

Dossier d'amendements des acteurs de l'ESS sur le projet de loi climat et résilience





Sénat • 6 mai 2021








Chambre
française
de l'Économie
Sociale et
Solidaire

Contacts

| Thématique | Référent.e | Organisation | Coordonnées |
|---|-----------------------|--|--|
| I. Consommer – Education au développement durable, intégrer la notion d’ESS | Marthe Corpet |  <p>ESS France, Chambre française de l’économie sociale et solidaire</p> | m.corpet@ess-france.org 07 64 50 96 53 |
| I. Consommer – Plan national d’éducation à la transition écologique | Morgane Piederrière |  <p>France Nature Environnement</p> | morgane.piederriere@fne.asso.fr 06 78 57 91 07 |
| II. Produire et travailler – Réparation des cycles : pièces détachées et dispositif « Savoir réparer son vélo » | Pierre-Eric Letellier |  <p>L’Heureux Cyclage</p> | pierre-eric.letellier@heureux-cyclage.org 06 76 13 90 96 |

| | | | | |
|--|--------------------------|--|---|--|
| <p>II. Produire et travailler – Fonds réemploi BTP et navires de plaisance</p> | <p>Aurore Médiou</p> |  | <p>ESS France, Chambre française de l'économie sociale et solidaire</p> | <p>a.mediou@ess-france.org 07 64 50 96 45</p> |
| <p>II. Produire et travailler – Cessions de biens scénographiques</p> | <p>Sandrine Andreini</p> |  | <p>Réseau des ressourceries artistiques et culturelles</p> | <p>sandrineandreini@lareservedesarts.org 06 85 39 75 30</p> |
| <p>II. Produire et travailler – Comptabilité écologique</p> | <p>Marthe Corpet</p> |  | <p>ESS France, Chambre française de l'économie sociale et solidaire</p> | <p>m.corpet@ess-france.org 07 64 50 96 53</p> |
| <p>II. Produire et travailler – Coûts évités pour la commande publique</p> | <p>Xavier Corval</p> |  | <p>EQOSPHERE</p> | <p>xavier.corval@eqosphere.com 06 11 76 11 92</p> |

| | | | | |
|--|-----------------|--|--|--|
| II. Produire et travailler – Energies citoyennes renouvelables | Eugénie Bardin |  | Enercoop | eugenie.bardin@enercoop.org 01 80 48 16 24 |
| | Alexis Monteil |  | Le CLER, réseau pour la transition énergétique | alexis.monteil@cler.org 07 49 35 57 99 |
| | Marion Richard |  | Energie Partagée | marion.richard@energie-partagee.org 07 81 64 84 41 |
| III. Se déplacer – Stratégie vélo | Thibault Quéré |  | Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) | t.quere@fub.fr 06 74 76 25 00 |
| IV. Se loger – Rénovation énergétique des bâtiments | Etienne Charbit |  | Le CLER, réseau pour la transition énergétique | etienne.charbit@cler.org 01 55 86 80 06 |

| | | | | |
|---|-------------------|--|--|--|
| IV. Se loger – Lutter contre l’artificialisation des sols | Alma Dufour |  Les Amis de la Terre | Les Amis de la Terre | alma.dufour@amisdelaterre.org 06 67 92 36 89 |
| | Adrien Montagut |  Commown | Commown | adrien@commown.fr 06 74 10 27 67 |
| V. Se nourrir | Benoit Granier |  | Réseau Action Climat – France | benoit.granier@reseauactionclimat.org 07 82 70 74 66 |
| | Mathieu Dalmais | | | mathieu-dalmais@riseup.net |
| Autres propositions – Auto-réhabilitation accompagnée des bâtiments | Alexandre Lagogué |  compagnons bâtisseurs ASSOCIATION NATIONALE | Association nationale des Compagnons Bâisseurs | a.lagogue@compagnonsbatisseurs.eu 06 88 72 62 75 |



Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Titre I : Consommer | 12 |
| Intégrer l'économie sociale et solidaire dans les programmes scolaires comme contenu des enseignements liés au développement durable | 12 |
| Instaurer un Plan National d'Education à la Transition Ecologique..... | 14 |
| Prévoir un volet éducation à l'environnement dans les SRADDET..... | 16 |
| Titre II : Produire et travailler | 18 |
| Favoriser la réparation des cycles vendus en France..... | 18 |
| Faciliter le réemploi des matériaux issus de la construction et de la déconstruction des bâtiments par la création d'un fonds réemploi au sein de la filière REP dédiée | 20 |
| Contribuer au développement de la réutilisation des navires de plaisance par la création d'un fonds réemploi au sein de la filière REP dédiée | 22 |
| Prendre en compte le mix énergétique des offres de fourniture d'électricité des collectivités dans leur bilan d'émissions de gaz à effet de serre..... | 24 |
| Valoriser les modes de gouvernance démocratique au sein des SPASER | 26 |
| Augmenter le nombre d'acheteurs publics soumis à l'adoption d'un SPASER | 28 |
| Commande publique : introduire les objectifs du développement durable dans les principes de l'achat public | 29 |
| Commande publique : introduire la justification de la prise en compte des objectifs du développement durable | 31 |
| Commande publique : prendre en compte l'environnement et le social dans les conditions d'attribution | 33 |
| Commande publique : introduire une bonification aux offres intégrant les entreprises solidaires d'utilité sociale..... | 35 |
| Commande publique : introduire une bonification des réponses aux appels d'offre intégrant l'insertion | 37 |
| Commande publique : intégrer le social et l'emploi dans les critères d'attribution et d'exécution pour les contrats de concession hors défense et sécurité..... | 39 |
| Commande publique : élargir aux entreprises solidaires d'utilité sociale la possibilité d'imposer aux soumissionnaires une part confiée aux PME pour les contrats de concession | 41 |



| | |
|---|-----------|
| Commande publique : élargir aux entreprises solidaires d'utilité sociale la possibilité d'imposer aux soumissionnaires une part confiée aux PME dans les marchés de partenariat..... | 43 |
| Commande publique : introduire une part d'exécution aux ESUS dans la commande publique | 45 |
| Commande publique : préciser les conditions d'exécution des clauses sociales à l'article L. 2112-2 du CCP en écrivant que ces clauses peuvent être sous traitées par des structures inclusives | 47 |
| Prendre en compte la notion de « coûts évités » pour la commande publique..... | 49 |
| Introduire des critères à forte valeur ajoutée environnementale et sociétale dans les marchés publics relatifs à la fourniture d'énergie..... | 51 |
| Ouvrir les conditions de cessions de bien de scénographie par les acteurs culturels publics aux organismes à but non-lucratifs | 53 |
| Appeler à une nouvelle comptabilité écologique et durable..... | 56 |
| Inscrire dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), les schémas régionaux (SRADDET ou SDRIF) et les PCAET des objectifs et moyens d'action sur l'implication des citoyens et des collectivités dans les projets d'énergie renouvelable | 58 |
| Faciliter l'investissement des collectivités locales dans les projets d'énergie renouvelable par une dérogation de la durée des avances en comptes courant d'associés | 62 |
| Permettre aux communes et intercommunalités d'investir dans des projets d'énergie renouvelable à l'échelle de leur département..... | 64 |
| Favoriser une répartition harmonieuse des installations renouvelables solaires et éoliennes en modulant le tarif d'achat..... | 66 |
| Favoriser une répartition harmonieuse des installations renouvelables solaires et éoliennes en modulant le complément de rémunération | 69 |
| Titre III : Se déplacer..... | 72 |
| Rendre effectif le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun | 72 |
| Généraliser le forfait mobilités durables en entreprises et dans les collectivités territoriales | 74 |
| Autoriser les collectivités à fixer le montant du Forfait mobilités durables dans les mêmes limites que le secteur privé..... | 77 |
| Compléter la prime à la conversion avec une prime à la mobilité durable (amendement 1)..... | 79 |



| | |
|---|------------|
| Compléter la prime à la conversion avec une prime à la mobilité durable | 81 |
| (amendement 2)..... | 81 |
| Étendre le bonus vélo à assistance électrique en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales | 83 |
| Étendre le bonus vélo à assistance électrique à l'ensemble des particuliers, sans conditions de ressources..... | 86 |
| Développer les investissements dans les infrastructures cyclables au travers de l'augmentation du fonds vélo..... | 88 |
| Intégrer l'acquisition de vélos dans le cadre d'une activité professionnelle à la TVA déductible | 90 |
| Développer le système vélo en parcs-relais | 93 |
| Intégrer les schémas directeurs vélo dans les plans de mobilité et les rendre opposables dans les documents d'urbanisme | 95 |
| Définir le cargo-cycle et l'intégrer dans les plans de mobilité | 97 |
| Réduire l'usage de véhicules thermiques pour le transport de marchandises en ZFE-m et développer les alternatives vertueuses | 100 |
| Rendre effectif le déploiement du dispositif "savoir rouler à vélo" | 102 |
| Limiter dans les ZFE-m la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts | 104 |
| Compléter le dispositif « Savoir rouler à vélo » par un « Savoir réparer son vélo » | 106 |
| Introduire un item vélo dans le barème fiscal..... | 108 |
| Fixation d'une éco-contribution pour la livraison au consommateur | 110 |
| Favoriser l'apaisement des villes en modérant les vitesses | 113 |
| Valoriser l'embauche de salariés issus de clause sociale d'insertion dans la RSE des entreprises pour les encourager à embaucher ces salariés à l'issu du marché..... | 115 |
| Intégrer le partenariat avec l'IAE dans les données à renseigner dans le rapport de la politique RSE des entreprises..... | 117 |
| Titre IV : Se loger | 119 |
| Rétablir les seuils de performance des logements de classe A, B et C initialement proposés à l'article 39 | 119 |
| Inscrire dans la loi les seuils et critères de définition des classes de performance (DPE) | 121 |



| | |
|---|------------|
| Définir les objectifs de rénovation dans la prochaine PPE en référence à l'objectif fixé dans le code de l'énergie de disposer d'un parc de bâtiments rénovés au niveau BBC en moyenne en 2050 | 124 |
| Définition de la rénovation performante et de la rénovation globale..... | 125 |
| Définition de la rénovation performante en référence aux classes A ou B du DPE, au traitement des postes de travaux nécessaires à l'atteinte de ce niveau de performance. Suppression des dérogations permanentes et proposition d'une phase transitoire. Définition de la rénovation globale par la réalisation d'une seule opération de travaux (amendement de repli) | 127 |
| Ajout d'une obligation conditionnelle de rénovation performante progressive et bénéfique pour tous en maison individuelle de classes F&G..... | 129 |
| Ajout d'une obligation conditionnelle de rénovation performante progressive et bénéfique pour tous en immeuble de copropriété..... | 132 |
| Renforcer l'accompagnement des ménages par l'ouverture d'un guichet FAIRE par EPCI dès 2022..... | 135 |
| Renforcer les missions des guichets d'accompagnement..... | 137 |
| Inciter le Service public de la performance énergétique de l'habitat à accompagner les ménages vers des projets de rénovation performante | 139 |
| Assujettissement des entrepôts de e-commerce à l'autorisation commerciale..... | 143 |
| Limitation des dérogations au moratoire sur les exploitations commerciales en périphérie | 146 |
| Moratoire sur les entrepôts de e-commerce de plus de 3000m ² | 148 |
| Affecter des friches vers des activités de cyclo-logistique | 150 |
| Titre V : Se nourrir | 152 |
| Menu végétarien : à compter de janvier 2023, assurer aux enfants des crèches et des cantines scolaires qui proposent déjà plusieurs choix la liberté de choisir leur alimentation (option végétarienne quotidienne) | 152 |
| Menu végétarien : introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les crèches | 155 |
| Menu végétarien : objectif à 2025 = instauration d'une option végétarienne quotidienne ou, au choix, de deux menus végétariens équilibrés obligatoires pour tous les convives (hors cantines de moins de 100 couverts) | 157 |
| Accessibilité alimentaire - Rapport sur la mise en place d'une Sécurité sociale de l'alimentation | 160 |
| Autres propositions | 162 |



Concernant l'objectif SL1 de la convention citoyenne pour le climat visant à rendre obligatoire la rénovation énergétique globale des bâtiments d'ici 2040 162

Titre I : Consommer

Intégrer l'économie sociale et solidaire dans les programmes scolaires comme contenu des enseignements liés au développement durable

Amendement rédigé par ESS France

ARTICLE 2 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 2

L'article 2 est complété à l'alinéa 2, après « notamment ceux portant sur le changement climatique et la préservation de la biodiversité » est ajouté :

« ainsi que ceux relevant des principes de l'Economie Sociale et Solidaire tels que définis par la loi du 31 juillet 2014 »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'introduction du développement durable comme connaissance socle de l'école de la République est une excellente proposition. Elle permet de renforcer dès le plus jeune âge la compréhension des enjeux environnementaux mais aussi économiques et sociaux. Ces trois concepts sont d'ailleurs au



cœur de la définition de développement durable, qui s'intéresse autant aux questions écologiques et environnementales qu'aux enjeux sociaux et économiques.

Cet amendement vise à identifier l'économie sociale et solidaire (l'ESS), telle que définie par la loi n°2014-856 du 31 juillet, comme constitutive de l'enseignement du développement durable au même titre que les enjeux de préservation de la biodiversité ou encore de changement climatique. Rien n'est évident aujourd'hui, et la dimension économique de la durabilité n'est pas abordée directement. Il est nécessaire que le Législateur précise, au même titre qu'il a identifié les enjeux de biodiversité, la présence de l'ESS dans ce socle de compétence. L'ESS est en effet une forme d'économie fondée sur une lucrativité limitée et un fonctionnement démocratique qui raisonnent sans aucun doute avec l'apprentissage des valeurs de coopération, d'entrepreneuriat, d'utilité sociale et d'innovation.

Instaurer un Plan National d'Education à la Transition Ecologique

Amendement rédigé par France Nature Environnement

APRES ARTICLE 2 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 2 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Après le Titre II du Livre I du code de l'environnement, il est inséré un nouveau titre ainsi rédigé :

« Titre II bis : Plan National d'Education à la Transition Ecologique »

« Article L. 128 : Un Plan National d'Education à la Transition Ecologique est élaboré par le ministre de la transition écologique, en coopération avec les ministères concernés, tous les cinq ans.

« Le plan comprend :

- « 1° Les objectifs nationaux et les orientations des politiques d'éducation à l'environnement ;
- « 2° L'inventaire des mesures d'éducation mises en œuvre ;
- « 3° Une évaluation de l'impact de ces mesures sur les différents publics ;
- « 4° L'énoncé des mesures d'éducation qui doivent être poursuivies et des mesures nouvelles à mettre en œuvre.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les dispositions actuelles du projet de loi concernent uniquement l'éducation scolaire, ce qui est important mais pas suffisant. L'exposé des motifs du projet de loi annonce les objectifs suivants : " Par la sensibilisation à tous les âges de la vie et l'éducation au développement durable, ce projet de loi va permettre aux Français de mieux comprendre les enjeux du changement climatique et d'y répondre" et "La loi entreprend de faire vivre au long de la vie la formation au développement durable." Il est en effet nécessaire de prévoir l'éducation et la sensibilisation à l'environnement à tous les stades de la vie, et pas uniquement à l'école. C'est indispensable pour que l'ensemble des citoyens devienne parties prenantes dans la transition écologique.

L'éducation à la nature et à l'environnement permet à tout citoyen de (re)prendre conscience de son lien fondamental avec la nature. Elle l'incite à s'interroger, l'aide à comprendre et à mesurer les enjeux réels et les impacts de ses choix sur l'environnement.

Elle favorise ainsi la réflexion et l'action de chacun et de tous, en tant que citoyen comme en tant que professionnel, individuellement comme collectivement, à tous les âges de la vie.

