée sur le territoire national afin de permettre une mise en conformité rapide à la trajectoire de réduction des émissions et en l'absence de dispositions équivalentes dans le droit de l'Union européenne. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement propose une approche plus progressive de la question de la taxation de l'azote en lançant préalablement une expérimentation sur la réduction de l'usage des engrais azotés. Sa logique vise à demander au Gouvernement d'en démontrer d'abord l'utilité et d'en mesurer toutes les conséquences ex-ante.</p> | rejeté | 3706 | Fugit : Contre |

| | | | | |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 2061 | <p>Dispositif</p> <p>À l'alinéa 1, substituer aux mots :</p> <p>« l'absence de dispositions »</p> | rejeté | 3707 | Fugit : Contre |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>le mot :</p> <p>« taxations »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Au niveau européen, dans le cadre du Pacte Vert de la Commission européenne, est affiché un objectif de réduction de 50% des pertes de nutriments qui doit amener à une réduction de 20% de l'utilisation de fertilisants d'ici 2030. Ce dispositif va se traduire par de nouvelles obligations pour les agriculteurs européens, notamment dans le cadre des plans stratégiques nationaux.</p> <p>La création d'une taxation renforcerait en outre la distorsion de concurrence déjà présente entre les agriculteurs français et ceux des autres pays : en 2020, un agriculteur américain paye 0,65 cts/uN pour l'urée contre 0,92 cts pour un agriculteur français.</p> <p>Une distorsion qui serait aussi accentuée au niveau européen : dans les autres Etats-Membres, les agriculteurs ont été accompagnés financièrement pour réduire leurs émissions d'ammoniac et de protoxyde d'azote. De 2014 à 2020, une vingtaine d'états membres, dont les pays du Nord, ont actionné des dispositifs d'aide aux investissements agricoles visant à diminuer les émissions. Certains agriculteurs ont ainsi bénéficié de subventions prenant en charge jusqu'à 90% des investissements réalisés. En France, c'est seulement avec le plan de relance que des aides ont été ouvertes pour inciter les agriculteurs à s'engager fortement pour préserver la qualité de l'air. Le travail se poursuit, dans le cadre du PREPA, pour impliquer davantage les régions pour la future PAC.</p> | | | |
| Amendement 3511 | <p>Dispositif</p> <p>Après le mot :</p> <p>« importée, »,</p> <p>insérer les mots :</p> <p>« et de stopper tous les types de financements, directs ou indirects, des centrales électriques important plus de 10 % de leur consommation de bois énergie. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>500 scientifiques du monde entier alertent sur l'utilisation du bois en alternative des énergies fossiles. Dans une lettre adressée notamment à Joe Biden et Ursula von der Leyen, ces spécialistes affirment que recourir massivement à la biomasse forestière peut porter atteinte aux objectifs climatiques et à la biodiversité.</p> <p>Ces scientifiques appellent à mettre un terme aux subventions et aux dispositifs incitant à brûler du bois provenant de leurs forêts – ou de celle d'autres pays – à une échelle industrielle, dans le but de produire de la chaleur ou de l'électricité. « Les arbres ont plus de valeur vivants que morts », insistent-ils.</p> <p>En ce sens l'Etat français doit cesser dès à présent de subventionner sous quelque forme que ce soit les centrales électriques qui importent plus de 10% de leur bois énergie.</p> | rejeté | 3710 | Fugit : Contre |

[Amendement 3511](#)

Dispositif

rejeté

[3710](#)

Fugit : Contre

Après le mot :

« importée, »,

insérer les mots :

« et de stopper tous les types de financements, directs ou indirects, des centrales électriques important plus de 10 % de leur consommation de bois énergie. »

Exposé sommaire

500 scientifiques du monde entier alertent sur l'utilisation du bois en alternative des énergies fossiles. Dans une lettre adressée notamment à Joe Biden et Ursula von der Leyen, ces spécialistes affirment que recourir massivement à la biomasse forestière peut porter atteinte aux objectifs climatiques et à la biodiversité.

Ces scientifiques appellent à mettre un terme aux subventions et aux dispositifs incitant à brûler du bois provenant de leurs forêts – ou de celle d'autres pays – à une échelle industrielle, dans le but de produire de la chaleur ou de l'électricité. « Les arbres ont plus de valeur vivants que morts », insistent-ils.

En ce sens l'Etat français doit cesser dès à présent de subventionner sous quelque forme que ce soit les centrales électriques qui importent plus de 10% de leur bois énergie.

[Amendement 3538](#)

Dispositif

rejeté

[3711](#)

Fugit : Contre

Compléter l'article par la phrase suivante :

« Ce rapport sera complété d'un volet sur les modalités à mettre en œuvre pour stopper au plus tard le 1^{er} janvier 2025 toute importation de bois énergie à destination des centrales électriques situées sur le territoire national. »

