

Méthodologie - Le “climatomètre” du Projet de loi climat et résilience

Alors que le **projet de loi climat et résilience** est examiné en ce moment à l'Assemblée nationale, le site internet www.climatometre.org du Réseau Action Climat permet de suivre tout au long du projet de loi l'évolution de l'ambition de [15 mesures particulièrement structurantes](#) identifiées dans la liste des [propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat](#).

Le Réseau Action Climat juge qu'il sera nécessaire pour renforcer l'ambition climatique globale de ce projet de loi de mettre en œuvre ces 15 mesures prioritaires avec le niveau d'ambition initiale comme proposée par les citoyens de la Convention Climat.

Pour chacune des 15 mesures nous allons faire une évaluation initiale pour identifier où se situe l'ambition de la proposition au 1er mars dans le projet de loi par rapport à un niveau souhaité.

Ensuite nous allons suivre les débats à l'Assemblée nationale et au Sénat et analyser les amendements qui seront déposés, débattus et votés. Chaque fois qu'une mesure gagne ou perd en ambition climatique, son évaluation sur le site internet changera.

Pour l'évaluation nous utilisons le code couleur suivant :

vert - ambition satisfaisante = 66% à 100%	orange - ambition à améliorer = 33% à 66%	rouge - ambition insuffisante = 0 à 33%
---	--	--

Ce document décrit les critères d'évaluation du Réseau Action Climat par titre du projet de loi : Se nourrir, Se loger, Consommer, Se déplacer, Produire et travailler

Contact : Meike Fink meike.fink@reseauactionclimat.org 0642284540

Table des matières - Les Titres du projet de loi

Consommer	2
Produire et travailler	5
Se déplacer	8
Se loger	13
Se nourrir	16

Consommer

Si les gaz à effet de serre émis sur le territoire national sont en diminution, les émissions liées aux importations ont fortement augmenté. C'est donc bien la consommation qui doit évoluer de manière drastique. Alors que l'empreinte carbone française était de 11,5 t équivalent CO2 par habitant en 2018, elle devrait atteindre 2 tonnes équivalent CO2 en 2050 pour être cohérent avec l'Accord de Paris. Consommer moins, mais plus local et plus écologique, permettrait de recréer des emplois dans nos territoires. Deux mesures structurantes portées par les citoyens sont l'interdiction de la publication des produits très émetteurs de gaz à effet de serre et la réduction du suremballage.

Nos propositions :

1. **Interdire la publicité sur les produits et services à impact environnemental excessif** (une loi Evin sur le climat), en commençant par le secteur des transports, notamment pour les véhicules les plus polluants, mais aussi la **publicité sur les produits alimentaires et les boissons trop riches en sucre, sel et/ou matières grasses**, sur tous les supports publicitaires afin de réorienter la consommation sur des produits plus vertueux sur le plan climatique et pour la santé de tous, et en mettant un frein à la surconsommation.

2. **Généraliser la consigne pour le réemploi des emballages**, notamment en verre, pour accompagner le développement du réemploi et la substitution à l'usage unique, en particulier dans la perspective de la fin de la mise sur le marché de plastiques à usage unique.

Ce qu'il y a dans le texte du projet de loi du 10 février :

Le projet de loi n'a repris quasiment aucune des mesures proposées par la convention citoyenne en matière de restriction des messages publicitaires et de limitation du suremballage et de la production de déchets. Sur le volet alimentaire, ni l'interdiction des publicités pour les produits les plus préjudiciables à la santé, ni l'inscription de messages d'avertissement de la nocivité des produits sur leur emballage n'ont été retenues.

Sujet	vert - ambition satisfaisante	orange - ambition reste à améliorer	rouge - ambition insuffisante
<p>Interdire la publicité sur les produits et services à impact environnemental excessif</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 80% À partir de 2022 interdiction de toute publicité en faveur de tout transport et véhicule aérien, routier ou maritime motorisé fonctionnant à partir d'énergies fossiles. • 90% Mise en place de sanctions : montant maximal de 100.000 € 	<ul style="list-style-type: none"> • 40% Mise en place d'une trajectoire de réduction des espaces consacrées à la publicité en faveur de tout transport et véhicule aérien, routier ou maritime motorisé fonctionnant à partir d'énergies fossiles (en 2023, inférieure d'un tiers et en 2024 des deux tiers à celle qui leur a été consacrée avant le vote de la présente loi.) • 50% À partir de 2022, interdiction de publicité en faveur des véhicules de tourisme dont les émissions sont 	<ul style="list-style-type: none"> • 5% état actuel l'interdiction ne porte que sur les "énergies fossiles" • 20 % Interdiction de valoriser ou banaliser les représentations néfastes pour l'environnement dans la publicité