C'est pourquoi cet amendement vise à prévoir un plan d'éducation à la transition écologique global et transversal, concernant non seulement l'Éducation Nationale mais aussi l'ensemble de la population française, dans un schéma systémique d'interactions, avec les établissements scolaires et supérieurs, avec les acteurs de l'Éducation à l'Environnement et au Développement Durable, les acteurs de l'Éducation populaire, de l'enseignement agricole, les formations professionnelles, les consommateurs et familles, le monde des loisirs...

Il ne s'agit pas ici de gêner le développement des initiatives dans ce domaine mais au contraire de les encourager en prévoyant notamment de leur donner des moyens, gage d'efficacité.

Ce plan permettra de mettre en place des mesures concrètes et opérationnelles, de façon pérenne, avec l'ensemble des acteurs concernés. Il pourra notamment favoriser des émissions de fiction et/ou documentaires, voire des campagnes de communication, en rapport avec la transition écologique.

Prévoir un volet éducation à l'environnement dans les SRADDET

Amendement rédigé par France Nature Environnement

APRES ARTICLE 2 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 2 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« L'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié : au deuxième alinéa, après les mots « gestion des déchets », sont ajoutés les mots « d'éducation et de sensibilisation au développement durable ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les dispositions actuelles du projet de loi concernent uniquement l'éducation scolaire, ce qui est important mais pas suffisant. L'exposé des motifs du projet de loi annonce les objectifs suivants : " Par la sensibilisation à tous les âges de la vie et l'éducation au développement durable, ce projet de loi va permettre aux Français de mieux comprendre les enjeux du changement climatique et d'y répondre" et "La loi entreprend de faire vivre au long de la vie la formation au développement durable." Il est en effet nécessaire de prévoir l'éducation et la sensibilisation à l'environnement à tous les stades de la vie, et pas uniquement à l'école. C'est indispensable pour que l'ensemble des citoyens deviennent parties prenantes dans la transition écologique.



L'éducation à la nature et à l'environnement permet à tout citoyen de (re)prendre conscience de son lien fondamental avec la nature. Elle l'incite à s'interroger, l'aide à comprendre et à mesurer les enjeux réels et les impacts de ses choix sur l'environnement.

Elle favorise ainsi la réflexion et l'action de chacun et de tous, en tant que citoyen comme en tant que professionnel, individuellement comme collectivement, à tous les âges de la vie.

C'est pourquoi cet amendement vise à prévoir que les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires fixent les objectifs de moyen et long termes des régions en matière d'éducation et de sensibilisation au développement durable. En effet, les régions, en tant que cheffes de file sur de nombreux sujets environnementaux, ont un rôle clé à jouer en la matière. Par ailleurs, leurs actions en matière environnementale seront d'autant facilitées et reconnues si les citoyens sont sensibilisés et convaincus de l'importance des enjeux.

Titre II : Produire et travailler

Favoriser la réparation des cycles vendus en France

Amendement rédigé par L'Heureux Cyclage

ARTICLE 13 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 13

L'article 13 du projet de loi est ainsi modifié :

alinéa 3, rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 111 4 1. – I. – Les fabricants ou les importateurs d'outils de bricolage et de jardinage motorisés, de bicyclettes, y compris à assistance électrique, et d'engins de déplacement personnel motorisés assurent, pour une liste de produits fixée par voie réglementaire, la disponibilité des pièces détachées de ces produits et de l'outillage spécifique nécessaire à leur installation, pendant la période de commercialisation du modèle concerné ainsi que pendant une période minimale complémentaire après la date de mise sur le marché de la dernière unité de ce modèle. La durée de cette période minimale complémentaire ne peut être inférieure à cinq ans. Pour les cycles, les pièces détachées et l'outillage spécifique doivent être disponibles pour une période minimale qui ne peut être inférieure à quinze ans à compter de la date de mise sur le marché de la dernière unité du modèle concerné. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à créer une durée minimale de disponibilité de l'outillage spécifique nécessaire à l'installation de certaines pièces détachées. La disponibilité des pièces détachées sur la durée de vie d'un produit n'est utile que si l'outillage nécessaire à leur installation l'est également, or les producteurs recourent de plus en plus à de l'outillage non universel.

Par ailleurs l'amendement vise à inscrire dans la loi une durée minimale de disponibilité des pièces détachées et outillage pour les cycles se fondant sur leur durée de disponibilité moyenne actuelle. Les pièces détachées sont aujourd'hui indisponibles environ 25 ans après la dernière commercialisation, en raison d'une obsolescence culturelle ou marketing. Cette durée est supérieure à la durée de vie moyenne (7 ans) (*source : Impact économique et potentiel de développement de l'usage du vélo en France, DGE 2020*). De plus, le potentiel de ré-employabilité technique des vélos est élevé (80%) (*source : Etude de préfiguration de la filière REP ASL, ADEME 2020*) et 30 % du parc des cycles est inutilisé, ce qui augmente considérablement l'âge moyen des cycles traités par les opérateurs de réemploi et réutilisation. Il est donc nécessaire d'assurer une disponibilité des pièces plus longue que la durée de vie moyenne pour permettre à ces activités d'allonger encore plus cette durée de vie.

La longévité exceptionnelle de ces produits est remise en question par la forte évolution technique du matériel observée ces dernières années. Ainsi une disponibilité minimale fixée à quinze ans dans la loi permettrait aux cycles d'être réparables sur une durée conforme à l'existant, d'éviter le risque d'un effet d'aubaine pour les metteurs en marché et de lutter contre l'obsolescence marketing.

Faciliter le réemploi des matériaux issus de la construction et de la déconstruction des bâtiments par la création d'un fonds réemploi au sein de la filière REP dédiée

Amendement rédigé par ESS France

APRES ARTICLE 13 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|---------------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL


Après l'article 13 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« L'alinéa 2 de l'article L. 541-10-5 du Code de l'environnement est ainsi complété :

« La création d'un tel fonds concerne les producteurs de produits susceptibles d'être réemployés ou réutilisés, en particulier les producteurs des produits mentionnés aux 4°, 5° et 10° à 14° de l'article L. 541-10-1. [...] »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire au sein de la liste des filières mentionnées comme étant prioritaires pour la création d'un fonds réemploi, la filière à Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) dédiée aux produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment destinés aux ménages ou aux professionnels qui sera effective à compter du 1er janvier 2022 tel que le prévoit la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (loi AGEC).



En effet, 70% des déchets produits chaque année en France sont issus du secteur de la construction et de la déconstruction, soit 224 millions de tonnes de déchets produites en 2020 selon l'ADEME (source : ADEME, Déchets chiffres-clés – Édition 2020). La Directive-cadre Déchets européenne n°2008/98/CE a défini depuis 2008 la hiérarchie des déchets qui préconise de privilégier en premier lieu l'évitement et le réemploi des équipements et matériaux avant d'envisager leur recyclage dès lors que cela est possible.

Depuis plusieurs années, des structures de l'économie sociale et solidaire (ESS) ont permis l'émergence d'une filière innovante de réemploi des matériaux du bâtiment et ont démontré son efficacité environnementale et solidaire. Considérant la pression exercée sur les matières premières vierges, notamment dans le secteur de la construction, de plus en plus d'initiatives de ce genre se développent aujourd'hui au cœur des territoires.

Cette dynamique s'inscrit par ailleurs parfaitement dans le contexte de crise actuelle que nous vivons puisqu'elle contribue aussi à remettre sur le marché des matériaux de construction à prix solidaire afin de permettre aux ménages précaires d'avoir accès à des matériaux de qualité leur permettant de réaliser des travaux de construction ou de rénovation. De plus, un certain nombre de ces structures pionnières en matière de réemploi des matériaux du bâti ont également un rôle social essentiel pour leur territoire puisqu'elles ont mis en place des parcours d'insertion de personnes éloignées de l'emploi et des parcours de formations en s'appuyant sur ce secteur innovant.

L'extraction de matières premières vierges pour la construction ainsi que les filières de recyclage des déchets issus des secteurs de la construction et de la démolition contribuent de manière significative à la production d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, les dépôts sauvages présents en forêt et sur l'espace public sont majoritairement constitués de déchets issus de la construction et de la déconstruction ; et cela a un impact environnemental significatif sur la pollution des milieux, mais représente également un coût non négligeable pour les collectivités. C'est pourquoi, il apparaît aujourd'hui essentiel de soutenir les structures existantes ayant démontré leur efficacité à limiter ces impacts par leurs activités de sensibilisation et de réemploi, et leur efficacité par le maillage en cours par bassin de vie. Il nous semble donc primordial de fixer des objectifs ambitieux de réemploi pour la filière à Responsabilité Élargie des Producteurs relative aux produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment, et de les accompagner d'un dispositif financier adéquate permettant de soutenir les acteurs de l'ESS initiateurs de cette filière de réemploi. Les fonds réemploi ont en effet été pensés pour venir soutenir le développement du secteur historique des acteurs de l'ESS spécialistes du réemploi ; et ce afin de répondre conjointement aux enjeux sociaux et environnementaux majeurs de notre époque.

Il ne nous paraît donc pas envisageable aujourd'hui d'initier une filière REP sur la filière de la construction du bâtiment sans considérer la place du réemploi dans cette même filière. **La création d'un fonds réemploi au sein de cette filière REP permettra de soutenir l'ensemble des projets existants et en émergence, et contribuera ainsi au déploiement de cette filière innovante et pleine d'avenir, au plus près des besoins des territoires.**

Contribuer au développement de la réutilisation des navires de plaisance par la création d'un fonds réemploi au sein de la filière REP dédiée

Amendement rédigé par ESS France

APRES ARTICLE 13 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL


Après l'article 13 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« L'alinéa 2 de l'article L. 541-10-5 du Code de l'environnement est ainsi complété :

« La création d'un tel fonds concerne les producteurs de produits susceptibles d'être réemployés ou réutilisés, en particulier les producteurs des produits mentionnés aux 5°, 10° à 14° et 18° de l'article L. 541-10-1. [...] »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire au sein de la liste des filières mentionnées comme étant prioritaires pour la création d'un fonds réemploi, la filière à Responsabilité Elargie des Producteurs (REP) dédiée aux navires de plaisance ou de sport.



1 million de bateaux de plaisance sont aujourd'hui immatriculés en France : 80% du parc a plus de 40 ans et l'âge moyen des propriétaires est de plus de 65 ans. Les jeunes ne veulent plus être propriétaires par l'ubérisation des pratiques, et des centaines de milliers de voiliers et vedettes sont à détruire dans les années à venir. 90% des bateaux de plaisance en fin de vie sont construits en polyester, un matériaux solide mais qui ne se recycle pas. Les seules solutions pour s'en débarrasser sont la mise en décharge ou l'incinération, des procédés coûteux et à forts impacts sur l'environnement.

Certains acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) ont dès lors choisi de travailler à la réutilisation de ces bateaux de plaisance usagés afin de les détourner de leur seul devenir de déchet jusqu'alors possible en leur donnant une seconde vie sur la terre ferme : gîte pour particuliers, hébergement insolite pour campings, co-working pour entreprises, aires de jeux pour collectivités, espace de vente pour commerçants, etc. Cette filière constitue une innovation remarquable avec un fort potentiel de développement et d'essaimage au sein des territoires.

La filière à Responsabilité Elargie des Producteurs relative aux navires de plaisance ou de sport ne prévoit pas d'objectif en matière de réemploi/réutilisation. Afin de limiter la production de déchets issus de bateaux de plaisance, source d'émissions de gaz à effet de serre et de pollutions, il est aujourd'hui essentiel de soutenir ces dispositifs existants ayant démontré leur efficacité et permettant de limiter ces impacts. Il nous semble donc primordial de fixer des objectifs ambitieux de réemploi pour la filière à Responsabilité Elargie des Producteurs relative aux navires de plaisance ou de sport, et de les accompagner d'un dispositif visant à garantir l'atteinte de ces derniers en soutenant les acteurs de l'ESS initiateurs de cette filière de réutilisation des bateaux arrivés en fin de vie. Les fonds réemploi ont en effet été pensés pour venir soutenir le développement du secteur historique des acteurs de l'ESS spécialistes du réemploi et de la réutilisation ; et ce afin de répondre conjointement aux enjeux sociaux et environnementaux majeurs de notre époque. La création d'un fonds réemploi au sein de cette filière REP permettra de soutenir l'ensemble des projets existants et en émergence, et contribuera ainsi au déploiement de cette filière innovante et pleine d'avenir au plus près des besoins des territoires.

Prendre en compte le mix énergétique des offres de fourniture d'électricité des collectivités dans leur bilan d'émissions de gaz à effet de serre

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :

« A l'article 229-25 du code de l'environnement, après la phrase « Une méthode d'établissement de ce bilan est mise gratuitement à la disposition des collectivités territoriales et de leurs groupements. », ajouter la phrase « Cette méthode précise notamment que le mix électrique des offres de fourniture d'électricité des collectivités est pris en compte dans le bilan d'émissions de gaz à effet de serre des collectivités, à l'échelle de leur patrimoine et de leurs compétences ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Un nombre important de collectivités ont choisi de s'alimenter en électricité 100 % verte et 100 % coopérative et, malgré cette démarche volontariste, ne peuvent valoriser leur engagement en le comptabilisant dans leur bilan carbone. Rappelons que tous les fournisseurs d'électricité sont requis de mesurer et indiquer les sources permettant d'évaluer leurs émissions de gaz à effet de serre, et



celles-ci sont substantiellement différentes en fonction de leur mix de production et d'approvisionnement.

Cette proposition d'amendement vise à permettre aux collectivités effectuant un bilan carbone à l'échelle de leur patrimoine et de leurs compétences d'être en mesure de mieux valoriser et comptabiliser cette démarche de consommation d'électricité responsable. Il convient en effet de soutenir par tous les moyens la responsabilité sociétale des entreprises qui s'engagent dans une logique d'intérêt général.

Valoriser les modes de gouvernance démocratique au sein des SPASER

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :

« A l'article 2111-3 du code de la commande publique, à la fin de la phrase « Ce schéma contribue également à la promotion d'une économie circulaire » rajouter les mots « et des modes de gouvernance démocratique au sens de l'article 1er de la loi du 31 juillet 2014 relative à l'ESS »

EXPOSÉ SOMMAIRE

De la même manière que l'économie circulaire est portée et mise en avant par le biais des SPASER, les modèles de gouvernance démocratique propres aux entreprises de l'économie sociale et solidaire, et en particulier aux coopératives, doivent pouvoir être valorisés dans les schémas des acheteurs publics. Le caractère vertueux des entreprises de l'ESS, par leur ancrage local, l'implication de différentes parties prenantes des écosystèmes locaux, la recherche de plus-value environnementale et sociale primant sur celle du profit financier, justifie de renforcer la place des entreprises sociales et écologiques dans les SPASER.



Les avantages de ces modes de gouvernance, en particulier dans le secteur énergétique, sont d'ailleurs reconnus par la Commission européenne qui a récemment introduit en droit européen les « communautés énergétiques », régies par des modes de gouvernance démocratique.

Cette proposition d'amendement vise à inclure les modes de gouvernance innovants et démocratiques dans les secteurs promus par les SPASER.

Augmenter le nombre d'acheteurs publics soumis à l'adoption d'un SPASER

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :

« A l'article D2111-3 du code de la commande publique, remplacer « cent millions » par « cinquante millions ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Afin que les achats publics agissent en véritables leviers de la transition environnementale et sociale sur les territoires, il s'agit d'augmenter significativement le nombre d'acheteurs soumis à l'adoption d'un SPASER. Le présent amendement poursuit cet objectif en réduisant le seuil de dépenses d'achats au-dessus duquel les acheteurs publics doivent adopter un SPASER.

Commande publique : introduire les objectifs du développement durable dans les principes de l'achat public

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 3 du code de la commande publique est ainsi modifié dans son 2eme alinéa :

« Ces principes permettent d'assurer l'efficacité de la commande publique, la bonne utilisation des deniers publics et l'atteinte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objectif de verdissement de l'économie doit irriguer l'ensemble de l'achat public et s'inscrire dans ses principes mêmes. Il apparaîtrait ainsi incongru de ne pas prendre en compte toutes les dimensions du développement durable dans les fondements de la commande publique et de limiter les objectifs du droit de la commande publique à sa vocation historique de protection des intérêts de l'administration.