Exposé sommaire

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>500 scientifiques du monde entier alertent sur l'utilisation du bois en alternative des énergies fossiles. Dans une lettre adressée notamment à Joe Biden et Ursula von der Leyen, ces spécialistes affirment que recourir massivement à la biomasse forestière peut porter atteinte aux objectifs climatiques et à la biodiversité.</p> <p>Ces scientifiques appellent à mettre un terme aux subventions et aux dispositifs incitant à brûler du bois provenant de leurs forêts – ou de celle d'autres pays – à une échelle industrielle, dans le but de produire de la chaleur ou de l'électricité. « Les arbres ont plus de valeur vivants que morts », insistent-ils.</p> <p>En ce sens l'Etat français doit cesser l'importation de bois énergie, ce rapport permettra de déterminer les modalités pour l'atteinte au plus tard au 1er janvier 2025 de cet objectif.</p> | | | |
| Amendement 4099 | <p>Dispositif</p> <p>Après le 2° de l'article L. 121-1-1 du code de la consommation, il est inséré un 2° <i>bis</i> ainsi rédigé :</p> <p>« 2° <i>bis</i> Dans le but de tromper les consommateurs sur la valeur environnementale et climatique, d'afficher un certificat, un label de qualité ou une mention intitulés « Transformé en France », « Élaboré en France » ou « Fabriqué en France » ou un équivalent, pour les produits alimentaires lorsque leur composition ne contient pas un taux minimum de 90 % de produits agricoles d'origine française ; ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Les auteurs de cet amendement souhaitent répondre directement à la recrudescence des allégations visant clairement à tromper le consommateur sur l'origine des produits alimentaires, et par conséquent les induire en erreur sur la qualité environnementale et sur les impacts climatiques de leur consommation alimentaire.</p> <p>Le renforcement progressif et salutaire de la réglementation concernant l'indication d'origine ou du pays d'origine des produits agricoles et alimentaires se traduit par la multiplication des stratégies marketing de certains industriels de l'agroalimentaire, afin de bénéficier directement de la mention valorisante de l'origine française des produits.</p> <p>Ces stratégies portent particulièrement sur l'étiquetage et la présentation de produits transformés, qui comportent de plus en plus fréquemment les mentions « élaboré en France » ou « transformé en France » ou « fabriqué en France » alors que les produits sont élaborés à partir de matières premières d'origine étrangère.</p> <p>Dans l'intérêt de la lutte contre les importations abusives et de notre stratégie d'atténuation des impacts climatiques du secteur agricole, la volonté manifeste d'induire le consommateur en erreur appelle désormais une réponse législative à inscrire dans le cadre des dispositions prévues à l'article L121-1-1 du code de la consommation énumérant les pratiques commerciales jugées trompeuses et, à ce titre, déloyales et interdites au sens de l'article L. 121-1 du code de la consommation.</p> <p>Nous proposons donc qu'un seuil de 90 % minimum de produits agricoles d'origine France entrant dans la composition du produit soit applicable pour pouvoir maintenir ces mentions ou allégations.</p> | rejeté | 3715 | Fugit : Contre |
| Amendement 3169 | <p>Dispositif</p> <p>Supprimer cet article.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'article 67 prévoit des sanctions pénales aggravées pour les faits prévus notamment aux articles L. 173-1 et L. 173-2 en cas d'exposition « à un risque immédiat d'atteinte grave et durable » à la faune, la flore, ou la qualité de l'eau.</p> <p>Cette notion relève de l'appréciation du juge et crée une grande insécurité juridique pour de nombreuses entreprises de bonne foi qui, compte tenu de l'environnement juridique extrêmement complexe dans</p> | rejeté | 3716 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 3806 | <p>lequel elles doivent évoluer dans notre pays, peuvent se retrouver momentanément et involontairement en situation de non-conformité vis-à-vis de certaines prescriptions réglementaires.</p> <p>Ainsi, une entreprise qui ne ferait que dépasser de manière involontaire un seuil de consommation énergétique pourrait se retrouver en situation d'exploitation sans autorisation pouvant faire l'objet d'une condamnation sur le fondement de cet article.</p> <p>De surcroît, cette initiative législative paraît prématurée et source d'incohérence avec le droit européen, qui est en pleine évolution sur cette question. En effet, la Commission européenne vient d'ouvrir une consultation sur la révision à venir de la directive de 2008 sur la protection de l'environnement par le droit pénal, entraînant de futurs aménagements dans notre propre droit.</p> <p>Cet amendement vise donc en conséquence à supprimer cet article, source d'un fort risque juridique, et en outre incohérent avec les travaux en cours au niveau européen pour la protection de l'environnement par le droit pénal.</p> | rejeté | 3717 | Fugit : Contre |

Dispositif

Rédiger ainsi cet article :

« I. – Le code pénal est ainsi modifié :

« 1° Le deuxième alinéa de l'article 121-3 est ainsi rédigé :

« Lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui ou de l'environnement. »

« 2° Le titre I^{er} du livre V est ainsi modifié :

« a) L'intitulé est complété par les mots : « et d'environnement » ;

« b) Est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :

« Chapitre II

« Des infractions en matière d'environnement »

« Section 1

« De la mise en danger grave et délibérée de l'environnement

« Art. 512-1. – I. – Le fait d'exposer directement l'environnement à un risque immédiat de dégradation substantielle de la faune, de la flore, ou de la qualité de l'air, du sol ou de l'eau par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

« II. – La peine mentionnée au I est portée à sept ans d'emprisonnement et à 750 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise en bande organisée, au sens de l'article 132-71 du code pénal.

« Art. 512-2. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, des infractions définies à l'article 512-1 encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38, les peines prévues par les 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-9 du code pénal. »

« II. – L'article 706-73-1 du code de procédure pénale est complété par un 12° ainsi rédigé :

« 12° Délit relatif à la mise en danger grave et délibérée de l'environnement mentionné au I de l'article 512-1 du code pénal commis en bande organisée. »

Exposé sommaire

Afin de renforcer la répression pénale des atteintes à l'environnement, cet amendement vise à inscrire dans le code pénal un « délit de mise en danger de l'environnement ».