		supérieures ou égales à 123 g/km ou dont la masse est supérieure ou égale à 1800 kg.	
Interdire la publicité sur les produits alimentaires et les boissons trop riches en sucre, sel et/ou matières grasses (liste à définir par décret, basée sur les profils nutritionnels de l’OMS Europe, ou les produits notés C, D et E au Nutri-score...)	<ul style="list-style-type: none"> • Interdiction des messages publicitaires et/ou des activités promotionnelles ciblant les enfants de moins de 16 ans pour des produits alimentaires et des boissons trop riches en sucre et/ou sel et/ou matières grasses, sur une partie significative des supports de communication (radiophonique, audiovisuel et/ou électronique) 80 à 100 % 	<ul style="list-style-type: none"> • Une taxe sur la publicité sur la malbouffe (produits trop gras / sucrés / salés / transformés) 40% • Interdiction de la publicité qui cible les enfants pour des produits alimentaires et les boissons trop riches en sucre, sel et/ou matières grasses sur une partie significative des créneaux horaires où les enfants sont présents devant le poste 60% 	<ul style="list-style-type: none"> • Recours à des chartes et à des engagements volontaires 0% • Transformation du dispositif de messages de type « mangez, bougez » 0% • Inscription d’un bandeau d’avertissement sur le modèle du « fumer tue » sur ces mêmes produits alimentaires 30% • Interdiction de la publicité qui cible les enfants pour des produits alimentaires et des boissons trop riches en sucre, sel et/ou matières grasses seulement lors des programmes pour enfants 10%
Mettre en place un système de consigne pour le réemploi des emballages	<ul style="list-style-type: none"> • Définition d’une trajectoire opérationnelle au déploiement de la consigne pour réemploi en France à partir de 2025 • Obligation de reprise 	<ul style="list-style-type: none"> • Déploiement acté mais sans précision sur l’élaboration concrète de la trajectoire et l’obligation de reprise 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d’évolution vis-à-vis de la législation actuelle • Report de la prise de décision à 2025 • Pas de trajectoire • Déploiement hautement hypothétique

	<ul style="list-style-type: none"> ● Encouragement du recours aux emballages standardisés ● Orientation de la commande publique vers le réemploi des emballages 		
--	---	--	--

Produire et travailler

Le respect de l'objectif de neutralité carbone demande une transformation de l'ensemble de notre système économique. Bien que le bilan global de l'évolution des emplois liés à la transition écologique soit positif, de nombreux secteurs vont devoir changer voire diminuer leurs activités. Deux mesures particulièrement structurantes des citoyens de la Convention climat demandent donc d'un côté un accompagnement de qualité des salariés pour assurer des reconversions professionnelles et de l'autre côté une obligation pour les entreprises de s'aligner sur une trajectoire de baisse des émissions cohérente avec le respect d'une hausse maximale de 1,5°C à l'échelle planétaire.

Nos propositions :

1. **Obliger les grandes entreprises à renforcer la transparence concernant leur empreinte carbone et à respecter des exigences environnementales plus fortes notamment en termes de baisse de leurs émissions** afin de rendre leurs activités conformes aux objectifs de l'Accord de Paris sous peine de sanction financière. La publication d'un plan d'investissement devra assurer la cohérence entre l'objectif et les moyens mis en œuvre.
2. **Accompagner la reconversion des entreprises et la transformation des métiers.** Anticiper la conversion des entreprises, anticiper les transformations sur le marché de l'emploi pour apporter les formations adaptées. Accompagner chaque entreprise, organisation et personne pour faire évoluer ses activités, voire en changer si elles devaient disparaître.

Ce qu'il y a dans le texte du projet de loi du 10 février :

Alors que les 150 citoyen-ne-s proposaient de conditionner les aides publiques aux entreprises à une réduction de leur empreinte carbone, le gouvernement refuse depuis plus de six mois tous les amendements des ONG sur ce sujet, que ce soit dans le plan de relance ou les différents budgets votés en 2020. Sans surprise, le projet de loi Climat ne prévoit aucune obligation de diminution de l’empreinte carbone des grandes entreprises Françaises. Pourtant, la réduction des émissions des grandes entreprises est une nécessité pour respecter les objectifs de l’Accord de Paris. En ce qui concerne les emplois, le texte se cantonne à un objectif de meilleure diffusion de l’information sur les enjeux écologiques au sein des entreprises : aucune proposition n’est faite sur le côté opérationnel de l’accompagnement dans les reconversions à venir.