En conservant cet objectif « d'efficacité de la commande publique et la bonne utilisation des deniers publics », cet amendement propose de dépasser ce seul principe de neutralité du droit des marchés publics pour intégrer le développement durable. Il s'agit ainsi de trouver le bon équilibre, sans les opposer, entre le « meilleur rapport qualité prix » et l'atteinte des objectifs de développement durable. Les dernières jurisprudences (et notamment CE, 23 novembre 2011, n°351570, Communauté urbaine de Nice-Côte-d'Azur) vont dans ce sens : apportant une reconnaissance du lien entre l'économique et le social dans les objectifs actuels.

In fine il s'agit bien de concilier l'économique, le social et l'environnemental dans les principes mêmes de la commande publique qui font parfaitement sens dans ce projet de loi en portant la vision d'une transition écologique et solidaire, indissociables dans un objectif de verdissement de l'économie et de justice sociale.

Cet amendement, qui est en lien direct avec cet objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Commande publique : introduire la justification de la prise en compte des objectifs du développement durable

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« L'article L. 2111-1 du code de la commande publique est ainsi remplacé : La nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avec précision avant le lancement de la consultation en justifiant de la prise en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La modification proposée oblige le pouvoir adjudicateur à justifier de sa prise en compte des objectifs de développement durable (ODD), comme cela a été fait pour l'allotissement des marchés, d'abord dans l'ordonnance marchés publics de juillet 2015 puis renforcé lors de la codification en avril 2019, qui prévoit à l'article L. 2113-11 du code de la commande publique « Lorsqu'un acheteur décide de ne



pas allouer le marché, il motive son choix en énonçant les considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de sa décision. ».

Cette mesure, qui vise à faciliter l'accès des PME à la commande publique en allouant les marchés, doit également concerner les ODD pour renforcer notamment la prise en compte de ses dimensions sociales.

Cet amendement est en cohérence avec la modification de l'article L. 2111-2 adoptée à l'Assemblée nationale qui complète l'article par une phrase ainsi rédigée : « Ces spécifications techniques prennent en compte des objectifs de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale. ».

Cette nouvelle assise juridique sera un levier de mise en œuvre des objectifs que le Plan national pour l'achat durable pourra fixer, en se dotant de moyens de formation et d'ingénierie notamment, pour y parvenir.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Commande publique : prendre en compte l'environnement et le social dans les conditions d'attribution

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« La première phrase du premier alinéa de l'article L. 2152-7 est remplacée par les deux phrases suivantes :

« Le marché est attribué au soumissionnaire ou, le cas échéant, aux soumissionnaires qui ont présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, sur la base d'un ou plusieurs critères dont l'un au moins prend en compte des caractéristiques environnementales ou sociales de l'offre. Ces critères sont objectifs, précis et liés à l'objet du marché ou à ses conditions d'exécution. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette proposition pourrait être utilement acceptée en ce qu'elle réduit le risque juridique pointé notamment par l'étude d'impact : "Imposer aux acheteurs un critère obligatoire d'attribution pourrait



être juridiquement fragile au regard de la liberté de choix laissée aux acheteurs par les directives dans la définition des modalités de sélection des offres compte tenu de l'objet du marché".

Cette disposition devra être complétée d'une évolution de la définition de « l'offre économiquement la plus avantageuse » dans la partie réglementaire du code de la commande publique, dans son article R. 2152-7.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Commande publique : introduire une bonification aux offres intégrant les entreprises solidaires d'utilité sociale

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :


Ajouter un 3° à l'article 15 :

« L'article L. 2152-7 du code de la commande publique est ainsi complété d'un 4eme alinéa :

« Les offres des soumissionnaires qui intègrent des personnes défavorisées ou appartenant à des groupes vulnérables pour l'exécution du marché bénéficiant, lors de leur appréciation dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat, d'une bonification proportionnée à la part que ces personnes exécutent. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le verdissement de l'économie souhaité par le projet de loi s'accompagne de la volonté du renforcement de la justice sociale, pour faire rimer économie verte avec économie inclusive.



C'est pourquoi il serait vertueux de valoriser les soumissionnaires qui affectent à la réalisation des marchés des personnes défavorisées, afin d'encourager la diffusion de pratiques inclusives dans toute l'économie.

L'amendement est directement inspiré par le considérant 99 de la directive européenne du 26 février 2014 pour la passation des marchés publics qui stipule :

« Les mesures visant à [...] à favoriser l'intégration des personnes défavorisées ou appartenant à des groupes vulnérables parmi les personnes chargées d'exécuter le marché ou à former aux compétences nécessaires pour le marché en question peuvent également faire l'objet de critères d'attribution ou de conditions d'exécution du marché, à condition d'être liées aux travaux, produits ou services à fournir en vertu du marché. Par exemple, ces critères ou conditions pourraient porter, entre autres choses, sur l'emploi de chômeurs de longue durée, la mise en œuvre de mesures de formation pour les chômeurs ou les jeunes au cours de l'exécution du marché à attribuer. »

Les modalités de la bonification resteront à déterminer par voie réglementaire.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Commande publique : introduire une bonification des réponses aux appels d'offre intégrant l'insertion

Amendement rédigé par le Coorace

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :


Ajouter un 3° à l'article 15 :

« L'article L2152-9 du CCP est ainsi complété :

« Après les mots « des artisans », ajouter « ou à des structures d'insertion par l'activité économique au sens de l'article L. 5132-4 du code du travail ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Bâtir une société inclusive nécessite de mobiliser bien au-delà des sphères classiques de l'insertion par l'activité économique (IAE). L'inclusion doit, en effet, devenir un enjeu partagé par tous si nous voulons atteindre l'ambitieux objectif fixé par le Président de la République de passer de 140 000 à 240 000 personnes en parcours d'insertion.



Si le déploiement et le renforcement d'une politique d'achats socialement responsables par les pouvoirs publics a été affirmé dans le Pacte Ambition IAE porté par le Haut-Commissaire Thibaut Guilluy en 2019, le contexte de crise sanitaire, économique et sociale a mis en exergue le besoin d'avoir une politique publique volontariste en matière d'inclusion et d'emploi.

Pour permettre aux entreprises d'utilité sociale et territoriale d'accueillir plus de personnes en parcours d'insertion vers l'emploi durable il est déterminant d'accélérer le déploiement des clauses sociales auprès des acheteurs publics (collectivités territoriales, administrations ou établissements publics) et de soutenir le développement des pratiques des entreprises en matière d'achats responsables et inclusifs.

En effet, la commande publique responsable et ses outils (clause sociale, marchés réservés aux structures de l'insertion, fixation de critères d'objectif de développement durable) permet notamment :

- De planifier la stratégie économique des acteurs publics en l'orientant vers des ressources locales qui favorisent la résilience et l'action sociale ;
- De sécuriser les parcours d'insertion des personnes éloignées de l'emploi en proposant des volumes d'heures sur lesquels ces personnes pourront travailler durant leur parcours ;
- D'améliorer la structuration des parcours en structures d'insertion par la mobilisation du triptyque Emploi-Formation-Accompagnement ;
- De faciliter les passerelles entre structures d'insertion par l'activité économique, salariés en parcours et entreprises et de favoriser ainsi la sortie en emploi durable de ces salariés ;
- De favoriser le développement économique local.

Le présent amendement vise à valoriser dans la réponse des soumissionnaires, la sous-traitance d'une partie de l'exécution du marché confiée à des structures de l'IAE, dans leur note finale d'attribution, comme cela est aujourd'hui le cas pour les TPE et les artisans. Cela aura pour but d'encourager les entreprises répondant aux appels d'offre à travailler en collaboration avec des SIAE et donc à permettre à des salariés en insertion de bénéficier de ces passerelles vers l'emploi durable. Cet amendement a été travaillé avec le réseau de l'ESS Coorace.

Commande publique : intégrer le social et l'emploi dans les critères d'attribution et d'exécution pour les contrats de concession hors défense et sécurité

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :


ARTICLE 15

« A l'article 15, à l'alinéa 35, la rédaction est ainsi modifiée :

« Pour les contrats de concession qui ne sont pas des contrats de concession de défense ou de sécurité, les conditions d'exécution du contrat prennent en compte des considérations relatives à l'environnement ou au domaine social ou à l'emploi. Elles peuvent également prendre en compte des considérations relatives à l'économie, à l'innovation.

« Pour les contrats de concession de défense ou de sécurité, les conditions d'exécution peuvent prendre en compte des considérations relatives à l'économie, à l'innovation, à l'environnement, au domaine social ou à l'emploi ;

« A l'alinéa 37, la rédaction est ainsi modifiée :



« 3° Après la première phrase du premier alinéa de l'article L.3124-5, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Pour les contrats de concession qui ne sont pas des contrats de concession de défense ou de sécurité, au moins un de ces critères prend en compte les caractéristiques environnementales ou sociales de l'offre. » »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'Assemblée nationale a adopté un amendement qui intègre les concessions dans le champ de mise en place de la condition d'exécution environnementale. Dans la même logique que l'amendement également adopté pour y combiner la condition au domaine social ou à l'emploi, cet amendement, en symétrie, propose d'ajouter cette condition obligatoire alternative.

L'introduction de la conjonction de coordination « ou » a le double intérêt de positionner le social au même rang que l'environnemental tout en permettant une alternative quand l'une ou l'autre des conditions n'est pas réalisable dans le marché. Il ressort en effet des débats que l'introduction pour 100% des marchés d'une clause environnementale peut poser difficultés aux acheteurs publics et conduire à des situations d'infructuosité. L'alternative, qui peut aussi être une combinaison à la main de l'acheteur, permet de pousser ces deux conditions d'exécution avec force tout en les rendant opérationnelles.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Commande publique : élargir aux entreprises solidaires d'utilité sociale la possibilité d'imposer aux soumissionnaires une part confiée aux PME pour les contrats de concession

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15


« A l'article 15, ajout d'un alinéa :

Après le 1er alinéa de l'article L. 3114-9 du code de la commande publique, ajout d'un alinéa :

« 4° de confier à des entreprises solidaires d'utilité sociale agréées au sens de l'article L. 3332-17-1 du code du travail ou à des structures équivalentes, une part minimale fixée par voie réglementaire de travaux ou services faisant l'objet du contrat de concession ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le verdissement de l'économie souhaité par le projet de loi s'accompagne de la volonté du renforcement de la justice sociale, pour faire rimer économie verte avec économie inclusive.



Les entreprises solidaires d'utilité sociale, comprennent notamment les entreprises qui ont pour objectif, tel que défini à l'article 2.2 de loi ESS de juillet 2014, « de concourir au développement durable, à la transition énergétique, à la promotion culturelle ou à la solidarité internationale, dès lors que leur activité contribue également à produire un impact soit par le soutien à des publics vulnérables, soit par le maintien ou la recréation de solidarités territoriales, soit par la participation à l'éducation à la citoyenneté » et concourent directement à la réalisation des objectifs du projet de loi. Ainsi, les entreprises sociales inclusives, qui sont dans le périmètre de l'ESUS, ont pour une part importante de leurs activités dans l'environnement, l'économie circulaire, la propreté écologique, la mobilité douce notamment et participent directement et activement à ces mêmes objectifs.

L'amendement vise à favoriser le développement des entreprises solidaires d'utilité sociale et reprend ce qui existe pour les PME et artisans pour les marchés globaux, les marchés de partenariat et les contrats de de concession. Dès lors, l'orthodoxie juridique de ce régime ne peut être contestée considérant que ce qui prévaut pour les PME et artisans peut aussi prévaloir pour les entreprises solidaires d'utilité sociale, qui avec une taille plus de 10 fois moindre, font face à davantage encore de difficultés d'accès au marché public.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Commande publique : élargir aux entreprises solidaires d'utilité sociale la possibilité d'imposer aux soumissionnaires une part confiée aux PME dans les marchés de partenariat

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15


A l'article 15, ajout d'un alinéa :

Création d'un nouvel article L. 2213-15 au code de la commande publique :

« Article 2213-15 - Le marché de partenariat prévoit la part minimale de l'exécution du contrat que le titulaire s'engage à confier à des entreprises solidaires d'utilité sociale agréées au sens de l'article L. 3332-17-1 du code du travail ou à des structures équivalentes. Cette part minimale est établie dans des conditions fixées par voie réglementaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le verdissement de l'économie souhaité par le projet de loi s'accompagne de la volonté du renforcement de la justice sociale, pour faire rimer économie verte avec économie inclusive.



Les entreprises solidaires d'utilité sociale, comprennent notamment les entreprises qui ont pour objectif, tel que défini à l'article 2.2 de loi ESS de juillet 2014, « de concourir au développement durable, à la transition énergétique, à la promotion culturelle ou à la solidarité internationale, dès lors que leur activité contribue également à produire un impact soit par le soutien à des publics vulnérables, soit par le maintien ou la recréation de solidarités territoriales, soit par la participation à l'éducation à la citoyenneté » et concourent directement à la réalisation des objectifs du projet de loi. Ainsi, les entreprises sociales inclusives, qui sont dans le périmètre de l'ESUS, ont pour une part importante de leurs activités dans l'environnement, l'économie circulaire, la propreté écologique, la mobilité douce notamment et participent directement et activement à ces mêmes objectifs.

L'amendement vise à favoriser le développement des entreprises solidaires d'utilité sociale et reprend ce qui existe pour les PME et artisans pour les marchés globaux, les marchés de partenariat et les contrats de concession. Dès lors, l'orthodoxie juridique de ce régime ne peut être contestée considérant que ce qui prévaut pour les PME et artisans peut aussi prévaloir pour les entreprises solidaires d'utilité sociale, qui avec une taille plus de 10 fois moindre, font face à davantage encore de difficultés d'accès au marché public.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées, d'Alliance Villes emploi et de Coorace.

Amendement de repli : une rédaction alternative qui englobe les ESUS dans le périmètre PME

« A l'article 15, ajout d'un alinéa :

La rédaction du L. 2213-14 au code de la commande publique est ainsi remplacée :

« Le marché de partenariat prévoit la part minimale de l'exécution du contrat que le titulaire s'engage à confier à des petites et moyennes entreprises, à des artisans ou à des entreprises solidaires d'utilité sociale agréées au sens de l'article L. 3332-17-1 du code du travail ou à des structures équivalentes. Cette part minimale est établie dans des conditions fixées par voie réglementaire. »

Commande publique : introduire une part d'exécution aux ESUS dans la commande publique

Amendement rédigé par la Fédération des Entreprises d'Insertion (FEI)

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

« A l'article 15, suppression des alinéas 11 à 15 et ajout d'un nouvel alinéa :

Création d'un nouvel article après le L. 2112-4 au code de la commande publique :

« Lorsque les conditions d'exécution le permettent, les marchés de travaux et services passés selon une procédure formalisée prévoient, en lien avec l'objet du marché, la part minimale d'exécution que le titulaire s'engage à confier, directement ou indirectement, à des entreprises solidaires d'utilité sociale agréées au sens de l'article L. 3332-17-1 du code du travail ou à des structures équivalentes. Cette part ne peut alors pas être inférieure à 5 % du montant prévisionnel du marché.

« Toute impossibilité à mettre en œuvre cette obligation doit être justifiée selon des conditions qui sont définies par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le verdissement de l'économie souhaité par le projet de loi s'accompagne de la volonté du renforcement de la justice sociale, pour faire rimer économie verte avec économie inclusive.