En ce qu'il s'applique à la violation de règles déjà prévues par le code de l'environnement et le code des transports, l'article 67, dans sa rédaction actuelle, ne crée pas un délit autonome. Il a de ce fait, ainsi que le relève l'avis du Conseil d'État « un champ d'application limité ».

Cet amendement vise donc à créer un « délit de mise en danger grave et délibérée de l'environnement » inspiré du délit prévu à l'article 223-1 du code pénal et qui viendrait sanctionner les comportements susceptibles de générer des risques d'atteintes graves à l'environnement, figurant notamment parmi les préconisations de la mission d'évaluation « Une justice pour l'environnement ».

En outre, cet article, comme les articles 68 et 69, puisqu'il modifie le code de l'environnement et le code des transports, et non pas le code pénal, ne s'appliquera pas à Wallis-et-Futuna, ni en Nouvelle-Calédonie, ni en Polynésie française.

Cet amendement permettrait donc de rendre applicables les infractions visées dans lesdites collectivités, les dispositions régaliennes étant de la compétence de l'État.

À tout le moins, cet amendement invite l'État et les collectivités du Pacifique à travailler ensemble sur des dispositifs similaires afin de renforcer l'arsenal juridique concourant à la préservation de l'environnement.

En effet, la biodiversité est d'une particulière richesse dans le Pacifique. Elle nécessite que tout soit mis en œuvre pour assurer sa préservation. Les besoins sont colossaux car les menaces sont grandes : réchauffement climatique, introduction d'espèces invasives, etc.

À cela s'ajoute une activité humaine, qui, si elle n'est pas encadrée et si les abus ne sont pas punis sévèrement, pourrait également nuire à cette biodiversité.

Cette richesse naturelle est également une richesse économique : pêche, ressources halieutiques, tourisme, etc. Ce point n'est pas négligeable tant la biodiversité est vectrice de l'attractivité de ces territoires et créatrice, directement ou indirectement, de richesse.

[Amendement 4330](#)

Dispositif

rejeté

[3718](#)

Fugit : Contre

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsqu'une mise en demeure peut être prononcée par l'autorité administrative compétente, l'infraction ne peut être constituée qu'après l'expiration du délai de mise en conformité défini dans cette mise en demeure. »

Exposé sommaire

Cet amendement vise à sécuriser le principe d'une mise en demeure préalable à la déclaration du délit, permettant à l'autorité administrative compétente de contraindre l'entreprise à mettre en conformité ses installations dans une période de temps défini.

Cette pratique très répandue en matière de contrôle par les autorités administratives compétentes correspond à l'esprit du « droit à l'erreur ». En effet, parmi les infractions visées par le 173-3 du code de l'environnement figure l'exploitation d'une installation sans autorisation, qui peut survenir par inadvertance, par exemple par simple dépassement de seuil de consommation énergétique.