Sujet	vert - ambition satisfaisante (67 à 100%)	orange - ambition reste à améliorer (34 à 66%)	rouge - ambition insuffisante (0 à 33%)
Obliger les grandes entreprises à renforcer la transparence concernant leur empreinte carbone et à respecter des exigences environnementales plus fortes notamment en termes de baisse de leurs émissions	<ul style="list-style-type: none"> - 90-100% : mise en place pour les grandes entreprises d’une obligation de reporting scope 1-2-3, de respect d’une trajectoire de baisse des émissions de GES en fonction d’une trajectoire sectorielle compatible avec la SNBC / l’accord de Paris, accompagné d’un plan d’investissement avec un dispositif de contrôle et de sanctions financières en cas de non respect - 67-90% mesure similaire sur les obligations de 	<ul style="list-style-type: none"> - 40-50% obligation de reporting scope 1-2-3, trajectoire sectorielle compatible avec la SNBC / l’accord de Paris, accompagné d’un plan d’investissement (sans contrôle indépendant ni sanction) - 50-60% obligation de reporting scope 1-2-3, trajectoire sectorielle compatible avec la SNBC / l’accord de Paris, accompagné d’un plan d’investissement (avec contrôle indépendant mais sans sanction) 	<ul style="list-style-type: none"> - 0% il n’y a rien dans le texte du PJJ - 10-30% l’arrêté de l’article 66 de la LFR 2¹ est publié (% en fonction de son contenu), obligation de reporting scope 1-2-3

¹ https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000042178955/

	reporting, trajectoire et plan d'investissements mais sans préciser le niveau des sanctions (renvoie vers un décret)		
Accompagner la reconversion des entreprises et la transformation des métiers	<ul style="list-style-type: none"> - Introduction de dispositifs opérationnels tel que des "congéés d'accompagnement spécifique pour le maintien dans l'emploi" ou des "cellules d'accompagnement individuel" pour les filières à risque 100% - Aiguiller des financements spécifiques (Plan d'Investissement dans les compétences, Plans régionaux de développement des formations et de l'orientation professionnelle) 90% 	<ul style="list-style-type: none"> - 40% Introduction d'une discussion sur l'avenir du métier occupé lors de l'entretien annuel en entreprise - 60 % Mise en place de formations spécifiques pour les filières d'emploi identifiées "à risque" 	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleure prise en compte de la transition écologique dans la gouvernance de l'emploi (CSE, OPCO, CREFOP) et présence de la thématique de l'emploi dans le texte 10% - 30% introduction de la thématique de la reconversion professionnelle dans le texte

Se déplacer

Le transport est le secteur qui contribue le plus, à hauteur de 30 %, aux émissions de gaz à effet de serre de la France. Alors qu'elles devraient tendre vers zéro en 2050, les émissions des transports ont augmenté de 13 % depuis 1990. En cause : les faibles améliorations de la consommation énergétique des véhicules, qui ne parviennent pas à compenser l'augmentation du poids moyen des voitures et du trafic routier ; et la faiblesse du report vers des modes de transport moins polluants comme le train. De même, la croissance continue du trafic aérien international n'est pas compatible avec la maîtrise du dérèglement climatique.

Nos propositions :

- 1. Interdire la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs.** Alors que les voitures vendues aujourd'hui resteront en circulation pendant 15 à 20 ans, la France a 10 ans de retard pour mettre fin à la vente des véhicules fonctionnant au diesel et à l'essence. Il faut avancer l'objectif de fin de vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles à l'horizon 2030. Le Gouvernement a cependant choisi de ne reprendre que la proposition des citoyens pour 2030, qui est celle dont l'effet est le plus limité puisqu'elle ne concernera que 1 à 3% des véhicules mis sur le marché à cette date, selon l'étude d'impact du Projet de Loi Climat. Cette mesure devra être accompagnée par un renforcement de la composante poids et du barème CO2 du malus automobile afin d'inciter les constructeurs à mettre sur le marché des véhicules plus sobres
- 2. Mettre en place un prêt à taux zéro garanti par l'Etat pour l'achat de véhicules peu émetteurs.** Alors que la mise en place des zones à faibles émissions pour lutter contre la pollution de l'air s'accélère, les véhicules peu polluants restent encore trop coûteux pour les ménages les plus modestes sans alternative à la voiture. Les financements octroyés via la prime à la conversion restent insuffisants pour l'achat de véhicules électriques ou Critair¹, et les aides bénéficient davantage aux ménages aux revenus moyens. Mesure de justice sociale, ce prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat devrait s'articuler avec les aides existantes pour éviter l'avance de frais. Il devrait également être ouvert à d'autres solutions de mobilité comme le vélo à assistance électrique ou le vélo-cargo pour les ménages qui peuvent et souhaitent faire évoluer leurs pratiques.
- 3. Réduire le trafic aérien :** le respect de l'Accord de Paris implique que tous les acteurs s'alignent sur une même trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Or le secteur aérien échappe à ses responsabilités. La France n'a pas établi de budget carbone pour le transport international et projette de continuer à utiliser du kérosène fossile en grande quantité à l'horizon 2050. Des mesures fortes de réduction du trafic doivent être mises en place et accompagnées : fermeture de lignes intérieures accessibles en train, augmentation de la fiscalité sur les billets d'avion, interdiction des projets d'extension d'aéroports.