Les entreprises solidaires d'utilité sociale, comprennent notamment les entreprises qui ont pour objectif, tel que défini à l'article 2.2 de loi ESS de juillet 2014, « de concourir au développement durable, à la transition énergétique, à la promotion culturelle ou à la solidarité internationale, dès lors que leur activité contribue également à produire un impact soit par le soutien à des publics vulnérables, soit par le maintien ou la recréation de solidarités territoriales, soit par la participation à l'éducation à la citoyenneté » et concourent directement à la réalisation des objectifs du projet de loi. Ainsi, les entreprises sociales inclusives, qui sont dans le périmètre de l'ESUS, ont pour une part importante de leurs activités dans l'environnement, l'économie circulaire, la propreté écologique, la mobilité douce notamment et participent directement et activement à ces mêmes objectifs.

L'amendement vise à favoriser le développement des entreprises solidaires d'utilité sociale et reprend ce qui existe pour les PME et artisans pour les marchés globaux, les marchés de partenariat et les contrats de concession. La limitation de la disposition aux marchés à procédure formalisée relève du même mécanisme. Dès lors, l'orthodoxie juridique de ce régime ne peut être contestée considérant que ce qui prévaut pour les PME et artisans peut aussi prévaloir pour les ESUS, qui avec une taille plus de 10 fois moindre, font face à davantage encore de difficultés d'accès au marché public.

Le mécanisme proposé est parfaitement distinct des marchés réservés prévus dans la directive européenne du 26 février 2014 pour la passation des marchés publics puisqu'il n'empêche aucun soumissionnaire de participer à la procédure, n'attribue pas le marché ou certains lots ni en réserve l'exécution dans le cadre de programmes d'emploi protégés (considérant 40 et article 20 de la directive) ; il permet ainsi d'obtenir aussi bien des offres d'entreprises ESUS, qui peuvent être compétitives et à égal concurrence, que le recours à la sous-traitance d'une entreprise plus importante si le lot est trop important pour une ESUS. Enfin, le fort encadrement de la disposition, lorsque les conditions d'exécution le permettent, pour les marchés de travaux et service en procédure formalisée, en lien avec l'objet du marché, pour une part réduite (5%) et indéterminée du marché et en prévoyant l'impossibilité à faire, la rend accessible et réalisable pour les acheteurs et les entreprises.

Cette disposition favorise le développement de coopérations et d'entreprises nouvelles sur le marché, comme dans le cadre des textes sur les PME, avec une approche économique innovante.

Cet amendement, qui est en lien direct avec l'objectif de justice sociale et de verdissement de l'économie du projet de loi, est issu d'un travail avec La fédération des entreprises d'insertion. Il a le soutien du secteur et particulièrement d'ESS France, de l'Union Nationale des Entreprises Adaptées et de Coorace.

**Commande publique : préciser les conditions d'exécution des clauses sociales
à l'article L. 2112-2 du CCP en écrivant que ces clauses peuvent être sous
traitées par des structures inclusives**

Amendement rédigé par le Coorace

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :

« A l'article L. 2112-2 du CCP

« Après la phrase « Les conditions d'exécution peuvent prendre en compte des considérations relatives à l'économie, à l'innovation, à l'environnement, au domaine social, à l'emploi ou à la lutte contre les discriminations. », ajouter « Elles peuvent notamment réserver des heures de travail à des travailleurs défavorisés ou handicapés, salariées directement par le ou les titulaires ou leurs sous-traitants, ou à défaut par des structures d'insertion par l'activité économique ou des entreprises adaptées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Bâtir une société inclusive nécessite de mobiliser bien au-delà des sphères classiques de l'insertion par l'activité économique (IAE). L'inclusion doit, en effet, devenir un enjeu partagé par tous si nous voulons atteindre l'ambitieux objectif fixé par le Président de la République de passer de 140 000 à 240 000 personnes en parcours d'insertion

Si le déploiement et le renforcement d'une politique d'achats socialement responsables par les pouvoirs publics a été affirmé dans le Pacte Ambition IAE porté par le Haut-Commissaire Thibaut Guilluy en 2019, le contexte de crise sanitaire, économique et sociale a mis en exergue le besoin d'avoir une politique publique volontariste en matière d'inclusion et d'emploi.

Pour permettre aux entreprises d'utilité sociale et territoriale d'accueillir plus de personnes en parcours d'insertion vers l'emploi durable il est déterminant d'accélérer le déploiement des clauses sociales auprès des acheteurs publics (collectivités territoriales, administrations ou établissements publics) et de soutenir le développement des pratiques des entreprises en matière d'achats responsables et inclusifs.

En effet, la commande publique responsable et ses outils (clause sociale, marchés réservés aux structures de l'insertion, fixation de critères d'objectif de développement durable) permet notamment :

- De planifier la stratégie économique des acteurs publics en l'orientant vers des ressources locales qui favorisent la résilience et l'action sociale ;
- De sécuriser les parcours d'insertion des personnes éloignées de l'emploi en proposant des volumes d'heures sur lesquels ces personnes pourront travailler durant leur parcours ;
- D'améliorer la structuration des parcours en structures d'insertion par la mobilisation du triptyque Emploi-Formation-Accompagnement ;
- De faciliter les passerelles entre structures d'insertion par l'activité économique, salariés en parcours et entreprises et de favoriser ainsi la sortie en emploi durable de ces salariés ;
- De favoriser le développement économique local.

Le présent amendement vise à préciser comment les conditions d'exécution d'un marché peuvent prendre en compte des considérations sociales notamment en confiant une partie du marché à des structures de l'insertion par l'activité économique qui feront directement travailler des personnes en situation d'exclusion. Il s'agit de reconnaître l'expertise des structures de l'IAE dans l'accompagnement dans l'emploi des personnes qui en sont exclues. Cet amendement a été travaillé avec le réseau de l'ESS Coorace.

Prendre en compte la notion de « coûts évités » pour la commande publique

Amendement rédigé par EQOSPHERE

ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 15

L'article 15 est ainsi complété :


À la seconde phrase de l'alinéa 3, après les mots :

« l'économie, », insérer les mots : « aux coûts évités, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les enjeux de la transition écologique nécessitent des approches transversales et des coopérations innovantes entre acteurs privés et publics sur les territoires.

Ces acteurs, et tout particulièrement les acteurs de l'économie sociale et solidaire et de l'économie circulaire, proposent des consortiums et des solutions intégrées dont les avantages sont insuffisamment perçus ou valorisables actuellement par la commande publique.



Actuellement, les coûts évités ne sont en effet pas ou que peu pris en compte par les collectivités locales lors de l'examen des mémoires techniques et des propositions financières en réponse aux appels d'offres et appels à projets, alors que les candidats proposent des solutions et coopérations permettant de réduire les coûts financiers et écologiques dans la mise en œuvre des moyens et prestations objets de la commande.

L'objectif de cet amendement est que la commande publique prenne en compte la notion de « coûts évités » mis en avant par ces coopérations et l'intègre systématiquement parmi les critères de notation des réponses aux appels d'offres et appels à projets.

Cet amendement vise donc à ajouter les « coûts évités » sur les plans financiers et écologiques à la liste des considérations prises en compte dans les commandes publiques et en particulier dans la notation de la qualité des mémoires techniques.

Un recours plus important à la procédure des « variantes » dans les cahiers des charges de la commande publique pourrait également soutenir le développement des coopérations et innovations territoriales et la prise en compte des coûts évités.

Introduire des critères à forte valeur ajoutée environnementale et sociale dans les marchés publics relatifs à la fourniture d'énergie

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 15 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« I – A compter du 1er janvier 2022, les services de l'Etat ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements veillent à introduire des critères à forte valeur ajoutée environnementale et sociale dans les marchés publics relatifs à la fourniture d'énergie pour leur propre consommation, en particulier quand lesdits marchés sont divisés en lots. Le pouvoir adjudicateur veille à ce que l'offre d'électricité retenue associe l'électricité et la Garantie d'Origine, soit alimentée totalement ou partiellement par de l'énergie produite par des communautés énergétiques au sens des articles L. 291-1 et L 292-1 du code de l'énergie et que le fournisseur ne recourt pas à l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique (ARENH) .

« II – Un décret pris en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »



EXPOSÉ SOMMAIRE

Selon la loi énergie-climat du 8 novembre 2019, la part des énergies renouvelables devra représenter 33 % de la consommation finale en France en 2030, objectif qui ne sera pas atteint si le développement des ENR poursuit son rythme actuel. La commande publique, représentant 130 000 acheteurs et environ 200 milliards d'euros par an, est un levier majeur pour la transition énergétique en France. Les collectivités et l'Etat ont donc un rôle central à jouer lors de l'organisation des appels d'offres pour la fourniture d'électricité de leurs bâtiments publics. Afin que cet effet levier soit le plus efficace possible, il est important que les acheteurs publics privilégient les offres d'électricité verte à forte additionnalité environnementale et sociétale, c'est-à-dire celles associant l'achat en contrat direct avec le producteur de la Garantie d'Origine (GO) à celui de l'électricité, celles se sourçant auprès de projets de production portés par des acteurs locaux, et ne reposant pas sur l'électricité nucléaire.

Cette proposition d'amendement vise à renforcer l'impact des achats publics sur la transition énergétique en proposant aux acheteurs publics des critères concrets à forte plus-value environnementale et sociétale.

Ouvrir les conditions de cessions de bien de scénographie par les acteurs culturels publics aux organismes à but non-lucratifs

Amendement rédigé par le Ressac

APRES ARTICLE 15 (OU 12) du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 15 (ou 12) est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« L'alinéa 7 de l'article L. 3212-2 du Code général de la propriété publique est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :

« Les cessions des biens de scénographie dont l'État et ses établissements publics, de même que les services des Collectivités et leurs établissements publics, n'ont plus l'usage, au profit de toute personne agissant à des fins non commerciales, ou de tout organisme à but non lucratif œuvrant dans le domaine culturel ou dans celui du développement durable. La valeur unitaire des biens ne peut pas excéder un plafond fixé par décret ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Possibilité pour les établissements culturels de céder les éléments scénographiques dont ils n'ont plus l'usage

La loi sur l'économie circulaire de 2020 a permis une avancée majeure pour le monde de la culture. Elle a en effet élargi aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics, la possibilité de céder gratuitement les biens de scénographie dont ils n'avaient plus l'usage aux organismes agissant dans le domaine culturel ou dans celui du développement durable. Précédemment, cette possibilité n'était ouverte que pour l'Etat et ses établissements publics.

Absence de distinction entre les organismes à but commercial lucratif et non lucratif

Alors que la loi exclue à juste titre les organismes à but commercial lucratifs dont la finalité est strictement économique, elle n'introduit aucune distinction avec les organismes à but commercial non-lucratifs qui utilisent les bénéfices de leur activité commerciale au service de l'intérêt général, et non en vue de générer un profit. Cette particularité freine les activités commerciales des recycleries culturelles à but non lucratif. Leur modèle économique repose pourtant sur l'investissement de ses bénéfices pour soutenir la culture dans sa transition vers l'économie circulaire et le réemploi. A titre d'exemple et pour la seule année 2020, La Réserve des arts a collecté 700 tonnes de rebuts, pour un taux de réemploi de 90%, permettant de fournir des matériaux vendus à prix solidaire pour ses 8000 adhérents.

Restreindre l'accès du dispositif de cessions aux organismes à but non commercial, risque de conduire au gaspillage d'une partie des rebuts issus des établissements publics. Il est donc nécessaire d'ouvrir les catégories de bénéficiaires aux professionnels de la recyclerie culturelle ayant les possibilités effectives de traiter l'intégralité des volumes de matériaux issus du secteur culturel public.

Lever ce frein à la collecte de biens de scénographies issus du secteur culturel public est de nature à vivifier le secteur de la culture, durement touché par la crise sanitaire, en prévision de la réouverture et de la reprise de la vie culturelle partout dans les territoires.

Par ailleurs, cette mesure permettra de :

- développer 1000 emplois sur la filière de réemploi des biens de scénographie à horizon de 3 ans dans tous les territoires ;
- réduire d'environ 5 millions de tonnes par an la quantité de déchets produits en permettant aux recycleries culturelles d'opérer des activités de réemploi et de réutilisation auprès des structures culturelles nationales ;
- soutenir les 261 000 professionnels du secteur culturel en leur donnant accès à des matériaux à tarifs solidaires les soutenant ainsi dans leurs productions.



Un dispositif s’inscrivant pleinement dans le projet de loi climat et résilience

Dans la droite ligne des travaux de la convention citoyenne qui ont souligné l’intérêt de la loi économie circulaire et du réemploi, le projet de loi intègre un certain nombre de dispositifs impliquant la lutte contre le gaspillage : élargissement de la liste des produits dont les pièces détachées doivent être rendues disponibles ; développement du modèle de vente en vrac ; verdissement de la commande publique et généralisation de la consigne des emballages en verre. Ce dernier point s’appuie sur l’idée partagée par le RESSAC – réseau national des ressourceries artistiques et culturelles, selon laquelle les acteurs publics doivent donner l’opportunité aux acteurs économiques de réduire leur impact environnemental en utilisant le modèle du réemploi.

Appeler à une nouvelle comptabilité écologique et durable

Amendement rédigé par ESS France

APRES ARTICLE 15 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 15 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport d'information sur les possibilités de mise en place d'une comptabilité publique et privée écologique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est issu des propositions formulées par le rapport final de la Convention Citoyenne pour le climat. « L'emprunt, la dette publique et les règles de comptabilité publique » font en effet partie des orientations « les plus partagées » par l'assemblée de citoyens.

De nombreux travaux de recherche sont en cours, à l'image de ceux effectués par la chaire de la comptabilité écologique, et abordent à la fois la comptabilité privée, des entreprises, la comptabilité publique et celle des collectivités territoriales.



Outils essentiels de la mesure de l'efficacité et de valorisation des activités et des politiques publiques, la comptabilité doit prendre en compte les enjeux écologiques pour transformer sur le fond les indicateurs de performance de notre pays.

Pour préparer un acte législatif fort sur ce sujet, il est proposé d'ouvrir une mission d'information, portée par le gouvernement et permettant d'identifier les pistes à suivre pour implémenter cette nouvelle comptabilité.

Inscrire dans la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), les schémas régionaux (SRADDET ou SDRIF) et les PCAET des objectifs et moyens d'action sur l'implication des citoyens et des collectivités dans les projets d'énergie renouvelable

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 23 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« Après l'article L. 211-3-3 du code de l'énergie, ajouter un article ainsi rédigé :

« Les documents de programmation aux échelles nationale, régionale et locale, en particulier la programmation pluriannuelle de l'énergie mentionnée à l'article L. 141-1 du code de l'énergie, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires mentionné à l'article L. 4251- 1 du code général des collectivités territoriales, le schéma directeur de la région d'Île-de-France mentionné à l'article 123-1 du code de l'urbanisme et le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L 229-26 du code de l'environnement, contiennent des objectifs sur l'implication des citoyens et des collectivités dans les projets d'énergie renouvelable ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Si la participation des citoyens, des collectivités, des agriculteurs ou des PME locales à la transition énergétique est régulièrement évoquée, force est de constater que la traduction par des dispositions réglementaires concrètes n'est pas encore au rendez-vous. L'introduction des "communautés énergétiques" dans les directives européennes, qu'il s'agit de transposer et d'adapter au contexte français, est un signal fort en faveur des projets d'énergie renouvelable à gouvernance locale. Place à l'action et aux dispositifs de soutien opérationnels pour libérer ce plein d'énergies.

Les territoires sont en première ligne pour soutenir et accélérer la transition énergétique. La décentralisation de la production d'énergies renouvelables, adaptée aux ressources locales, permet à des acteurs locaux de devenir producteurs d'énergie et acteurs de la transition énergétique. Les collectivités sont des acteurs ressources importants dans les projets citoyens. Elles gagnent également à faire émerger ces projets sur les territoires et à y prendre des parts : prise en main collective de l'énergie au niveau régional ou local, création de valeur et d'emplois non délocalisables, revenus supplémentaires sur le long terme... En tant que chefs d'orchestre des politiques d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les régions ont un rôle clé à jouer pour favoriser l'essaimage des énergies renouvelables citoyennes dans les territoires. Les schémas régionaux sont une opportunité de choisir les moyens les plus adaptés à mettre en œuvre pour réaliser la transition énergétique. A toutes les échelles, les pouvoirs publics doivent désormais prévoir la transition énergétique et se fixer des objectifs d'énergie renouvelable.