L'article 67 portant sur la création d'un délit pour exposition à un risque, il convient en effet prioritairement d'éliminer le risque en opérant les modifications nécessaires sur l'installation demandés par la mise en demeure, et de sanctionner lorsque la mise en demeure n'est pas respectée.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|---|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 269 | <p>Dispositif</p> <p>Supprimer cet article.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>La plupart des drames environnementaux sont en effet des systèmes complexes, multifactoriels, et ne sont pas le fait d'une seule personne ou d'une seule entreprise. Cet amendement propose par conséquent de supprimer cet article instaurant un « écocide ».</p> | rejeté | 3720 | Fugit : Contre |
| Amendement 6919 | <p>Dispositif</p> <p>I. – À l'alinéa 6, substituer aux mots :</p> <p>« graves et durables »,</p> <p>les mots :</p> <p>« non négligeables ».</p> <p>II. – En conséquence, à l'alinéa 15, procéder à la même substitution.</p> <p>III. – En conséquence, à l'alinéa 21, substituer aux mots :</p> <p>« grave et durable »,</p> <p>les mots :</p> <p>« non négligeable ».</p> <p>IV. – En conséquence, procéder à la même substitution à l'alinéa 25.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à supprimer la précision d'atteinte grave et durable à l'environnement.</p> <p>Le délit mis en place par le gouvernement est presque plus restrictif que le droit en vigueur quant aux condamnations possibles. Il est très difficile d'évaluer une atteinte « grave ».</p> <p>Les termes « graves » et « durables » risquent de faire l'objet de discussions d'appréciation juridique sans fin. Difficile d'évaluer les atteintes sur une durée aussi longue, surtout quand il s'agit de pollutions diffuses.</p> <p>Surtout, la politique austéritaire du gouvernement empêche de prévenir les atteintes à l'environnement, ce qui reste le plus judicieux. 15% des effectifs du ministère de l'écologie et de ses opérateurs ont été supprimés depuis 2017. Qui ira constater si les atteintes sont graves ? Qui aura l'appréciation finale ?</p> <p>Ces termes sont juridiquement bien trop flous, il convient de les supprimer.</p> | rejeté | 3721 | Fugit : Contre |
| Amendement 5661 | <p>Dispositif</p> <p>I. – Supprimer l'alinéa 7.</p> <p>II. – En conséquence, supprimer l'alinéa 19.</p> <p>III. – En conséquence, supprimer l'alinéa 22.</p> <p>IV. – EN conséquence, supprimer l'alinéa 28.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'alinéa définissant le caractère durable de l'atteinte par une durée de l'atteinte d'au moins 10 ans est supprimé. L'évaluation de la durée de ce dommage ne viendrait pas refléter l'immense perte pour l'environnement et la biodiversité causée par ces atteintes et limiterait considérablement les faits susceptibles d'être couverts.</p> <p>À titre d'exemple, Monsieur le Rapporteur a sur ce sujet cité le pétrolier Erika et son naufrage dont les dégâts avaient été évalués d'une durée de</p> | rejeté | 3722 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>deux ans.</p> <p>Ce chiffre de 10 ans est donc à la fois rarement atteint et difficile à prouver forçant le juge à recourir à des experts pour essayer de déterminer la durée de l'atteinte.</p> | | | |
| Amendement 639 | <p>Dispositif</p> <p>Supprimer l'alinéa 7.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>La durée de dix ans inscrite dans ce texte est contraire à son applicabilité et a pour objectif de rendre cette infraction impossible à caractériser.</p> <p>En effet, il est extrêmement difficile de prouver au moment de la commission de l'infraction que les effets de cette infraction vont durer dix ans et, surtout, au bout de dix ans, le délit sera prescrit car la prescription est de six ans. Le délai est donc réellement illogique.</p> <p>Par ailleurs, cette exigence est disproportionnée d'autant plus qu'aucune condition liée à la durée du dommage n'est prévue dans les textes communautaires. Imposer l'apport d'une preuve <i>ab initio</i> de ce que les dommages causés vont durer plus de dix ans, preuve qui pèsera sur le ministère public et les victimes s'avèrera dans la plupart des cas impossible.</p> | rejeté | 3723 | Fugit : Contre |
| Amendement 6108 | <p>Dispositif</p> <p>À l'alinéa 15, supprimer les mots :</p> <p>« dans la limite des eaux territoriales ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>L'impact environnemental, le délit d'écocide ne peut être vu que sur le territoire national, par essence la planète en termes de vivant et de préservation est unique. En conséquence de quoi il est proposé de supprimer cette référence aux eaux territoriales.</p> | rejeté | 3724 | Fugit : Contre |
| Amendement 5892 | <p>Dispositif</p> <p>I. – À l'alinéa 24, substituer au mot :</p> <p>« écocide »</p> <p>les mots :</p> <p>« délit d'atteinte à l'environnement ».</p> <p>II. – En conséquence, procéder à la même substitution aux alinéas 25 et 29.</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le terme "homicide" a pour étymologie le terme latin homicida, de homo, homme, et cædere, tuer.</p> <p>S'il est possible de causer de graves dommages à l'environnement, dommages dont le responsable doit être sanctionné, il n'est pas possible de "tuer" l'environnement comme il est possible de commettre un "homicide".</p> <p>Pour les députés Les Républicains, l'emploi du terme "écocide" entraîne donc une confusion, en mettant sur le même plan deux éléments, l'Homme et la nature, qui sont fondamentalement différents.</p> <p>De surcroît, la Convention citoyenne pour le climat a proposé une autre définition de l'écocide : "Toute action ayant causé un dommage écologique grave en participant au dépassement manifeste et non négligeable des limites planétaires, commise en connaissance des</p> | rejeté | 3725 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| | <p>conséquences qui allaient en résulter et qui ne pouvaient être ignorées".</p> <p>Le texte actuel ne correspond pas à cette définition. Introduire ici cette notion tendrait donc à faire confondre la mesure du texte, la définition portée par cette Convention et celle qui est actuellement en discussion au niveau international.</p> | | | |
| Amendement 3863 | <p>Dispositif</p> <p>Après le chapitre III du titre I^{er} du livre IV du code pénal, il est inséré un chapitre III <i>bis</i> ainsi rédigé :</p> <p>« Chapitre III <i>bis</i></p> <p>« Du crime d'écocide et des atteintes à l'équilibre du milieu naturel et de l'environnement</p> <p>« Section 1</p> <p>« Des dommages étendus, irréversibles et irréparables à un écosystème</p> <p>« <i>Art. 413-15.</i> – Constitue un écocide le fait de causer des dommages graves, durables ou étendus à l'environnement qui seraient de nature à mettre en danger à long terme l'équilibre du milieu naturel ou susceptible de nuire à l'état de conservation d'un écosystème.</p> <p>« L'écocide est puni de vingt ans de réclusion criminelle et d'une amende de 10 000 000 € ou, dans le cas d'une entreprise, de 20 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel les pratiques ont été mises en œuvre.</p> <p>« Il y a intention de commettre un écocide, au sens du présent article, lorsqu'une personne entend causer cette conséquence ou qu'elle est consciente que celle-ci adviendra dans le cours normal des événements.</p> <p>« <i>Art. 413-16.</i> – Le fait de causer, dans les conditions et selon les distinctions prévues à l'article 121-3, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement, des dommages graves, durables et étendus à l'environnement qui seraient de nature à mettre en danger à long terme l'équilibre du milieu naturel ou susceptible de nuire à l'état de conservation d'un écosystème est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 1 000 000 € d'amende ou, dans le cas d'une entreprise, de 10 % du montant du chiffre d'affaires mondial hors taxes le plus élevé réalisé au cours d'un des exercices clos depuis l'exercice précédant celui au cours duquel les pratiques ont été mises en œuvre.</p> <p>« En cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, les peines encourues sont portées à dix ans d'emprisonnement et 5 millions d'euros d'amende ou, dans le cas d'une entreprise, à 15 % du chiffre d'affaire mondial total de l'exercice précédent ».</p> <p>« Si la provocation n'a pas été suivie d'effet, les faits sont punis de deux ans d'emprisonnement et de 100 000 euros d'amende.</p> <p>« <i>Art. 413-17.</i> – La participation à un groupement formé ou à une entente établie en vue de la préparation, caractérisée par un ou plusieurs faits matériels, de l'un des crimes définis aux articles 413-15 est punie de vingt ans de réclusion criminelle et de 10 000 000 € d'amende ou, dans le cas d'une entreprise, de 20 % du chiffre d'affaires annuel mondial total de l'exercice précédent</p> <p>« Section 2</p> <p>« Dispositions communes</p> <p>« <i>Art. 413-18.</i> – Les personnes physiques coupables des infractions prévues aux articles 413-5 à 413-7 encourent également les peines suivantes :</p> | rejeté | 3728 | Fugit : Contre |