4. **Développer un plan d'investissement massif dans le transport ferroviaire jusqu'en 2030** afin d'accélérer la structuration des mobilités courtes et longues distances autour du réseau ferré. Ce plan d'investissement massif dans le transport ferroviaire est indispensable pour déployer une offre de train sur tout le territoire, de jour comme de nuit, et accélérer ainsi le report modal depuis les modes les plus émetteurs vers le train. Le plan de relance présenté par le Gouvernement reste très inférieur à la demande de la Convention Citoyenne pour le Climat et insuffisant pour accélérer le développement du transport ferroviaire.
5. **Sortir des avantages fiscaux dans le transport routier de marchandises.** Les exonérations fiscales sur le carburant utilisé par les poids lourds sont injustes socialement et freinent le report vers des modes de transport moins polluants, comme le transport ferroviaire ou fluvial. Alors que le Gouvernement vient de mettre en place un système de bonus pour aider le secteur à acheter des camions moins polluants, il est urgent de rééquilibrer la fiscalité en supprimant progressivement le remboursement fiscal sur le gazole professionnel (TICPE) dont bénéficient les transporteurs routiers.

Ce qu'il y a dans le texte du projet de loi du 10 février :

2. Prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat : 20%

Le prêt à taux zéro garanti par l'État proposé par les citoyens ne figure pas dans le Projet de Loi. Le Gouvernement préfère lui substituer un dispositif existant : le microcrédit, trop faiblement doté pour réduire le reste à charge des ménages modestes et inadapté pour lever les obstacles qui freinent l'achat de véhicules propres (déploiement laissé à l'appréciation des établissements de crédit, avance de frais nécessaire, taux d'intérêt élevé, absence d'accompagnement social).

4. Développer un plan d'investissement massif dans le transport ferroviaire jusqu'en 2030 : 10%

Le transport ferroviaire est le grand absent de ce Projet de Loi. Alors que les investissements actuels sont insuffisants pour garantir le bon entretien du réseau et sa modernisation, le Gouvernement se satisfait des annonces faites lors du plan de relance : 650 millions d'euros de nouveaux crédits d'investissement sur deux ans ... bien loin de la demande initiale d'un plan d'investissement à horizon 10 ans.

5. Sortir des avantages fiscaux dans le transport routier de marchandises : 15%.

Alors que la convention citoyenne avait proposé un calendrier précis de sortie des avantages fiscaux pour le gazole poids lourds, le projet de loi ne précise aucune échéance. De plus, l'objectif d'égalité fiscale est assorti de deux conditions si difficiles à atteindre qu'elle vident en grande partie le texte de sa substance : une convergence de la fiscalité du gazole routier au niveau européen et l'existence de motorisations alternatives au gazole suffisamment abordables.

Le Titre “se déplacer” n’est pas à la hauteur des enjeux de transition du premier secteur émetteur de la France. Le Gouvernement a choisi de proposer des mesures symboliques n’ayant qu’un impact dérisoire sur la réduction des émissions, telles qu’une interdiction de vente de voitures qui ne touchera que 1 à 3% du marché dans 10 ans et la fermeture de quelques lignes aériennes intérieures. La sortie des niches fiscales sur le transport de marchandises est remplacée par un rapport et le transport ferroviaire fait figure de grand oublié de ce projet de loi. Enfin, l’accompagnement social de la transition est délaissé, via le refus de mettre en place un véritable prêt à taux zéro pour accompagner les ménages les plus précaires dans l’achat d’un véhicule moins polluant.