Avec la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe) et la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (loi TECV) de 2015, la politique énergie-climat se veut cohérente aux échelles nationale, régionale et locale, à travers des documents de planification fixant les orientations et les objectifs de la politique énergétique :

- la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) établit "les priorités d'action pour la gestion de l'ensemble des formes d'énergie sur le territoire métropolitain continental, afin d'atteindre les objectifs nationaux fixés par la loi ;
- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou SRADDET, document de planification régional unique, fixe entre autres les objectifs et les orientations de la planification énergétique régionale (SRCAE pour l'Ile-de-France) ;
- le schéma de cohérence territorial ou SCOT, document d'urbanisme prescriptif à l'échelle de plusieurs intercommunalités, doit être compatible avec le SRADDET ;
- le plan climat air énergie territorial ou PCAET, projet de territoire assorti d'un plan d'actions, obligatoire pour toutes les intercommunalités de plus de 20 000 habitants, doit prendre en compte le SCOT et être compatible avec le SRADDET.

Au-delà des objectifs de développement par filière, il est nécessaire d'intégrer dans ces documents de planification (PPE, SRADDET ou SDRIF, PCAET) des objectifs de développement des projets portés par les collectivités (et leurs groupements) et les citoyens, pour faciliter l'émergence de projets portés par les acteurs territoriaux et inscrire l'implication citoyenne dans les énergies renouvelables comme clé de réussite de la transition énergétique. De manière opérationnelle, il s'agit de travailler à la bonne articulation entre les différentes échelles de planification pour mettre en cohérence les objectifs et les dispositifs de soutien à ces projets.

Permettre aux collectivités d'apporter des avances en CCA dans un
projet d'EnR à hauteur de la totalité
des recettes exceptionnelles liées à ce projet

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 23 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« I.- Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

« 1° Le deuxième alinéa de l'article L. 2253-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : "Par dérogation aux conditions prévues au même article L. 1522-5, le montant des avances consenties peut être porté à la totalité des recettes exceptionnelles liées au projet, effectivement perçues par la commune ou le groupement."

« 2° L'article L. 3231-6 est complété par une phrase ainsi rédigée : "Par dérogation à l'article L.1522-5 du présent code, le montant des avances consenties peut être porté à la totalité des recettes exceptionnelles liées au projet, effectivement perçues par le département. »

« 3° Le 14° de l'article L. 4211-1 est complété par une phrase ainsi rédigée : "Par dérogation aux conditions prévues au même article L. 1522-5, le montant des avances consenties peut être porté à la totalité des recettes exceptionnelles liées au projet, effectivement perçues par la région. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les outils d'investissement des collectivités et des citoyens dans les projets d'énergies renouvelables sont déterminants afin de permettre l'augmentation massive de la production d'énergie renouvelable dans les territoires et favoriser l'engagement des acteurs territoriaux dans la transition énergétique et écologique. La loi Énergie-Climat puis la loi dite "ASAP" ont précisé les conditions d'apport en Comptes Courant d'Associés (CCA) par les collectivités. Ces conditions comportent deux freins majeurs.

Le cumul des avances en CCA dans la totalité des entreprises publiques locales et des sociétés de projets d'EnR, dans lesquelles la collectivité participe, doit être inférieur à 5% des recettes du budget de fonctionnement de la collectivité. Cela signifie qu'à un instant t, le cumul des avances en CCA consenties par les collectivités dans toutes les entreprises publiques locales et les sociétés d'EnR où elle a des actions, ne peuvent dépasser 5% des recettes réelles du budget de fonctionnement.

Cette limite est extrêmement basse au regard des caractéristiques des projets d'énergie renouvelable, qui nécessitent un apport initial élevé en capital puis de faibles montants en phase d'exploitation. A titre d'exemple, une collectivité qui souhaite participer à hauteur de 20% des fonds propres nécessaires à un projet éolien de petite taille (5 éoliennes) n'est en mesure de le faire que dans 2% des cas pour les communes et 32% des cas pour les établissements publics de coopération intercommunaux (EPCI) en raison de cette limite de montant. Qui plus est, les collectivités qui seraient en mesure d'apporter ces montants ne sont en général pas celles qui sont adaptées à l'accueil de projet éoliens (territoires très urbains). Cette situation contrevient ainsi fortement à l'objectif d'un aménagement équilibré et harmonieux des énergies renouvelables.

Une crainte régulièrement soulevée est celle de la bonne gestion du budget des collectivités. Pour rappel, la grande majorité des projets de production d'énergie renouvelable, dont les projets portés par des collectivités locales, sont financés à 80% par les banques, qui vérifient donc, avant d'apporter ce financement, l'équilibre financier du projet. En outre, lorsque l'énergie produite par les installations de production bénéficie de l'obligation d'achat à un tarif garanti par l'État ou d'un complément de rémunération, le risque financier apparaît très réduit.

Enfin, les collectivités qui investissent dans des projets d'EnR peuvent percevoir des recettes exceptionnelles liées au développement de ces projets : revenus fonciers perçus à l'avance au titre de la mise à disposition des terrains nécessaires aux projets et résultat de la valorisation de la participation de la collectivité au développement du projet notamment. Or cette limitation du cumul d'avance en compte courant d'associé à 5% des recettes du budget de fonctionnement empêche les collectivités d'investir complètement ces recettes supplémentaires et exceptionnelles.

Il s'agit donc de permettre aux collectivités de pouvoir décider d'investir totalement les recettes exceptionnelles perçues à l'occasion du développement de ce projet et ainsi de favoriser les retombées locales du projet, tout en préservant leur budget.

Faciliter l'investissement des collectivités locales dans les projets d'énergie renouvelable par une dérogation de la durée des avances en comptes courant d'associés

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 23 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« I.- Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

« 1° Au deuxième alinéa de l'article L. 2253-1, après les mots : "L. 446-5", sont insérés les mots : "ou est vendue à un organisme agréé conformément aux dispositions de l'article L.314-6-1 du code de l'énergie"

« 2° A l'article L. 3231-6, après les mots : "L. 446-5", sont insérés les mots : "ou est vendue à un organisme agréé conformément aux dispositions de l'article L.314-6-1 du code de l'énergie"

« 3° Au 14° de l'article L. 4211-1, après les mots : "L. 446-5", sont insérés les mots : "ou est vendue à un organisme agréé conformément aux dispositions de l'article L.314-6-1 du code de l'énergie"

EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi d'accélération et de simplification de l'action publique (ASAP) du 7 décembre 2020 a de manière bienvenue allongé la durée des apports en CCA que peut apporter une collectivité par rapport aux restrictions apportées par la loi énergie climat de 2019. Cette durée est passée de 2 ans renouvelable une fois à 7 ans renouvelable une fois. Néanmoins cet allongement n'est valable que pour les projets d'énergie renouvelable qui bénéficient d'un soutien public (tarif d'achat) et exclut donc les projets en vente directe d'énergie de long terme (de type PPA "Power Purchase Agreement"). Pourtant les projets de production d'énergie renouvelable en circuit court et en marché de gré à gré (avec de la production vendue à un acteur territorial) se développent. Un soutien à ces types de projets permet de développer la production d'énergie renouvelable (électricité, gaz ou chaleur) à moindre coût pour les finances publiques nationales.

Les réflexions en cours, pilotées par l'ADEME, la DGEC et la CRE, sur la création d'un label sur les offres vertes d'électricité visent à favoriser l'émergence de projets hors mécanismes de soutien, organisés par les nouveaux acteurs de la fourniture d'électricité, dans un contexte de compétitivité des technologies d'énergies renouvelables chaque jour accrue sur le marché de l'électricité.

Enfin, les collectivités s'intéressent de plus en plus aux mécanismes d'autoconsommation territoriale, visant à s'approvisionner directement via leur propre centrale de production. Tout comme pour les grandes entreprises, pour répondre à des enjeux économiques et environnementaux, les collectivités vont produire leur propre électricité et ainsi se fournir à prix coûtant, indépendamment des prix de marchés. Ces opérations d'autoconsommation territoriales peuvent également mener au partage d'énergie entre collectivités à proximité. Dès lors, il apparaît important de ne pas enrayer le développement de ce type de montages visant à valoriser l'énergie produite en dehors des seuls mécanismes de soutien portés par l'État et qui présentent une solidité financière comparable.

Permettre aux communes et intercommunalités d'investir dans des projets
d'énergie renouvelable à l'échelle de leur département

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 23 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« 1° À l'article L. 2253-1 :

a) Les mots « sur leur territoire ou pour une commune, sur le territoire d'une commune limitrophe ou, pour un groupement, sur le territoire d'un groupement limitrophe » sont remplacés par « sur le territoire de leur département et pour les communes et groupements limitrophes d'un autre département sur le territoire de celui-ci. »

b) Les mots « et dans les conditions prévues à l'article L. 1522-5. » sont supprimés.

2°) À l'article L. 3231-6, les mots « et dans les conditions prévues à l'article L. 1522-5. » sont supprimés.

3°) À l'article L. 4211-1, les mots « et dans les conditions prévues à l'article L. 1522-5. » sont supprimés.



EXPOSÉ SOMMAIRE

Les enjeux des projets de production d'énergie renouvelable et la nécessité d'un fort ancrage territorial dépassent souvent pour les communes et EPCI leur seul périmètre administratif, notamment lorsque les stratégies de transition énergétique sont portées à l'échelle d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT), d'un parc naturel régional (PNR) ou d'un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR).

La Loi énergie-climat de 2019 a modifié la notion de proximité qui encadre les possibilités d'investissement des collectivités dans les projets d'énergie renouvelable, en restreignant notamment l'investissement des communes à leur territoire et à celui des communes limitrophes, et celui des EPCI à leur territoire et à celui d'EPCI limitrophe.

Cette situation entraîne plusieurs situations difficilement compréhensibles par les porteurs de projets et vient freiner l'investissement des collectivités dans la production d'énergie renouvelable. En effet, un département limitrophe d'un autre sur lequel se situe le projet pourrait investir au capital de la société porteuse, alors même qu'une commune située à proximité immédiate du projet voire dans le même EPCI que la commune où se situe le projet ne pourrait pas investir dès lors qu'elle n'aurait pas de frontière commune. De même, tous les EPCI limitrophes de celui sur lequel se situe le projet pourraient investir alors même qu'une commune pourtant du même groupement et potentiellement très proche du projet mais sans frontière commune ne le pourrait pas.

Favoriser une répartition harmonieuse des installations renouvelables solaires et éoliennes en modulant le tarif d'achat

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 23 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :


ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« Le 4° de l'article L314-20 du code de l'énergie est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour ce faire, le complément de rémunération peut être modulé en fonction du productible du site d'implantation du projet, dans le but de favoriser une répartition aussi équilibrée que possible des installations sur l'ensemble du territoire, et de faciliter ainsi l'atteinte des objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie visée à l'article L. 141-1 du code de l'énergie. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les mécanismes de soutien (tarifs d'obligation d'achat et appels d'offres) ne tiennent pas compte des disparités de potentiel entre les territoires, ce qui génère des déséquilibres forts entre les territoires.



L'exemple du solaire est particulièrement frappant : tous les Plans-Climat-Air-Énergie élaborés en réponse à des obligations légales par les collectivités locales, quelle que soit leur localisation géographique, intègrent dans leurs objectifs un volume significatif de production d'électricité solaire photovoltaïque qui s'avère être, de fait, un « incontournable » des politiques locales de transition énergétique. Pour autant, **les mécanismes de soutien (tarifs d'obligation d'achat et appels d'offres) ne tiennent aucun compte du différentiel d'ensoleillement entre régions françaises qui, cas unique en Europe, est proche de 1 à 2 entre Lille et Perpignan.** Cet état crée une distorsion entre territoires pour ce qui est des moyens à leur disposition pour atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés et sur lesquels ils se sont engagés pour participer légitimement à l'effort collectif.

Par leurs capacités financières ou le grand nombre des projets qu'ils développent, les grands opérateurs énergétiques ont la capacité de compenser l'écart de rentabilité correspondant, de telle sorte qu'il peut sembler inutile de mettre en place une forme ou une autre de modulation géographique des systèmes de soutien, par exemple au regard des résultats des appels d'offres. Néanmoins, la répartition réelle des puissances photovoltaïques installées en France métropolitaine montre que cela ne suffit pas, et de loin, à combler l'écart entre régions méridionales et septentrionales : **ainsi, à population équivalente, l'écart de puissance installée fin 2019 entre les Hauts-de-France et l'Occitanie est d'un facteur 12 alors que le différentiel d'ensoleillement est d'un facteur de 1,8 environ.**

Les premiers à pâtir de cette situation sont les projets à gouvernance locale portés par les citoyens et les collectivités, qui se caractérisent par un ancrage territorial fort et une taille souvent modeste. Alors qu'elles devraient être considérées comme des atouts pour une transition énergétique partagée et citoyenne, ces caractéristiques deviennent dans le contexte actuel de développement du solaire photovoltaïque des "handicaps" : les collectivités locales et collectifs citoyens qui souhaitent développer un projet sur leur territoire ne peuvent compenser l'équilibre fragile d'un projet au nord par le développement de nombreux projets au sud. Au-delà de cette inégalité territoriale qui mérite d'être au moins partiellement compensée, cette situation a pour conséquences néfastes une désoptimisation globale à la fois des surfaces disponibles sans concurrence d'usage : pour le photovoltaïque, spéculation foncière au Sud, friches en déshérence au Nord et pour l'éolien, forte concentration des projets dans certaines régions qui vient contribuer à l'opposition croissante de la population alors que certains territoires n'arrivent toujours pas à "attirer" les projets.

Le principe d'une différenciation géographique des mécanismes de soutien peut apporter des bénéfices financiers : des gains sont à attendre en matière d'accès au foncier, de besoins de renforcement du réseau, de taux d'échec des projets et de baisse des coûts par croissance du marché. D'autre part, il est pourtant possible de dimensionner les dispositifs de manière à atteindre au global la neutralité en termes de coût supporté par la collectivité par kWh produit. **D'un point de vue juridique, il est à noter que la France a déjà mis en place des dispositions allant dans le sens d'une différenciation géographique à plusieurs reprises** (pour l'éolien entre 2002 et 2015 via un tarif d'achat calculé sur 15 ans site par site, pour le complément de rémunération éolien de 2016 et 2017, ou pour le photovoltaïque en 2010 via des appels d'offres par région administrative). D'ailleurs la toute nouvelle version de la loi « EEG » allemande entrée en vigueur en janvier 2021 prévoit des appels d'offres régionalisés à hauteur 15% du volume total sur 2022-2023 et de 20% en 2024 afin de favoriser



le déploiement de l'éolien dans le Sud du pays, dans les deux cas sans opposition de la Commission européenne quant à la conformité aux lignes directrices sur l'encadrement des aides d'Etat.

Favoriser une répartition harmonieuse des installations renouvelables solaires et éoliennes en modulant le complément de rémunération

Amendement rédigé par Energie Partagée, le CLER et Enercoop

APRES ARTICLE 23 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :


ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 23, insérer l'article suivant :

« Le 4° de l'article L. 314-20 du code de l'énergie est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour ce faire, le complément de rémunération peut être modulé en fonction du productible du site d'implantation du projet, dans le but de favoriser une répartition aussi équilibrée que possible des installations sur l'ensemble du territoire, et de faciliter ainsi l'atteinte des objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Energie visée à l'article L. 141-1 du code de l'énergie. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les mécanismes de soutien (tarifs d'obligation d'achat et appels d'offres) ne tiennent pas compte des disparités de potentiel entre les territoires, ce qui génère des déséquilibres forts entre les territoires.