« 1° L'interdiction des droits civiques, civils et de famille, selon les modalités prévues à l'article 131-26. Toutefois, le maximum de l'interdiction est porté à dix ans ;

« 2° L'interdiction, suivant les modalités prévues à l'article 131-27, d'exercer une fonction publique ou d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise ;

« 3° L'interdiction de séjour, selon les modalités prévues à l'article 131-31 ;

« 4° La confiscation de tout ou partie des biens leur appartenant ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, dont elles ont la libre disposition ;

« 5° L'interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, de diriger, d'administrer, de gérer ou de contrôler à un titre quelconque, directement ou indirectement, pour son propre compte ou pour le compte d'autrui, une entreprise commerciale ou industrielle ou une société commerciale. Ces interdictions d'exercice peuvent être prononcées cumulativement.

« *Art. 413-19.* – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2, des infractions prévues aux articles 413-15 à 413-17 encourent également à titre de peine complémentaire les peines mentionnées à l'article 131-39. »

Exposé sommaire

Cet amendement du Groupe socialiste et apparentés vise à consacrer le crime d'écocide. Ce dispositif porté par le groupe dans le cadre de sa niche de 2019 a emporté le soutien de toutes les associations de protection de l'environnement et s'inscrit dans la lignée des travaux réalisés par la Convention citoyenne pour le climat.

Nous ne pouvons plus nous résoudre à la facilité coupable qui fut pendant longtemps celle de nos pays. Il y a le changement climatique, bien sûr, mais il y a aussi l'acidification des océans, la fonte de la cryosphère, l'appauvrissement de la couche d'ozone stratosphérique, l'augmentation des aérosols dans l'atmosphère, l'effondrement de la biodiversité et la prolifération des particules fines. Protéger l'environnement n'est plus un choix, c'est désormais une obligation.

Comme le réclament praticiens, juristes spécialistes du droit de l'environnement mais aussi la société civile qui n'hésite pas à manifester contre le manque d'initiatives pour protéger, de nouveaux instruments sont nécessaires

Il ne peut plus y avoir de demi-mesures en cas d'atteinte grave et intentionnelle à notre environnement. L'industriel qui pollue un fleuve, la multinationale dont les forages en eaux profondes bafouent les règles, les trafics internationaux d'espèces doivent être sanctionnés de la manière la plus dure qu'il soit.

L'agent orange utilisé durant la guerre du Vietnam, le thon rouge d'Atlantique, la disparition de colonies d'abeilles, l'explosion de la plateforme pétrolière BP en 2010 dans le golfe du Mexique, la déforestation massive de l'Amazonie qui touche la Guyane le scandale du chlordécone qui fut utilisé aux Antilles...

S'attaquer au vivant, à la biodiversité, à la qualité de l'eau, de l'air à la diversité des espèces c'est mettre en péril la survie de notre espèce qui dépend des équilibres naturels indispensable à l'habitabilité de la terre.

Le groupe Socialistes et apparentés, épaulé par des spécialistes du droit de l'environnement et porté par l'aspiration de toute une génération qui représente l'avenir de notre société, souhaite porter au plus haut la protection de l'environnement par la reconnaissance d'un crime d'écocide.