Sujet	vert - ambition satisfaisante	orange - ambition reste à améliorer	rouge - ambition insuffisante
Interdire la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs	100% la fin de vente des voitures diesel/essence est avancée à l’horizon 2030 la grille malus et le malus poids sont renforcés	40% la fin de vente des voitures diesel essence n’est pas avancée, mais des dispositions supplémentaires sont prises sur la fiscalité	10% aucune amélioration sur la fin de vente ou la fiscalité
Mettre en place un prêt à taux zéro garanti par l’Etat pour l’achat de véhicules peu émetteurs	100% Le texte reprend l’ensemble des demandes listées ci-dessous soit 6 demandes (listées dans la colonne “ambition reste à améliorer”) : garanti par l’Etat <ul style="list-style-type: none"> - ciblé sur les 20% des ménages les plus modestes - limité aux véhicules crit’air 1 et E et ouvert à d’autres modes de transport comme le vélo - limite l’avance des frais grâce à une articulation 	60% Le texte intègre la création d’un PTZ mais ne reprend que 2 des demandes listées ci-dessous. 50% Le texte intègre la création d’un PTZ mais ne reprend que 1 des demandes listées ci-dessous. 40% Le texte intègre la création d’un PTZ mais ne reprend aucune de nos autres demandes : <ul style="list-style-type: none"> - garanti par l’Etat 	30% le texte reste inchangé mais le gouvernement s’engage à faire évoluer le dispositif de microcrédit. Par ex : renforcement de l’accompagnement social. 20% le texte reste inchangé et aucune évolution du dispositif de microcrédit mobilité n’est envisagée par le gouvernement. 10% le texte reste inchangé et le dispositif de microcrédit mobilité que souhaite mettre en place le

	<p>avec l'ensemble des dispositifs d'aide existants</p> <ul style="list-style-type: none"> - prévoit un accompagnement social - il est doté des moyens financiers nécessaire à l'atteinte d'un objectif PTZ/an ambitieux <p>90% Le texte intègre la création d'un PTZ mais ne reprend que 5 des demandes listées ci-dessus.</p> <p>80% Le texte intègre la création d'un PTZ mais ne reprend que 4 des demandes listées ci-dessus.</p> <p>70% Le texte intègre la création d'un PTZ mais ne reprend que 3 des demandes listées ci-dessus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ciblé sur les 20% des ménages les plus modestes - limité aux véhicules crit'air 1 et E et ouvert à d'autres modes de transport comme le vélo - limite l'avance des frais grâce à une articulation avec l'ensemble des dispositifs d'aide existants - prévoit un accompagnement social - il est doté des moyens financiers nécessaire à l'atteinte d'un objectif PTZ/an ambitieux 	<p>gouvernement est ouvert à des véhicules plus polluants : crit'air 2 ou 3 par ex.</p>
Réduire le trafic aérien	<p>100% Le texte reprend l'ensemble nos 3 demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> -interdiction des extensions d'aéroports -Supprimer les lignes aériennes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire en moins de 4H -augmentation de l'éco-contribution sur les billets 	<p>40%</p> <p>Le texte reprend le renforcement de l' interdiction des extensions d'aéroports</p> <ul style="list-style-type: none"> -seules les lignes aériennes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire en moins de 2H30 sont supprimées, avec une exonération pour les passagers en correspondance -la fiscalité sur les billets d'avion n'est pas actée 	<p>10%</p> <ul style="list-style-type: none"> -pas d'interdiction stricte des extensions d'aéroports -seules les lignes aériennes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire en moins de 2H30 sont supprimées, avec une exonération pour les passagers en correspondance -la fiscalité sur les billets d'avion n'est pas actée

	<p>avions au seuil proposé par les citoyens</p> <ul style="list-style-type: none"> -la généralisation de la compensation carbone sur les vols intérieurs est supprimée <p>80%</p> <ul style="list-style-type: none"> -interdiction des extensions d'aéroports -Supprimer les lignes aériennes pour lesquelles il existe une alternative ferroviaire en moins de 3h30 ou 3h, sans exonération des passagers en correspondance -l'augmentation de l'éco-contribution est actée -la compensation carbone sur les lignes intérieures est supprimée 	<p>-la compensation carbone sur les vols intérieurs est maintenue</p>	<p>-la compensation carbone sur les vols intérieurs est maintenue</p>
<p>Développer un plan d'investissement massif dans le transport ferroviaire</p>	<p>100% environ 3Mds€/an supplémentaires</p>	<p>+10% pour chaque tranche de 300M€/an supplémentaires</p>	<p>10% Le texte reste inchangé et ne propose aucun moyens financiers supplémentaires pour accélérer le développement du transport ferroviaire.</p>
<p>Sortir des avantages fiscaux dans le transport routier de marchandises</p>	<p>70% Une trajectoire de suppression totale des exonérations est planifiée entre 2022 et 2030.</p>	<p>55% Fin de l'exonération composante carbone d'ici à 2023.</p> <p>40% Les conditions prévues par</p>	<p>30% Pas d'attente au démarrage de la baisse des exonérations. Càd, suppression de la condition au point II (À l'issue de la présidence française de l'Union européenne en 2022, le</p>