L'exemple du solaire est particulièrement frappant : tous les Plans-Climat-Air-Énergie élaborés en réponse à des obligations légales par les collectivités locales, quelle que soit leur localisation géographique, intègrent dans leurs objectifs un volume significatif de production d'électricité solaire photovoltaïque qui s'avère être, de fait, un « incontournable » des politiques locales de transition énergétique. Pour autant, **les mécanismes de soutien (tarifs d'obligation d'achat et appels d'offres) ne tiennent aucun compte du différentiel d'ensoleillement entre régions françaises qui, cas unique en Europe, est proche de 1 à 2 entre Lille et Perpignan.** Cet état crée une distorsion entre territoires pour ce qui est des moyens à leur disposition pour atteindre les objectifs qu'ils se sont fixés et sur lesquels ils se sont engagés pour participer légitimement à l'effort collectif.

Par leurs capacités financières ou le grand nombre des projets qu'ils développent, les grands opérateurs énergétiques ont la capacité de compenser l'écart de rentabilité correspondant, de telle sorte qu'il peut sembler inutile de mettre en place une forme ou une autre de modulation géographique des systèmes de soutien, par exemple au regard des résultats des appels d'offres. Néanmoins, la répartition réelle des puissances photovoltaïques installées en France métropolitaine montre que cela ne suffit pas, et de loin, à combler l'écart entre régions méridionales et septentrionales : **ainsi, à population équivalente, l'écart de puissance installée fin 2019 entre les Hauts-de-France et l'Occitanie est d'un facteur 12 alors que le différentiel d'ensoleillement est d'un facteur de 1,8 environ.**

Les premiers à pâtir de cette situation sont les projets à gouvernance locale portés par les citoyens et les collectivités, qui se caractérisent par un ancrage territorial fort et une taille souvent modeste. Alors qu'elles devraient être considérées comme des atouts pour une transition énergétique partagée et citoyenne, ces caractéristiques deviennent dans le contexte actuel de développement du solaire photovoltaïque des "handicaps" : les collectivités locales et collectifs citoyens qui souhaitent développer un projet sur leur territoire ne peuvent compenser l'équilibre fragile d'un projet au nord par le développement de nombreux projets au sud. Au-delà de cette inégalité territoriale qui mérite d'être au moins partiellement compensée, cette situation a pour conséquences néfastes une désoptimisation globale à la fois des surfaces disponibles sans concurrence d'usage : pour le photovoltaïque, spéculation foncière au Sud, friches en déshérence au Nord et pour l'éolien, forte concentration des projets dans certaines régions qui vient contribuer à l'opposition croissante de la population alors que certains territoires n'arrivent toujours pas à "attirer" les projets.

Le principe d'une différenciation géographique des mécanismes de soutien peut apporter des bénéfices financiers : des gains sont à attendre en matière d'accès au foncier, de besoins de renforcement du réseau, de taux d'échec des projets et de baisse des coûts par croissance du marché. D'autre part, il est pourtant possible de dimensionner les dispositifs de manière à atteindre au global la neutralité en termes de coût supporté par la collectivité par kWh produit. **D'un point de vue juridique, il est à noter que la France a déjà mis en place des dispositions allant dans le sens d'une différenciation géographique à plusieurs reprises** (pour l'éolien entre 2002 et 2015 via un tarif d'achat calculé sur 15 ans site par site, pour le complément de rémunération éolien de 2016 et 2017, ou pour le photovoltaïque en 2010 via des appels d'offres par région administrative). D'ailleurs la toute nouvelle version de la loi « EEG » allemande entrée en vigueur en janvier 2021 prévoit des appels d'offres régionalisés à hauteur 15% du volume total sur 2022-2023 et de 20% en 2024 afin de favoriser



le déploiement de l'éolien dans le Sud du pays, dans les deux cas sans opposition de la Commission européenne quant à la conformité aux lignes directrices sur l'encadrement des aides d'Etat.

Titre III : Se déplacer

Rendre effectif le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

AVANT ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

I. – À la seconde phrase du b du 19° ter de l'article 81 du code général des impôts, après le mot : « salariés », sont insérés les mots : « en application de l'article L. 3261-3 du même code ».

II. – 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.

III. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à créer les conditions effectives d'un cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun. Il propose ainsi d'exclure le montant annuel de la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun du calcul de l'avantage fiscal fixé à 500€. La participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun reste exonérée de charges.

Cette modification vise à favoriser l'intermodalité, levier essentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, le dispositif actuel rend possible le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun. Toutefois, de nombreuses entreprises soulignent l'impossibilité de rendre ce cumul effectif en raison du plafond fiscal fixé à 500€ par an et par salarié.

Cette mesure est aussi une mesure d'égalité et de cohésion territoriale. En effet, le dispositif actuel ne permet de prendre en charge les frais liés au rabattement vers une gare dans les territoires où les abonnements en transports en commun sont onéreux. Cela est particulièrement vrai dans les zones de moyenne ou faible densités desservies par des services de transport régionaux (ex. Vichy-Clermont Ferrand, 110,5€/mois) ainsi qu'en Île- de-France où l'abonnement Navigo annuel dépasse 900€.

Les chiffres 2021 du Baromètre Forfait Mobilités Durables, lancé par le Ministère en charge des Transports et l'ADEME et piloté par VialD et Ekodev, révèle que 20% des employeurs interrogés ont déployé le Forfait Mobilités Durables (dont 73% relève du secteur privé).

Selon cette même enquête, 25% des organisations soumises au droit privé ayant mis en place le forfait mobilités durables vont au-delà du plafond initial moyen fixé à 400 euros. Cette étude révèle également que plusieurs employeurs du secteur privé souhaiteraient que le plafond soit rehaussé pour être réellement cumulable avec les abonnements aux transports en commun et permettre l'intermodalité.

L'augmentation du plafond à 500€ lors de l'examen du PLF2021 a constitué une première avancée. Il faut aujourd'hui aller plus loin et promouvoir une véritable politique d'intermodalité à l'échelle du pays qui permette de rendre les mobilités alternatives à la voiture attractives.

Cet amendement répond aux propositions de la Convention citoyenne pour le Climat :

- SD-A1.1 : Inciter à utiliser des moyens de transport doux ou partagés, notamment pour des trajets domicile-travail, en généralisation et en améliorant le forfait mobilité durable
- SD-D1.3 : Favoriser les plans interentreprises et intra-entreprise (covoiturage, ramassage des salariés en bus, vélo ...) dans le cadre des plans de mobilité.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Généraliser le forfait mobilités durables en entreprises et dans les collectivités territoriales

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

AVANT ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25, insérer le nouvel article suivant :

I. – À la première phrase de l'article L. 3261-3-1 du code du travail, les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend ».

II. - Le même article est complété par deux alinéas ainsi rédigés:

« L'obligation de prise en charge issue du premier alinéa entre en vigueur le 1er janvier 2022. Dans les entreprises de moins de cinquante salariés, elle entre en vigueur le 1er janvier 2023. Au sein de la fonction publique territoriale, elle entre en vigueur le 1er janvier 2024. Avant ces dates, l'employeur peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article.

« Dans les entreprises de moins de onze salariés, la prise en charge prévue par le premier alinéa est facultative. »

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.

IV. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rendre obligatoire pour l'employeur le forfait mobilités durables dans le but de modifier profondément les modalités de transport de leurs salariés, en les incitant véritablement à utiliser leur vélo ou à faire du covoiturage.

La mise en place du FMD reste aujourd'hui facultative au sein de la fonction publique territoriale et du secteur privé.

Actuellement, le caractère volontaire du dispositif limite très largement le déploiement du forfait mobilités durables. En effet, bien que le thème de la mobilité domicile-travail ait été ajouté à ceux à traiter lors des NAO, d'autres points de négociation (augmentation de salaire) sont souvent considérés comme prioritaires, au détriment du FMD.

Le phénomène n'est pas nouveau et a déjà été observé lors de la mise en œuvre en 2015, toujours sur une base volontaire, de l'indemnité kilométrique vélo (IKV). L'observatoire de l'IKV, piloté par le Club des villes et territoires cyclables et l'ADEME recense les employeurs ayant mis en œuvre l'IKV. A ce jour, seuls 237 000 salariés bénéficieraient de l'IKV, soit 0,9% de la population active ayant un emploi.

Pourtant, les entreprises ayant mis en place le FMD constatent un fort intérêt de leurs salariés pour le dispositif qui se traduit par une part modale accrue des moyens de transport actifs et partagés dès la première année. Cet outil, couplé aux plans de mobilité entreprise, peut par ailleurs s'avérer intéressant financièrement en réduisant le coût pour l'entreprise de mise à disposition de stationnement pour véhicules et les frais liés à l'indemnité kilométrique véhicule.

Les chiffres 2021 du Baromètre Forfait Mobilités Durables, lancé par le Ministère en charge des Transports et l'ADEME et piloté par VialD et Ekodev, révèle que 20% des employeurs interrogés ont déployé le Forfait Mobilités Durables (dont 73% relève du secteur privé). 62% des employeurs ayant mis en place le FMD dans leur organisation ont souhaité répondre aux demandes des salariés, 78% ont souhaité inciter à l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle (78 %).

Cet amendement reprend la proposition SD A1.1 de la Convention citoyenne pour le climat qui prévoit de généraliser et d'améliorer le forfait mobilité durable.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Amendement de repli : généraliser le Forfait mobilités durables dans les entreprises de plus de 11 salariés

I. – À la première phrase de l'article L. 3261-3-1 du code du travail, les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend ».



II. - Le même article est complété par deux alinéas ainsi rédigés:

« L'obligation de prise en charge issue du premier alinéa entre en vigueur le 1er janvier 2022. Dans les entreprises de moins de cinquante salariés, elle entre en vigueur le 1er janvier 2023. Avant ces dates, l'employeur peut prendre en charge ces frais dans les conditions définies par le présent article.

« Dans les entreprises de moins de onze salariés, la prise en charge prévue par le premier alinéa est facultative. »

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.

IV. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Autoriser les collectivités à fixer le montant du Forfait mobilités durables dans les mêmes limites que le secteur privé

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires
et le Club des villes et territoires cyclables

AVANT ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement
de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 25, insérer le nouvel article suivant :

I. – Après le premier alinéa de l'article 88 de la Loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions
statutaires relatives à la fonction publique territoriale est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

“Cette limite ne s'applique pas au forfait mobilités durables tel qu'il est défini à l'article L. 3261-3-1
du Code du Travail.”

II. – 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.

III. - La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence
par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.



EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à laisser les collectivités territoriales fixer librement le montant du Forfait mobilités durables dans les limites des dispositions applicables aux entreprises privées.

Actuellement, le statut général de la fonction publique limite les primes des fonctionnaires territoriaux au niveau de celles de l'Etat. Cette entorse au statut est destinée à encourager les collectivités à se montrer exemplaires dans la lutte contre le changement climatique.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Compléter la prime à la conversion avec une prime à la mobilité durable (amendement 1)

**Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires
et le Club des villes et territoires cyclables**

ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 25


Après l'alinéa 10, ajouter un alinéa 11 ainsi rédigé :

“Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret au plus tard 6 mois après la promulgation de la loi.”

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser le champ d'application des aides au report modal instituées lors de l'examen en première lecture du projet de loi.

Pour atteindre les objectifs climatiques de la France et lutter efficacement contre la pollution de l'air, il est indispensable de rendre les alternatives à la voiture individuelle désirables. Cela passe par un cadre fiscal équitable et incitatif qui donne le choix aux citoyens de choisir leur mobilité et d'avoir accès



à des solutions propres : vélos, vélos à assistance électrique, vélos cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

Le Gouvernement a ainsi souhaité élargir les aides à la transition vers des solutions de mobilité territoriales vertueuses. Les amendements 5360 et 5903 ont ainsi permis d'étendre les champs d'utilisation de la prime à la conversion à l'achat d'un ou plusieurs vélos ou vélos à assistance électrique. Ces amendements ont aussi ouvert la possibilité aux professionnels de bénéficier d'aide à l'acquisition d'un vélo (cargo). L'article 25bis institué par l'amendement 5223 vise quant à lui à amplifier les dispositifs d'accompagnement des ménages dans les ZFE-m, en complément des aides précitées.

Le périmètre de ces aides (incluent-elles les vélos cargo, vélos pliants, services vélo, abonnements aux transports en commun, service d'autopartage, de covoiturage, etc. ?) mérite cependant d'être précisées afin de donner des signaux clairs aux ménages engagés dans la transition de leur mobilité. Leur montant sera crucial afin de réduire au maximum le reste à charge des ménages, principal frein au changement de modes de transport.

L'équité de la prime à la conversion devra passer par un montant d'aide similaire que pour l'achat de véhicules moins polluants et électriques, c'est-à-dire un montant plancher de 2500€. Par ailleurs, le dispositif pourra s'inspirer du titre mobilité Bruxell'Air mis en place par la région de Bruxelles-Capitale. Ainsi, la logique serait celle d'un budget mobilité avec un montant crédité sur un titre-mobilité ou MaaS et des services de mobilité sélectionnés disponibles sur plusieurs années (2 en Belgique).

Cette mesure complète les propositions SD-A1.1 et SD-A1.2 de la Convention citoyenne pour le climat qui visent à développer les incitations aux transports alternatifs à la voiture individuelle.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Compléter la prime à la conversion avec une prime à la mobilité durable (amendement 2)

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires
et le Club des villes et territoires cyclables

ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la
résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 25


A la fin de l'article, ajouter un alinéa ainsi rédigé :

“Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret au plus tard le
1^{er} janvier 2022.”

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à préciser le champ d'application des aides au report modal instituées lors de
l'examen en première lecture du projet de loi.

Pour atteindre les objectifs climatiques de la France et lutter efficacement contre la pollution de l'air,
il est indispensable de rendre les alternatives à la voiture individuelle désirables. Cela passe par un
cadre fiscal équitable et incitatif qui donne le choix aux citoyens de choisir leur mobilité et d'avoir accès



à des solutions propres : vélos, vélos à assistance électrique, vélos cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

Le Gouvernement a ainsi souhaité élargir les aides à la transition vers des solutions de mobilité territoriales vertueuses. Les amendements 5360 et 5903 ont ainsi permis d'étendre les champs d'utilisation de la prime à la conversion à l'achat d'un ou plusieurs vélos ou vélos à assistance électrique. Ces amendements ont aussi ouvert la possibilité aux professionnels de bénéficier d'aide à l'acquisition d'un vélo (cargo). L'article 25bis institué par l'amendement 5223 vise quant à lui à amplifier les dispositifs d'accompagnement des ménages dans les ZFE-m, en complément des aides précitées.

Le périmètre de ces aides (incluent-elles les vélos cargo, vélos pliants, services vélo, abonnements aux transports en commun, service d'autopartage, de covoiturage, etc. ?) méritent cependant d'être précisées afin de donner des signaux clairs aux ménages engagés dans la transition de leur mobilité. Leur montant sera crucial afin de réduire au maximum le reste à charge des ménages, principal frein au changement de modes de transport.

L'équité de la prime à la conversion devra passer par un montant similaire d'aide que pour l'achat de véhicules moins polluants et électriques, c'est-à-dire un montant plancher de 2500€. Par ailleurs, le dispositif pourra s'inspirer du titre mobilité Bruxell'Air mis en place par la région de Bruxelles-Capitale. Ainsi, la logique serait celle d'un budget mobilité avec un montant crédité sur un titre-mobilité ou MaaS et des services de mobilité sélectionnés disponibles sur plusieurs années (2 en Belgique).

Cette mesure complète les propositions SD-A1.1 et SD-A1.2 de la Convention citoyenne pour le climat qui visent à développer les incitations aux transports alternatifs à la voiture individuelle.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Étendre le bonus vélo à assistance électrique en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT D'APPEL

N°

Présenté par :

ARTICLE 25

Après l'alinéa 10, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'article D. 251-2 du Code de l'Énergie relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants devra être modifié dans les six mois suivant la promulgation de cette loi.