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|---------------------------------|--|--------|----------------------|----------------|
| Amendement 4236 | <p>Dispositif</p> <p>Après l’alinéa 19, insérer les quatre alinéas suivants :</p> <p>« c) Après le mot : « jeter » , est inséré le mot : « perdre » ;</p> <p>« d) Après le mot : « salées, », sont insérés les mots : « des conteneurs, des marchandises, » ;</p> <p>« e) Après le mot : « pour », sont insérés les mots : « les écosystèmes, ».</p> <p>« 6° À l’article L. 218-74, après le mot : « armateurs », sont ajoutés les mots : « de navires, ». ».</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Le conteneur est un véritable véhicule de la mondialisation, qui transporte de tout : produits manufacturés, matières premières, marchandises, déchets et substances dangereuses.</p> <p>Véritable moyen de déplacement, le transport conteneurisé représente 80% des flux de marchandises par voie maritime.</p> <p>Cependant, d’après les recensements effectués par Surfrider Foundation Europe, l’ampleur des pertes de conteneur en mer s’élève à 16 635 entre 1994 et 2019.</p> <p>Une fois en mer, les conteneurs deviennent des déchets et représentent une menace écologique et pour la navigation. Cette mesure permettrait donc en cas de perte ou d’accident de sanctionner cette pollution.</p> <p>Cet amendement a été travaillé en collaboration avec Surfrider.</p> | rejeté | 3729 | Fugit : Contre |
| Amendement 5943 | <p>Dispositif</p> <p>Le titre III du livre II du code de l’environnement, dans sa rédaction résultant de la présente loi, est complété par un article L. 231-6 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 231-6. – I. – Les infractions décrites au présent titre, lorsqu’elles sont réalisées par une personne morale filiale d’une société mère établie sur le territoire français, sont réputées réalisées par la société mère lorsque la filiale ne détermine pas de façon autonome son comportement vis-à-vis du projet en cause, mais applique les instructions de la société mère.</p> <p>« II. – Le blanchiment d’atteinte aux milieux physiques est le fait de faciliter, par tout moyen, la justification mensongère de l’origine des biens ou des revenus de l’auteur d’une infraction commise au présent titre, ayant procuré à celui-ci un profit direct ou indirect.</p> <p>« Constitue également un blanchiment d’atteinte aux milieux physiques le fait d’apporter un concours à une opération de placement, de dissimulation ou de conversion du produit direct ou indirect d’une infraction prévue au présent titre.</p> <p>« Le blanchiment d’atteinte aux milieux physiques est puni de cinq ans d’emprisonnement et de 375 000 euros d’amende, ce montant pouvant être porté au quintuple de l’avantage tiré, ou qui aurait pu être tiré de la commission de l’infraction et au regard de la gravité de l’atteinte. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Dans sa décision du 31 janvier 2020, le Conseil constitutionnel a posé une première pierre dans l’extraterritorialité de la réglementation environnementale. Il convient de lutter contre la délocalisation des pollutions à l’aide de dispositifs juridiques permettant de sanctionner les entreprises montrant patte blanche en France, mais profitant de législations moins-disantes pour commettre à l’étranger des infractions inacceptables sur notre territoire.</p> <p>En premier lieu, le présent amendement propose de retenir la responsabilité des sociétés mères lorsque leurs filiales, autrices des infractions prévues par le Projet de loi, n’ont pas d’autonomie. Dans</p> | rejeté | 3731 | Fugit : Contre |

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|--|---|---------------|-----------------------------|-----------------------|
| | <p>l'affaire de l'Erika, la cour d'appel a retenu la responsabilité pénale de la société-mère après avoir constaté qu'elle exerçait un pouvoir de contrôle contrairement à sa filiale. Cette définition de la responsabilité des sociétés-mères trouve d'ores et déjà application en droit de la concurrence : lorsque la filiale ne détermine pas de façon autonome son comportement sur un marché, mais applique les instructions de la société-mère, c'est la responsabilité de celle-ci qui est retenue.</p> <p>En second lieu, s'inspirant du délit de blanchiment, le présent amendement vise à sanctionner les personnes morales qui dissimulent l'origine délictuelle ou criminelles de profits réalisés à l'étranger au détriment de l'environnement, ou qui vendent sur le territoire français des produits réalisés grâce à des atteintes sérieuses à l'environnement.</p> | | | |
| <p>Amendement 4548</p> | <p>Dispositif</p> <p>L'article L. 521-2 du code de justice administrative est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« Le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé tel que consacré par l'article premier de la Charte de l'environnement présente le caractère d'une liberté fondamentale. »</p> <p>Exposé sommaire</p> <p>Cet amendement vise à mettre en œuvre une recommandation formulée par Mmes Naima Moutchou et Cécile Untermaier à l'issue des travaux de la mission d'information flash sur le référé spécial environnemental qui a leur a été confiée par la commission des Lois.</p> <p>Il vise à favoriser l'utilisation du référé-liberté en matière environnementale.</p> <p>Pour ce faire, il complète l'article L. 521-2 du code de justice administrative relatif au référé-liberté pour préciser que le droit consacré par l'article premier de la Charte de l'environnement (c'est-à-dire le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé) fait partie du champ d'application de ce référé.</p> <p>Ce droit a d'ailleurs déjà été qualifié de liberté fondamentale par le juge du référé-liberté du tribunal administratif de Châlons-en-Champagne en 2005 (Tribunal administratif de Châlons-en-Champagne, ord., 29 avril 2005, Conservatoire du patrimoine naturel, Ligue de protection des oiseaux, Fédération des conservatoires d'espaces naturels c/ Préfet de la Marne, n° 0500828, 05008829 et 0500830).</p> | <p>rejeté</p> | <p>3732</p> | <p>Fugit : Contre</p> |
| <p>Amendement 834</p> | <p>Dispositif</p> <p>Après le chapitre II <i>bis</i> du titre IV de la première partie du code général des impôts, il est inséré un chapitre II <i>ter</i> ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Chapitre II ter</i></p> <p>« <i>Impôt de solidarité écologique et économique</i></p> <p>« <i>Section 1</i></p> <p>« <i>Détermination de l'assiette</i></p> <p>« <i>Art. 984.</i> – Il est institué un impôt de solidarité écologique et économique destinée à financer et à répartir, à proportion de leurs facultés contributives, la transition écologique et solidaire, l'essor économique et dont les règles d'assujettissement sont prévues aux articles 985 et 986 du présent code.</p> <p>« <i>Art. 985.</i> – Sont soumises à l'impôt de solidarité écologique et économique lorsque la valeur de leurs biens est supérieure à 800 000 € :</p> | <p>rejeté</p> | <p>3734</p> | <p>Fugit : Contre</p> |

« 1° Les personnes physiques ayant leur domicile fiscal en France, à raison de leurs biens situés en France ou hors de France.