	<p>100% Accélération de la trajectoire de suppression : fin avant 2025</p>	<p>le point II de l'article 30 (convergence de la fiscalité européenne et existence d'alternatives technologiques) sont supprimées.</p>	<p>Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné au l)</p> <p>15% Pas d'évolution par rapport au texte proposé dans le projet de loi</p> <p>0% le texte n'évoque pas la possibilité d'agir sur une évolution de la fiscalité "gazole poids lourds".</p>
--	--	---	---

Se loger

Rénover le parc de bâtiments de la France au niveau Bâtiment Basse Consommation d'ici à 2050 et respecter l'objectif zéro artificialisation nette en 2030 (ce qui suppose une réduction de 70 % du niveau actuel d'artificialisation) sont deux objectifs qui font consensus et qui sont essentiels pour réussir la transition écologique.

Pourtant, la rénovation des logements ne progresse pas car les mesures incitatives ne suffisent pas pour augmenter leur nombre et leur performance énergétique tout en assurant que les ménages précaires soient les premiers bénéficiaires de cette politique.

Une mesure structurante pour réduire l'artificialisation des sols est de favoriser le commerce de centre ville et limiter le suréquipement commercial.

Nos propositions :

1. Mettre en œuvre une **obligation de rénovation énergétique globale et performante des logements** progressivement à partir de 2024. Pour rendre cette mesure juste, un système progressif d'aides à la rénovation s'appuyant sur des prêts à taux zéro sur 20 ans ou plus, remboursés par les économies réalisées et des subventions, sont proposées (pour les ménages très modestes et modestes, le montant résiduel après avoir bénéficié des aides publiques et privées doit être égal à zéro ou minime).

2. Prendre des mesures coercitives pour **stopper les aménagements de zones commerciales périurbaines**. Les entrepôts de e-commerce se développent rapidement, entraînant une explosion des importations de produits et du fret aérien, ceci tout en détruisant 4,5 fois plus d'emplois qu'ils n'en créent. Pour l'égalité de traitement devant la loi et la cohérence d'un point de vue social et environnemental de la mesure, le moratoire sur les zones commerciales doit inclure les entrepôts de e-commerce.

Ce qu'il y a dans le texte du projet de loi du 10 février :

Le projet de loi Climat et résilience n'apporte pas de changements majeurs pour la politique de rénovation énergétique et consiste essentiellement à « revendre » des dispositifs existants. Il revient en quelque sorte à enterrer certains engagements du gouvernement, en ce qui concerne notamment l'éradication des passoires énergétiques sous 10 ans, ou encore le « sursaut » en matière de rénovation énergétique via une hausse substantielle des aides publiques.

Aucune des orientations clés de la CCC n'est reprise dans le projet de loi : obligation généralisée de rénovation énergétique, renforcement des aides publiques, guichets uniques proposant un accompagnement « complet », structuration de l'offre, définition de la rénovation globale.

Quant à l'artificialisation des sols, le moratoire prévu par le texte exclut les entrepôts de e-commerce. Pourtant, ils ont un impact lourd sur l'artificialisation, la surproduction et le transport de marchandises.

Sujet	vert - ambition satisfaisante	orange - ambition reste à améliorer	rouge - ambition insuffisante
Mettre en œuvre une obligation de rénovation énergétique globale et performante des logements	<p>100% Programmation d'une trajectoire d'obligation de rénovation de l'ensemble des bâtiments au niveau BBC d'ici 2050, avec une programmation des politiques publiques pour y arriver : financement, accompagnement des projets et des professionnels.</p> <p>90% Définition d'une rénovation</p>	<p>70% Introduction d'une obligation conditionnelle de rénovation globale et performante sans moyens d'accompagnement supplémentaires</p> <p>50% Définition de la rénovation globale et performante au niveau BBC dans la Loi et alignement des politiques publiques sur cette définition</p>	<p>10% précision du DPE en énergie primaire dans la Loi</p> <p>0% maintien du P JL actuel qui n'apporte strictement aucune amélioration significative</p>