« Ces modifications se rapporteront aux critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique et supprimeront le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement d'appel invite à proposer au Gouvernement de modifier les critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet attribuée par la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales.

Cet amendement reprend la proposition SD-A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui appelle à "inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés".

Le bonus vélo à assistance électrique est le dispositif actuellement en vigueur. Cette aide est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France qui acquiert un cycle à pédalage assisté, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, neuf, qui n'utilise pas de batterie au plomb et n'est pas cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition.

Les conditions d'attribution de cette aide ont été modifiées à la baisse par le décret publié le 31 décembre 2017 au Journal officiel en excluant de cette aide les habitants des collectivités qui n'ont pas instauré d'aide locale. Il est proposé de rétablir le bonus vélo dans sa version initiale de février 2017 en supprimant le critère de conditionnalité de l'aide de l'Etat à l'obtention d'une aide ayant le même objet, attribuée par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales.

Le VAE met de nombreux nouveaux cyclistes en selle. Ceux qui auparavant considéraient le vélo comme trop difficile et hors de leur portée. En milieu rural ou péri-urbain où la motorisation est particulièrement importante, le VAE permet aux ménages de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture. Accompagnant la dynamique du VAE en France, la mise en place du bonus vélo a permis l'augmentation de 89% des ventes de VAE en 2017 (contre 31% en 2016). En 2018, et suite au décret restreignant les conditions d'accès à cette aide, l'augmentation des ventes est passée de 22%, puis à 12% en 2019 (chiffres Union Sport Cycle). Les chiffres le montrent : les nouveaux critères de conditionnalités du bonus vélo ont fortement diminué la progression des ventes de VAE en France, ralentissant l'essor que ce mode de déplacement pourrait connaître.

Par ailleurs, le fait que l'aide de l'Etat doive se cumuler obligatoirement à une aide locale déjà existante limite l'accès du plus grand nombre à cette aide et engendre des inégalités, une double peine pour les habitants de ces territoires exclus. Ce critère creuse la fracture et les inégalités entre les habitants des zones péri-urbaines et rurales vis-à-vis de cette aide et ce faisant la fracture territoriale sur l'accès à la mobilité. Le VAE est pourtant un moyen de transport d'avenir pour ces territoires qui connaissent une faible pratique cyclable aujourd'hui alors même que 48% des déplacements dans les communes périphériques et 58% dans les banlieues font moins de 10 km.

Le rapport d'information sénatorial de M. Olivier Jacquin datant de janvier 2021 sur "les mobilités dans les espaces peu denses en 2040" dans le cadre de la délégation à la prospective pointait l'enjeu du développement du VAE pour la mobilité et le développement socio-économique des zones rurales et périurbaines. Alors qu'au sein des zones rurales et périurbaines, la voiture est le moyen de transport majoritaire, y compris pour des déplacements de moins de 5 km, de plus en plus de ces territoires souhaitent investir dans des aménagements cyclables pour augmenter la pratique du vélo lors des déplacements quotidiens. En effet, avec la crise sanitaire, la pratique du vélo a augmenté de 27% au



niveau national, mais seulement de 15 % dans le périurbain et dans les espaces ruraux (bulletin “fréquentation vélo et déconfinement” Vélo & Territoires). Il est essentiel de soutenir le développement des mobilités actives au sein de tous les territoires, et l’un des moyens à privilégier pour y parvenir est d’élargir l’aide à l’achat de VAE en rendant tous les territoires éligibles.

Étendre le bonus vélo à assistance électrique à l'ensemble des particuliers, sans conditions de ressources

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT D'APPEL

N°

Présenté par :

ARTICLE 25

Après l'alinéa 10, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« L'article D. 251-2 du Code de l'Énergie relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants devra être modifié dans les six mois suivant la promulgation de cette loi.

« Ces modifications se rapporteront aux critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique et élargiront les catégories de publics bénéficiaires de cette aide à tous les particuliers, sans condition de ressources. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement d'appel invite à proposer au Gouvernement de modifier les critères d'éligibilité du bonus vélo à assistance électrique pour renforcer son accessibilité aux particuliers, sans conditions de ressources.

Cet amendement reprend la proposition SD-A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui appelle à "inciter à utiliser des moyens de transports doux ou partagés".

Le bonus vélo à assistance électrique est le dispositif actuellement en vigueur. Cette aide est attribuée à toute personne physique majeure justifiant d'un domicile en France qui acquiert un cycle à pédalage assisté, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, neuf, qui n'utilise pas de batterie au plomb et n'est pas cédé par l'acquéreur dans l'année suivant son acquisition.

Les conditions d'attribution de cette aide ont été modifiées à la baisse par décret publié le 31 décembre 2017 au Journal officiel, en recentrant cette aide sur les ménages les plus modestes. Il est proposé de rétablir le bonus vélo dans sa version antérieure et de permettre à toutes et à tous de bénéficier du bonus vélo sans conditions de ressources.

Le VAE met de nombreux nouveaux cyclistes en selle. Ceux qui auparavant considéraient le vélo comme trop difficile et hors de leur portée. En milieu rural ou péri-urbain où la motorisation est particulièrement importante, le VAE permet aux ménages de se passer d'une deuxième ou d'une troisième voiture. La mise en place du bonus vélo a permis l'augmentation de 89% des ventes de VAE en 2017 (contre 31% en 2016). En 2018, et suite au décret restreignant les conditions d'accès à cette aide, l'augmentation des ventes est passée de 22%, puis à 12% en 2019 (chiffres Union Sport Cycle).

Les chiffres le montrent : les nouveaux critères de conditionnalités du bonus vélo ont fait fortement diminuer la progression des ventes de VAE en France, impactant toute la filière vélo.

Par ailleurs, ce critère de conditionnalité limite l'accès du plus grand nombre à cette aide. Dans les conditions actuelles, seul 1 français sur 2 est éligible au "bonus vélo". Seuls les ménages ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 € peuvent bénéficier de cette aide. Au vu des conditions de la configuration du marché des VAE (le prix des VAE est encore très élevé), ce plafond est aujourd'hui inopportun et exclut beaucoup de ménages qui pourraient être incités à adopter une mobilité active.

Les chiffres le prouvent : en 2019, seulement 859 bonus vélo à assistance électrique ont été versés, pour une enveloppe totale de 75 000 €. En 2020, 1643 bonus vélo à assistance électrique ont été versés pour un montant de 184 000 €.

La progression de la pratique cyclable en France et l'enjeu que son développement représente pour les territoires justifie que ce plafond de ressources soit supprimé, plafond d'ailleurs qui n'existe pas pour la prime à la conversion.

Développer les investissements dans les infrastructures cyclables au travers de l'augmentation du fonds vélo

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

APRES ARTICLE 25 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 25 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Pour atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9 % en 2024 et 12 % en 2030, tels que définis respectivement par le Plan vélo et la Stratégie nationale bas carbone, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire. Cet accompagnement est mis en cohérence avec les besoins identifiés pour atteindre les objectifs précités, en s'appuyant notamment sur les scénarios étudiés par l'ADEME - l'Agence de la transition écologique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à relever le montant des investissements publics dédiés au financement des infrastructures cyclables, en complément des investissements menés par les collectivités territoriales.



L'objectif que s'est fixé la France lors de l'annonce du plan vélo national en 2018 est d'atteindre une part modale de 9% en 2024, soit un triplement par rapport à aujourd'hui. Pour ce faire, le Gouvernement s'est doté d'un Plan vélo financé par un fonds de 350 M€ en sept ans, soit 50 M€ par an. En seulement 2 années, 61% de l'enveloppe initiale a déjà été consommée, ce qui souligne que le calibrage initial n'est plus à la hauteur des enjeux. De plus, les fonds supplémentaires prévus dans le cadre du plan France Relance (200 M€ sur deux ans) qui devaient être fléchés prioritairement vers les mobilités actives ne l'ont, aux dires de l'Etat et des Régions, pas été.

Or, bien que les efforts financiers réalisés ces dernières années méritent d'être soulignés, la tendance des investissements actuels ne permet pas d'atteindre ces objectifs. Le développement du vélo a changé d'échelle ces dernières années, et encore plus ces derniers mois. Cette dynamique nécessite d'être accompagnée, comme en témoigne l'engouement pour les appels à projet Vélo et territoires.

La réalisation de l'objectif de 9% de part modale en 2024 nécessite donc de suivre une trajectoire volontariste qui vise le développement du vélo dans tous les territoires et auprès de tous les publics. En effet, avec un budget moyen de 8€ par an et par habitant (dont 0,75 €/an/habitant issus du plan vélo), les estimations de l'ADEME montrent que la part modale du vélo n'atteindra que 3,5% en 2030 avec de très fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales.

L'effort d'investissement doit donc être renforcé selon les recommandations de l'ADEME pour atteindre 30 €/hab./an et porter le montant du fonds vélo à 500 M€ par an (7,5 €/an/habitant).

Cet amendement reprend pour partie une demande la Convention citoyenne pour le climat (SD-A2.3) actualisée des conclusions de l'étude économique de la Direction Générale des Entreprises (DGE) et de l'Agence de la Transition Écologique (ADEME) : Impact économique et potentiels de développement des usages du vélo en France, avril 2020.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Intégrer l'acquisition de vélos dans le cadre d'une activité professionnelle à la TVA déductible

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) et les Boîtes à Vélo France

AVANT ARTICLE 26 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 26, insérer un nouvel article ainsi rédigé :

« I. L'article 206 du Code général des impôts, annexe II dans son point 6° du 2 du IV est complété par un alinéa g ainsi rédigé :

« g. De type cycles ou cycles à pédalage assisté utilisés à des fins professionnelles, à l'exclusion des activités transfrontalières »

« II. - La perte de recettes pour l'Etat 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.

« III. Le présent article entre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2022.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement fait suite aux annonces gouvernementales récentes et à la mise en place du plan national pour le développement de la cyclo-logistique.

Il vise à rendre déductible la TVA lors de l'achat d'un vélo à deux ou trois roues utilisé dans le cadre d'une activité professionnelle. Il viendrait ainsi mettre sur un pied d'égalité le concept de déductibilité de la TVA entre un véhicule utilitaire et un vélo utilisé à des fins professionnelles.

Pour les professionnels, cet amendement pourrait conduire à une incitation à l'achat de ce type de vélo dans le cadre d'une démarche durable. Il permettrait aussi aux entreprises à vélo (artisans, plomberie, métiers de la santé) de voir leur outil de travail reconnu comme tel.

En conformité avec la Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, la déduction de la TVA s'appliquera aux véhicules ou engins de type vélos-cargos, à l'exception des vélos-cargos utilisés pour des activités transfrontalières.

Cet amendement est complémentaire du travail de définition réglementaire des cargo-cycles.

Il convient, à travers cet amendement de mettre en valeur les entreprises qui feront le choix de la mobilité durable.

Amendement de repli : intégrer l'acquisition de véhicules de cyclo-logistique à la TVA déductible

Avant l'article 26, insérer un nouvel article ainsi rédigé :

« I. L'article 206 du Code général des impôts, annexe II dans son point 6° du 2 du IV est complété par un alinéa g ainsi rédigé :

« g. Affectés à la cyclo-logistique, à l'exclusion des activités transfrontalières »

« II. - La perte de recettes pour l'Etat 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.

« III. Le présent article entre en vigueur au plus tard le 1er janvier 2022.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement fait suite aux annonces gouvernementales récentes et à la mise en place du plan national pour le développement de la cyclo-logistique.

Il vise à rendre déductible la TVA lors de l'achat d'un véhicule de cyclo-logistique. Il viendrait ainsi mettre sur un pied d'égalité le concept de déductibilité de la TVA entre un véhicule utilitaire et un véhicule de cyclo-logistique.

Pour les professionnels, cet amendement pourrait conduire à une incitation à l'achat de véhicule de cyclo-logistique dans le cadre d'une démarche durable.



En conformité avec la Directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, la déduction de la TVA s'appliquera aux véhicules ou engins de type vélos-cargos, à l'exception des vélos-cargos utilisés pour des activités transfrontalières.

Il convient, à travers cet amendement de mettre en valeur les entreprises qui feront le choix de la logistique durable.

Développer le système vélo en parcs-relais

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

ARTICLE 26 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 26


Remplacer l'article 26 par un article ainsi rédigé :

« I. Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

« 1° Après les mots : « l'usage de la voirie », les mots « la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes » sont supprimés.

« II. Après le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est introduit un paragraphe 7°bis ainsi rédigé :

« 7°bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, la mise en place de stationnement sécurisés pour les cyclistes et, le cas échéant, la mise à disposition de vélos en libre-service permettant la jonction avec la ville centre ou un service de réparation des vélos.



« III. – Les dispositions du I s’appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d’urbanisme en tenant lieu mentionnés au deuxième alinéa de l’article L. 151-44 du code de l’urbanisme dont l’organe délibérant de l’autorité organisatrice de la mobilité a décidé l’élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi.

« IV. – Au 3° de l’article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, après les mots : « aux véhicules bénéficiant d’un signe distinctif de covoiturage », sont insérés les mots : « , aux véhicules des usagers des transports publics de personnes ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à appuyer, dans les plans de mobilité, la création de stationnements vélo sécurisés aux abords ou dans les parcs de rabattement situés en entrée d’agglomération. Le déploiement de ces stationnements vélo, associé à une politique de limitation du stationnement et de l’accès motorisé en centre-ville, doit permettre aux usagers du P+R de réaliser les derniers kilomètres de leurs trajets quotidiens à vélo et contribue à limiter la place de la voiture en ville.

Cette addition à l’article 26 est en accord avec les objectifs du plan national vélo qui vise 9% de part modale à horizon 2024 et complète la mesure SD-A1 de la Convention citoyenne pour le climat dans le cadre de l’objectif visant à « Modifier l’utilisation de la voiture individuelle, en sortant de l’usage de la voiture en solo et en proposant des solutions alternatives au modèle dominant (voiture thermique et autosolisme) »

La Loi d’orientation des mobilités a conduit à élargir la compétence des autorités organisatrices de la mobilité et leur rôle. L’AOM est ainsi appelée à définir, via le plan de mobilité, une politique intégrant l’ensemble des modes. Elle est compétente pour organiser des services publics de transports collectifs, mais elle est également compétente pour contribuer au développement des mobilités actives, partagées et solidaires. Dans ce cadre, les AOM doivent mettre en place des mesures pour améliorer l’intermodalité entre tous les modes, y compris le vélo. S’il est nécessaire de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville via les parcs de rabattement, il est également possible de favoriser une chaîne de mobilité voiture-vélo favorable au report modal. Une possibilité d’autant plus intéressante dans un contexte de développement de réseaux express vélo sur de longues distances (Paris, Grenoble, Lyon) ou, le cas échéant, comme alternative décarbonée autonome, rapide, immédiate, efficace aux transports en commun depuis le parc relais jusqu’à la ville centre.

Cette possibilité est également intéressante pour maîtriser la circulation motorisée dans les centres des villes moyennes ou petites qui ne disposent pas d’un mode performant de transports collectifs. Elle peut être couplée à la mise à disposition des usagers du parc de vélos ou de VAE adaptés au transport de personnes ou de bagages.

Cet amendement complète les propositions suivantes formulées par la Convention citoyenne pour le climat (CCC) dans le SD-A1.1 : Inciter à utiliser des moyens de transports « doux »

Intégrer les schémas directeurs vélo dans les plans de mobilité et les rendre opposables dans les documents d'urbanisme

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

ARTICLE 26 SEPTIES du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 26 SEPTIES

L'article 26 septies est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, les mots « il comprend » sont remplacés par les mots « il prend en compte »

2° Le troisième alinéa est ainsi modifié :

« 3° Les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes »

3° Les dispositions du présent article sont applicables au 1er octobre 2021.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le cadre du plan vélo, l'Etat a mis en place un dispositif d'aide à la réalisation d'aménagements cyclables sur des itinéraires figurant au schéma national des véloroutes ou aux schémas cyclables que les différentes collectivités sont invitées à réaliser. L'ADEME finance l'étude de ces schémas directeurs. La mise en œuvre des aménagements impose qu'ils soient pris en compte dans les documents de programmation comme dans les documents d'urbanisme, et notamment dans les SCOT comme c'est le cas en Ile-de-France (article L1214-10 du code des transports), pour permettre de garantir la continuité des aménagements.