« Toutefois, les personnes physiques mentionnées au premier alinéa qui n'ont pas été fiscalement domiciliées en France au cours des cinq années civiles précédant celle au cours de laquelle elles ont leur domicile fiscal en France ne sont imposables qu'à raison de leurs biens situés en France.

« Cette disposition s'applique au titre de chaque année au cours de laquelle le redevable conserve son domicile fiscal en France, et ce jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suit celle au cours de laquelle le domicile fiscal a été établi en France ;

« 2° Les personnes physiques n'ayant pas leur domicile fiscal en France, à raison de leurs biens situés en France.

« Les biens professionnels définis aux articles 885 N à 885 R sont pris en compte pour l'assiette de l'impôt institués par le présent article.

« *Art. 985 A.* – Les dispositions de l'article 754 B du présent code sont applicables à l'impôt de solidarité écologique et économique.

« *Art. 985 B.* – L'impôt de solidarité écologique et économique est assis et les bases d'imposition déclarées selon les mêmes règles et sous les mêmes sanctions que les droits de mutation par décès sous réserve des dispositions particulières du présent chapitre.

« *Art. 985 C.* – L'assiette de l'impôt de solidarité écologique et économique est constituée par la valeur nette, au 1^{er} janvier de l'année, de l'ensemble des biens, droits et valeurs imposables appartenant aux personnes visées à l'article 985, ainsi qu'à leurs enfants mineurs lorsqu'elles ont l'administration légale des biens de ceux-ci. En cas de concubinage notoire, l'assiette de l'impôt est constituée par la valeur nette, au 1^{er} janvier de l'année, de l'ensemble des biens, droits et valeurs imposables appartenant à l'un et l'autre concubins et aux enfants mineurs mentionnés au premier alinéa.

« *Art. 985 C bis.* – Les dettes contractées par le redevable pour l'acquisition de biens composant l'assiette imposable de l'impôt de solidarité écologique et économique ne sont pas déductibles. À ce titre, les exonérations prévues en matière de droits de mutation par décès par les articles 787 B et 787 C, les 4° à 6° du 1 et les 3° à 7° du 2 de l'article 793 et les articles 795 A et 1135 bis ne sont pas applicables à l'impôt de solidarité écologique et économique.

« *Sous-section 1*

« *Évaluation des biens composant l'assiette*

« *Art. 986.* – La valeur des biens est déterminée suivant les règles en vigueur en matière de droits de mutation par décès. Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 761 du présent code, un abattement de 50 % est effectué sur la valeur vénale réelle de l'immeuble lorsque celui-ci est occupé à titre de résidence principale par son propriétaire.

« En cas d'imposition commune, un seul immeuble est susceptible de bénéficier de l'abattement précité.

« *Art. 986 A.* – L'évaluation est déterminée de la manière suivante :

« – Les stocks de vins et d'alcools d'une entreprise industrielle, commerciale ou agricole sont retenus pour leur valeur comptable.

« – Les valeurs mobilières cotées sur un marché sont évaluées selon le dernier cours connu ou selon la moyenne des trente derniers cours qui précèdent la date d'imposition.

« – Les créances détenues, directement ou par l'intermédiaire d'une ou plusieurs sociétés interposées, par des personnes n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur une société à prépondérance immobilière mentionnée au 2° du I de l'article 726, ne sont pas déduites pour la

détermination de la valeur des parts que ces personnes détiennent dans la société.

« Section 2

« Calcul de l'impôt

« Art. 987. – Le tarif de la contribution est fixé à :

| |
|--|
| Fraction de la valeur nette taxable du patrimoine |
| N'excédant pas 800 000 € |
| Supérieure à 800 000 € et inférieure ou égale à 1 300 000 € |
| Supérieure à 1 300 000 € et inférieure ou égale à 2 570 000 € |
| Supérieure à 2 570 000 € et inférieure ou égale à 5 000 000 € |
| Supérieure à 5 000 000 € et inférieure ou égale à 10 000 000 € |
| Supérieure à 10 000 000 € |

« Art. 987 A. – Le redevable peut imputer sur l'impôt de solidarité écologique et économique :

« – 50 % des versements effectués au titre de souscriptions au capital initial ou aux augmentations de capital de sociétés de l'économie sociale et solidaire, en numéraire ou en nature par apport de biens nécessaires à l'exercice de l'activité, à l'exception des actifs immobiliers et des valeurs mobilières, ainsi qu'au titre de souscriptions dans les mêmes conditions de titres participatifs dans des sociétés coopératives ouvrières de production définies par l'article 1^{er} de la loi n° 78-763 du 19 juillet 1978 portant statut des sociétés coopératives de production ou dans d'autres sociétés coopératives telles que définies à l'article 1^{er} de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Cet avantage fiscal ne peut être supérieur à 45 000 €.