	<p>globale et performante au niveau BBC ou équivalent dans la Loi et alignement des politiques publiques sur cette définition. ET Introduction d'une obligation conditionnelle de rénovation globale et performante dans les cas où c'est possible et intéressants pour les ménages, avec promesse de moyens en hausse pour la déployer.</p>	<p>30% Accélération et renforcement de l'interdiction de location des passoires énergétiques : 2025 au lieu de 2028 pour le décret décence, possibilité d'enjoindre des travaux, plafonnement des loyers en dessous des prix du marché</p> <p>60% Reprise d'une proposition pertinente et ambitieuse sur le financement issue du rapport Sichel ?</p>	
<p>Prendre des mesures coercitives pour stopper les aménagements de zones commerciales périurbaines</p>	<p>Un moratoire général (sans lien avec l'artificialisation) est adopté sur les entrepôts de e-commerce de plus et les surfaces commerciales en périphérie de plus de 3000 m2. 100%</p> <p>Les entrepôts de e-commerce sont inclus dans l'article 52. Les conditions de dérogation à l'article 52 sont fortement limitées : le seuil passe à 2 000m2, les critères de dérogations sont durcis. 75%</p>	<p>Le seul et les critères de dérogations ne sont pas réduits mais l'article 52 inclut les entrepôts de e-commerce. 60%</p> <p>Le seuil et les critères de dérogation sont restreints, l'article 52 n'intègre pas les entrepôts de e-commerce, mais un nouveau système d'autorisation des entrepôts est mis en place. 50%</p> <p>Le seuil et les critères de dérogation sont restreints mais l'article 52 n'intègre pas les entrepôts de e-commerce. 40%</p>	<p>Le seuil de dérogation reste à 10 000 et les entrepôts de e-commerce sont exclus du moratoire partiel. 20%</p> <p>Le seuil de dérogation est encore augmenté en termes de surface ou en termes d'assouplissements des critères. 10%</p>

Se nourrir

L'alimentation représente un quart de l'empreinte gaz à effet de serre des Français et le secteur agricole émet 20 % des émissions territoriales de la France. Pour respecter nos objectifs climatiques, il faut engager une mutation écologique de l'agriculture et la promotion d'une alimentation saine et durable accessible à tous, bénéfique pour la santé, la création d'emplois non délocalisables, la dynamisation des territoires et l'amélioration de la balance commerciale du pays.

Des mesures structurantes portées par les citoyens portent sur la généralisation d'un choix végétarien, l'accessibilité à tous à une nourriture de qualité et la transformation de la production via une taxation des engrais azotés et une mutation de l'élevage.

Nos propositions :

1. Passer à **un choix végétarien quotidien et/ou deux menus végétariens hebdomadaires obligatoires dans la restauration collective publique** à partir de 2022, y compris dans la restauration collective à menu unique, est incontournable pour répondre à l'objectif de réduction de la consommation de viande, primordial sur le plan climatique mais aussi de la santé publique. Il permettra aussi d'améliorer la qualité de la viande, alors que la plupart des morceaux servis en restauration collective sont issus d'élevages industriels et importés.
2. **Concevoir une nouvelle solidarité nationale alimentaire pour permettre aux ménages modestes d'avoir accès à une alimentation durable.** Pour limiter la fracture sociale, de nouvelles formes de solidarité nationale doivent être mises en œuvre et garantir à tous un accès à une alimentation saine et de qualité pour tous. Par l'intégration de cet objectif dans les plans alimentaires territoriaux, par le soutien aux initiatives avec un système de tarification différentielle selon les revenus ou encore une réflexion sur une forme de sécurité sociale alimentaire.
3. **Créer une redevance sur les engrais chimiques pour refléter leur coût environnemental** tout en permettant de financer les alternatives pour assurer la justice sociale. Réduire l'utilisation des engrais chimiques est crucial car leur coût pour le climat et la santé est immense (ammoniac qui génère des particules fines, pollution de l'eau aux nitrates, dangerosité du stockage des nitrates d'ammonium) : 1kg d'azote sous forme d'engrais coûte environ 1€ à l'achat, mais 60€ à la société. Une redevance à 0.27 cts/kg permettrait de générer 618 millions d'euros qui reviendraient intégralement aux agriculteurs.
4. **Interdire, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, tout réaménagement ou nouvelle construction d'élevage industriel (ceux soumis à autorisation par le régime de l'Installation classée pour l'environnement - ICPE) située dans une zone vulnérable (telle que définie par la directive nitrate).** Cette mesure est nécessaire, en complément d'un recentrage des aides (notamment de la PAC) vers les élevages durables, pour accompagner les éleveurs à engager la transition de l'élevage vers plus de

qualité (c'est le "moins et mieux") dans un contexte d'évolution de la consommation de viande et d'appétence des français pour une alimentation de qualité.