« – 50 % des versements effectués au titre des souscriptions en numéraire au capital des sociétés de moins de 250 salariés ainsi qu'au titre des souscriptions de titres participatifs dans les cas suivants :

« a) le redevable a bénéficié, au titre de son premier investissement au capital de la société bénéficiaire des versements, de l'avantage fiscal prévu au premier alinéa du présent 1 ;

« b) de possibles investissements de suivi étaient prévus dans le plan d'entreprise de la société bénéficiaire des versements ;

« c) la société bénéficiaire de l'investissement de suivi n'est pas devenue liée à une autre entreprise dans les conditions prévues au c du 6 de l'article 21 du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité ;

« – 80 % des dons effectués à des associations reconnues d'utilité publique dont l'objet social est en rapport avec la transition écologique, énergétique ou la protection de l'environnement dans la limite de 120 000 €.

« – 30 % de la valeur d'achat des biens suivants :

« a) Dispositifs techniques ou technologiques de toutes natures destinés à une rationalisation de la consommation énergétique de ses biens immobiliers détenus en pleine propriété ;

« b) Travaux d'aménagement destinés à une rationalisation de la consommation énergétique de ses biens immobiliers détenus en pleine propriété.

« Art. 987 B. – Les plus-values ainsi que tous les revenus sont déterminés sans considération des exonérations, seuils, réductions et abattements prévus au présent code, à l'exception de ceux représentatifs de frais professionnels.

« Lorsque l'impôt sur le revenu a frappé des revenus de personnes dont les biens n'entrent pas dans l'assiette de l'impôt de solidarité écologique et économique, il est réduit suivant le pourcentage du revenu de ces personnes par rapport au revenu total. »

« *Section 3*

« *Obligations déclaratives*

« *Art. 988 I.* – Les redevables doivent souscrire au plus tard le 15 juin de chaque année une déclaration de leur fortune déposée au service des impôts de leur domicile au 1^{er} janvier et accompagnée du paiement de l'impôt.

« II. – Les époux et les partenaires liés par un pacte civil de solidarité défini par l'article 515-1 du code civil doivent conjointement signer la déclaration prévue au 1 du I.

« III. – En cas de décès du redevable, les dispositions du 2 de l'article 204 du présent code sont applicables. La déclaration mentionnée au 1 du I est produite par les ayants droit du défunt dans les six mois de la date du décès. Le cas échéant, le notaire chargé de la succession peut produire cette déclaration à la demande des ayants droit si la succession n'est pas liquidée à la date de production de la déclaration. »

« *Art. 988 A.* – Les personnes possédant des biens en France sans y avoir leur domicile fiscal ainsi que les personnes mentionnées au 2 de l'article 4 B peuvent être invitées par le service des impôts à désigner un représentant en France dans les conditions prévues à l'article 164 D.

« *Art. 988 B.* – Lors du dépôt de la déclaration de l'impôt de solidarité écologique et économique mentionnée au 1 du I de l'article 988, les redevables doivent joindre à leur déclaration les éléments justifiant de l'existence, de l'objet et du montant des dettes dont la déduction est opérée. »

Exposé sommaire

Le présent amendement entend insérer dans le code général des impôts un nouveau chapitre intitulé « Impôt de solidarité écologique et économique » dont le produit sera intégralement fléché vers le financement de la Transition énergétique par le compte d'affectation spéciale qui lui est justement dédié. Nous regrettons d'ailleurs que ce dernier ait été abrogé à compter du 1^{er} janvier 2021 et demandons son maintien pour garantir que l'ensemble des ressources tirées de cette nouvelle contribution soit exclusivement fléché vers le financement de la transition énergétique.

Avec la crise sanitaire, économique et sociale provoquée par la pandémie liée au SARS-Cov2, l'objectif poursuivi est de mobiliser de nouvelles ressources pour préparer notre pays au « jour d'après » en affirmant la nécessité d'amplifier la croissance verte, la sobriété carbone et toutes les mesures de soutien à la transformation écologique par les territoires.

L'intérêt de cette contribution écologique est aussi de doter les territoires des moyens d'agir pour relayer les initiatives locales qui portent ces changements dans de nombreux domaines : mobilité, déchets, rénovation thermique, énergies renouvelables ...

Cette proposition s'inscrit clairement dans la volonté de mobiliser en temps de crise tous les mécanismes de solidarité nationale et de réduction des inégalités. Elle est conforme à l'article 13 de la déclaration des droits de l'homme et des citoyens, ayant valeur constitutionnelle qui rappelle que l'entretien de la force publique et de dépenses administration doit être également réparti entre tous les citoyens en fonction de leurs facultés.

La ressource attendue de cette contribution est estimée entre 2 et 3 milliards d'euros par an. Elle permettrait de proposer des solutions de financement aux propositions de la présente loi dans un contexte de

| Objet | Détails | Sort | Scrutin | Votes |
|-------|---|--------|----------------------|----------------|
| | <p>crise particulièrement tendu.</p> <p>Après la crise sanitaire, nous ne devons pas créer une crise sociale par l'impression d'une grande iniquité fiscale qui fait supporter à nos concitoyens les charges quasi-totales du financement des politiques publiques, au nombre desquelles, celle de la transformation écologique. La présente proposition entend corriger cette situation de fait et encourager un plus grand assujettissement aux charges inhérentes à l'urgence écologique qu'il convient de mesurer, de doter de budgets plus sérieux et dont la source ne peut plus être injustement invariable.</p> | | | |
| Autre | la motion de rejet préalable, déposée par Mme Valérie Rabault, du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (texte de la commission mixte paritaire). | rejeté | 3890 | Fugit : Contre |