Ce qu'il y a dans le texte du projet de loi du 10 février :

Le titre "Se Nourrir" du texte est très décevant en raison de son renoncement aux mesures clefs de la Convention, et à toute ambition de transformer notre modèle agricole et alimentaire. Deux mesures fondamentales ont ainsi été écartées : l'interdiction du financement de l'implantation des élevages les plus polluants, et l'institution de dispositifs permettant l'accès de tous à une alimentation durable. Si le président de la République s'est engagé à mettre en place un dispositif de chèques alimentaires pour les ménages modestes, ce dernier ne devrait pas être débattu dans le cadre de ce projet de loi. Une autre mesure centrale pour réduire les émissions, à savoir l'instauration d'une option végétarienne dans l'ensemble de la restauration collective publique, a été réduite à la mise en place d'une expérimentation sur le simple base du volontariat, et ce uniquement dans les cantines gérées par les collectivités territoriales. Enfin, si la proposition essentielle d'instituer sans délai une redevance sur les engrais azotés, contributeurs de premier ordre aux émissions du secteur agricole, apparaît bien dans le texte, le fait que l'article 62 prévoit qu'il soit seulement "envisagé" de mettre en place cette redevance si les objectifs de réduction fixés n'étaient pas atteints deux années de suite vide l'article de toute portée.

Sujet	vert - l'ambition va dans le bon sens (66 % à 100 %)	orange - ambition reste à améliorer (33 % à 66 %)	rouge - ambition insuffisante (0 à 33 %)
<p>Passer à un choix végétarien quotidien et/ou deux menus végétariens hebdomadaires obligatoires dans la restauration collective publique</p>	<p>1) Vote pour 2023 d'une option végétarienne obligatoire pour toutes les cantines de la restauration collective publique qui servent déjà plusieurs choix de repas. 80%</p> <p>2) Vote pour 2025 d'une obligation pour l'ensemble de la restauration collective de servir une option végétarienne quotidienne</p>	<p>1) Vote pour 2022 d'un menu végétarien obligatoire par semaine pour toute la restauration collective publique et privée (pérennisation et extension d'EGAlim). 35%</p> <p>2) Expérimentation obligatoire (et non volontaire) d'une option végétarienne quotidienne pour l'ensemble de la restauration collective</p>	<p>1) La proposition du projet de loi reste inchangée : expérimentation volontaire et pour les collectivités territoriales uniquement 5%</p> <p>2) La proposition du projet de loi est légèrement élargie : l'expérimentation est toujours volontaire mais concerne toute la restauration collective</p>

	<p><u>ou, au choix</u>, deux menus végétariens hebdomadaires en menu unique (cantines de moins de 100 couverts exonérées): 100%</p>	<p>publique 50%</p>	<p>publique 10%</p>
<p>Concevoir une nouvelle solidarité nationale alimentaire pour permettre aux ménages modestes d'avoir accès à une alimentation durable.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Commande d'un rapport du gouvernement au Parlement sur la sécurité sociale de l'alimentation ET 2) Mise en place d'un système de chèques qui reprend plusieurs de nos exigences (cf. case du milieu) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Commande d'un rapport du gouvernement au Parlement sur la sécurité sociale de l'alimentation (40%) 2) Le dispositif de chèques est transitoire (+ 10%) 3) Il comprend une évolution avec les parties prenantes dont les bénéficiaires (+ 10%) 4) Il comprend la mise en place d'un fonds de soutien en faveur d'un maillage de circuits alimentaires durables et de qualité (+ 10%) 5) Il comprend la mise en place d'actions d'accompagnement conviviales et pédagogiques (+ 10%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Un dispositif de chèques alimentaires est adopté, mais il ne reprend aucune de nos exigences (cf. case du milieu) 30%
<p>Taxer les engrais chimiques pour refléter leur coût environnemental</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Mise en place d'une redevance sur les engrais azotés à une hauteur comprise entre 20 et 27 centimes par kilo d'azote (100%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Mise en place d'une redevance sur les engrais azotés à hauteur de 1 à 10 centimes par kilo d'azote (35%) 2) Mise en place d'une redevance sur les engrais 	<ol style="list-style-type: none"> 1) absence de l'article (0%) 2) l'article conserve le terme "envisager" (5%) 3) interdiction des publicités pour les engrais azotés (5%).

		<p>azotés à hauteur de 10 à 20 centimes par kilo d'azote (50%)</p> <p>3) mise en place ferme d'une redevance mais soumise à condition (date ultérieure, action de l'union européenne, respect d'une trajectoire GES/ammoniac) (20%)</p>	<i>Curseur actuellement ici</i>
Interdire les élevages industriels	<p>1) Interdire tout réaménagement ou nouvelle construction d'élevage industriel (ceux soumis à autorisation par le régime de l'Installation classée pour l'environnement - ICPE) (100%)</p> <p>2) Interdire ces mêmes élevages industriels, mais seulement ceux situés dans une zone vulnérable (telle que définie par la directive nitrate). (95%)</p>	<p>1) Appliquer cette interdiction mais seulement sur des zones plus restreintes que les zones vulnérables, par exemple les zones de captages (60%)</p> <p>2) Interdire seulement les financements publics à ces élevages industriels (55 %)</p>	1) aucun article (0%)