Ce principe a été adopté par l'Assemblée Nationale en première lecture par le biais de l'article 26 septies.

Toutefois, la rédaction retenue par les députés risque de créer, de fait, une tutelle d'une collectivité sur une autre, en obligeant les autorités organisatrices de la mobilité à intégrer, tels quels, ces schémas dans leurs plans de mobilité. Pour y remédier, le présent amendement propose de remplacer cette intégration « de fait » par une « prise en compte ».

Par ailleurs, le code des transports dispose que les plans de mobilité doivent aujourd'hui être compatibles avec les SCOT lorsque ceux-ci existent. Le présent amendement propose que les itinéraires cyclables approuvés par les collectivités concernées, ou par l'Etat, soient directement pris en compte par les SCOT lors de leur prochaine approbation ou révision.

Cette nouvelle rédaction permet en outre d'élargir la mesure à tous les territoires non couverts par des plans de mobilité.

Définir le cargo-cycle et l'intégrer dans les plans de mobilité

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) et les Boîtes à Vélo France

APRES ARTICLE 26 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 26 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« I. – Pour lutter contre la pollution de l'air et réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, l'Etat se fixe pour objectif d'accompagner le développement de la mobilité professionnelle à vélo des entreprises dont celles opérant une activité de cyclo-logistique. Cet accompagnement est mis en cohérence avec les travaux de création d'un référentiel sur les cargo-cycles conduits par l'ADEME en lien avec les associations professionnelles en apportant notamment une définition réglementaire de ce type de véhicules.

« II. – Le 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

« Après le mot « covoiturage », sont insérés les mots « les cargo-cycles utilisés à des fins professionnelles ».

« III. – Le 8° de l’article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

« 1. Après le mot « livraison » sont insérés les mots « le type de motorisation » ;

« 2. Après le mot « stationnement » sont insérés les mots « en assurant le développement et l’intégration de la cyclo-logistique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement fait suite aux annonces gouvernementales récentes et à la mise en place du plan national pour le développement de la cyclo-logistique

Il vise à définir la notion de cargo-cycle et à inclure dans les plans de mobilités la question de la cyclo-logistique (utilisation professionnelle de cycles avec ou sans assistance électrique, avec ou sans remorque, pour la livraison urbaine) et plus largement les déplacements professionnels en cargo-cycle.

L’ADEME a validé le référentiel et la définition proposés par l’association Les Boîtes à vélos : le vélo-cargo est défini comme un “cycle à deux ou 3 roues vendu pour transporter le pilote pouvant transporter une charge supérieure à 45kg. Est également inclus dans cette définition l’attelage cycle plus remorque”. L’article R.311-1 du Code de la route devra donc être modifié pour intégrer cette définition et donner une existence légale à ce type d’activités.

Tout particulièrement, la logistique urbaine du dernier kilomètre représente un défi considérable pour les territoires urbains et les acteurs de la logistique. Génératrice d’embouteillages (20% du trafic automobile), d’émission de gaz à effet de serre (15% des émissions de CO2eq sont dues au transport de marchandise), de pollution de l’air (30% de la pollution en ville) et de nuisances sonores, la logistique est pourtant indispensable au bon fonctionnement des villes.

La cyclo-logistique constitue une réponse durable à cet essor de la livraison et aux émissions de gaz à effet de serre qui l’accompagne. Propre, silencieuse et limitant l’encombrement, elle permet de substituer avec efficacité aux véhicules utilitaires légers.

Intégrer la problématique de la mobilité professionnelle durable dans les plans de mobilités permettra d’anticiper et d’accompagner au mieux le développement des usages. Il sera en effet nécessaire d’adapter l’espace urbain (places de stationnement réservées, pistes cyclables plus larges) ainsi que le foncier (hubs de cyclo-logistique).

Amendement de repli : intégrer la cyclo-logistique dans les plans de mobilité

Après l’article 26 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« I. – Le 7° de l’article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

« Après le mot « covoiturage », sont insérés les mots « les cycles et cycles à pédalage assisté utilisés à des fins professionnelles ».

« II. – Le 8° de l’article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :

« 1. Après le mot « livraison » sont insérés les mots « le type de motorisation » ;

« 2. Après le mot « stationnement » sont insérés les mots « en assurant le développement et l’intégration de la cyclo-logistique ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement fait suite aux annonces gouvernementales récentes et à la mise en place du plan national pour le développement de la cyclo-logistique.

Il vise à inclure dans les plans de mobilités la question de la cyclo-logistique (utilisation professionnelle de cycles avec ou sans assistance électrique, avec ou sans remorque, pour la livraison urbaine) et plus largement les déplacements professionnels en cargo-cycle.

Tout particulièrement, la logistique urbaine du dernier kilomètre représente un défi considérable pour les territoires urbains et les acteurs de la logistique. Génératrice d'embouteillages (20% du trafic automobile), d'émission de gaz à effet de serre (15% des émissions de CO₂eq sont dues au transport de marchandise), de pollution de l'air (30% de la pollution en ville) et de nuisances sonores, la logistique est pourtant indispensable au bon fonctionnement des villes.

La cyclo-logistique constitue une réponse durable à cet essor de la livraison et aux émissions de gaz à effet de serre qui l'accompagne. Propre, silencieuse et limitant l'encombrement, elle permet de substituer avec efficacité aux véhicules utilitaires légers.

Intégrer la problématique de la mobilité professionnelle durable dans les plans de mobilités permettra d'anticiper et d'accompagner au mieux le développement des usages. Il sera en effet nécessaire d'adapter l'espace urbain (places de stationnement réservées, pistes cyclables plus larges) ainsi que le foncier (hubs de cyclo-logistique).

Réduire l'usage de véhicules thermiques pour le transport de marchandises en ZFE-m et développer les alternatives vertueuses

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) et les Boîtes à
Vélo France

ARTICLE 27 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la
résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :


ARTICLE 27

Après les mots « supérieure à cinquante kilomètres. », ajouter l'alinéa suivant :

« 4° Il est ajouté un VII ainsi rédigé :

« VII. - Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en vertu du deuxième alinéa du I, l'autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules thermiques utilisés pour le transport de marchandises.

« En application de l'alinéa précédent, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées dans ces zones de manière régulière au regard des critères mentionnés au deuxième alinéa du I, les mesures de restrictions imposent aux entreprises engagées dans des activités de transport de marchandise dans ces zones, des seuils de répartition des modes de transports différenciant les véhicules terrestres par type de motorisation et le transport par mobilités actives avec ou sans assistance électrique.



« Les modalités d'application du présent VII sont prévues par arrêté. Elles préciseront notamment les seuils de répartition mentionnés à l'alinéa précédent et leur évolution dans le temps par mode de transport. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à imposer aux transporteurs / chargeurs dont une part de l'activité est effectuée au sein d'une zone à faibles émissions mobilité de mettre en place une trajectoire visant à réduire la pollution liée aux modes de transports de marchandises qu'ils utilisent.

La logistique représente aujourd'hui 30% de la pollution de l'air en milieu urbain qui serait responsable en France de 48 000 décès prématurés par an. Après une année 2020 particulière inscrivant une croissance record des flux logistiques de 20%, les projections pour les prochaines décennies restent élevées avec une croissance prévue de 8% par année. Face à cette augmentation importante et durable de la demande en transports de marchandises liée notamment à la croissance du secteur du commerce en ligne, c'est toute une nouvelle logistique urbaine qui est amenée à se mettre en place. Cette logistique urbaine devra notamment intégrer les contraintes de place liées au développement d'une ville apaisée réduisant la place accordée aux transports motorisés et à la pollution sous toutes ses formes et notamment sonore.

Ainsi, il est proposé de mettre en place des mesures de restrictions avec un accompagnement des collectivités visant à améliorer l'organisation de la logistique urbaine et à développer notamment le transport de marchandises par modes dits actifs, plus communément désigné par le terme de « cyclo-logistique ». Cette logistique du « dernier km » se développe aujourd'hui fortement pesant plus de 1,5 Md€ selon une étude des Echos. La montée en puissance de moyens de transport comme le vélo cargo doit donc être accompagnée.

Rendre effectif le déploiement du dispositif “savoir rouler à vélo”

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires
et le Club des villes et territoires cyclables

APRES ARTICLE 27 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de
la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 27 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

L'article L. 312-13-2 du code de l'éducation est ainsi modifié :


« I. - Le deuxième alinéa est ainsi modifié :

« 1° après les mots « Cet apprentissage », insérer les mots “gratuit et universel”

« 2° après les mots “est organisé”, insérer les mots “à compter du 1er janvier 2024”

« 3° après les mots “ou extrascolaire”, insérer la phrase “Le contrôle des acquis est obligatoirement
réalisé dans le cadre scolaire.”

« II. - Au quatrième alinéa, le mot “écoles” est remplacé par les mots “établissements
d'enseignement”



« III. - L'article est complété par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la Loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport interministériel faisant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage mentionné au premier alinéa. Ce rapport porte notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif ; il précise sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires, ainsi que la part des enfants issus de foyers situés sous le seuil de pauvreté touchés par le dispositif, et la part des enfants au sein d'un foyer résidant dans une commune multipolarisée touchés par le dispositif. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à renforcer le cadre légal encadrant l'enseignement de la pratique sécurisée et autonome du vélo dans l'espace public, issu de la LOM.

La formation dès l'enfance à la pratique du vélo constitue un levier essentiel de sensibilisation et d'autonomisation des enfants. Le savoir rouler à vélo constitue par ailleurs un dispositif pleinement intégré dans la perspective des Jeux Olympiques 2024. L'annonce en hémicycle du financement du programme de certificats d'économie d'énergie Génération Vélo à hauteur de 21 M€ sur 3 ans va permettre de crédibiliser l'objectif assigné au savoir rouler à vélo lors de l'annonce du plan vélo et mobilités actives par le Premier ministre le 14/09/2018.

La nouvelle rédaction souligne le rôle de l'éducation nationale dans la mise en place de cet apprentissage de façon universelle et gratuite afin de la rendre accessible à tous. Le calendrier de déploiement du dispositif pourra viser en priorité les zones les plus polluées soumises à une ZFE-m visée à l'article 27 de ce projet de loi. Cette mesure, qui doit aller de pair avec l'aménagement des villes, a pour objectif de favoriser l'utilisation du vélo en toute sécurité.

Elle s'intègre aussi pleinement dans la lutte menée contre la sédentarité. Comme le souligne l'Anses, un risque pèse sur la santé de deux adolescents sur trois : pour contrer cela, il faut inciter à davantage de déplacements à vélo ou à pied.

Cette mesure complète la disposition SD A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui vise à développer la pratique sécurisée du vélo en milieu scolaire.

Cet amendement est présenté par le Club des élus nationaux pour le vélo à partir de propositions de la FUB, du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo et territoires.

Limiter dans les ZFE-m la circulation à certaines heures des poids lourds ne disposant pas de dispositifs de détection des angles morts

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

APRES ARTICLE 27 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :


ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 27 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Après l'article L. 2213-5 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Art. L. 2213-5-1. – Dans les zones à faibles émissions mobilité visées à l'article L. 2213-4- 1 du code général des collectivités territoriales, le maire peut, par arrêté motivé, interdire à certaines heures l'accès de tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique aux véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes et qui ne sont pas équipés de systèmes avancés capables de détecter les usagers vulnérables de la route se trouvant à proximité immédiate de l'avant ou du côté droit du véhicule en vue d'avertir le conducteur de leur présence et de le mettre en mesure d'éviter une collision.

« Les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes font l'objet d'une identification attestant de la présence à leur bord des systèmes mentionnés à l'alinéa précédent.



« Les modalités d’application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d’État. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à donner la possibilité au maire de restreindre dans les ZFE-m la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables à certaines heures.

Le trilogue européen a acté l’obligation d’ici 2024 d’intégrer des dispositifs techniques obligatoires permettant d’alerter le conducteur d’un poids-lourd de la présence d’un usager vulnérable dans l’un des angles morts du véhicule. Cette obligation ne concerne cependant que les véhicules neufs.

Nous proposons d’accélérer cette mise en œuvre et de permettre aux maires de se positionner en avance de phase, pour la sécurité de tous les usagers de la route. A Paris, par exemple, un accident mortel de cycliste sur deux concerne une collision avec un poids lourd, souvent lorsque le cycliste roule ou stationne dans l’angle mort du véhicule.

Il s’agirait ainsi d’inciter les professionnels à équiper leurs véhicules en circulation d’un tel dispositif de détection par un mécanisme laissant aux maires le soin de déterminer ce qui est le plus adapté à leur territoire, sur le modèle du Grand Londres. Le coût du dispositif, aujourd’hui estimé à environ 1 500 euros, devrait quant à lui décroître à mesure que le marché se développe. De plus, l’Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement (5360) instituant un sur bonus à l’achat de ces dispositifs, réduisant d’autant le coût pour les transporteurs.

Cette mesure, sécurisante pour les chauffeurs comme pour les usagers, contribue à la création d’un urbanisme apaisé, où l’espace public favorise le développement des mobilités actives qui concourt à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Compléter le dispositif « Savoir rouler à vélo » par un « Savoir réparer son vélo »

Amendement rédigé par L'Heureux Cyclage

APRES ARTICLE 29 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL


Après l'article 29 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

La section 6 du chapitre II du titre Ier du livre III de la deuxième partie du code de l'éducation est complétée par un article L. 312-13-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 312-13-3 - L'apprentissage de l'usage du vélo en sécurité a pour objectif de permettre à chaque élève du second degré d'être autonome dans le diagnostic, l'entretien et la réparation d'un vélo. Il complète le dispositif d'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité dispensé dans les établissements du premier degré tel que prévu au L. 312-13-2 du présent code.

Cet apprentissage est organisé dans un cadre scolaire, périscolaire ou extrascolaire.

Les programmes d'enseignement du second degré visent à faire acquérir, à l'élève, des compétences mécaniques de base et contribuent à cet apprentissage.



Les établissements du second degré veillent à ce que tous les élèves et leurs familles aient la connaissance des offres de formation proposées par les structures locales partenaires dans les temps périscolaire et extrascolaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à compléter les dispositif « Savoir rouler à vélo ». Il introduit dans la loi un dispositif d'apprentissage du diagnostic et de la réparation d'un vélo venant compléter l'apprentissage du déplacement sécurisé.

Le déplacement sur un véhicule en bon état est primordial pour assurer des déplacements sécurisés du domicile vers les établissements d'enseignement. Or 34% des cyclistes n'entretiennent que rarement ou jamais leurs bicyclettes, et les pannes liées à ce manque d'entretien sont courantes. En cas de panne, 7 fois sur 10, les cyclistes choisissent de réparer eux-mêmes leur vélo (*source : Enquête ADEME Les français et la réparation, 2020*). L'amendement proposé répond à ce constat en s'assurant que tous les élèves soient en capacité de rouler sur un vélo sécurisé. Il permet également d'inciter à l'usage de ce mode de transport en développant une véritable culture vélo à un âge clé pour la poursuite de la pratique.

Cette mesure complète la disposition SD A1.3 de la Convention citoyenne pour le climat qui vise à développer la pratique sécurisée du vélo en milieu scolaire, en proposant que les élèves puissent réaliser l'entretien des cycles mis à disposition par les établissements du secondaire. Le « Savoir réparer son vélo » pourra reposer dans sa mise en œuvre sur le réseau de 250 ateliers d'apprentissage de la mécanique cycle répartis sur le territoire.

Introduire un item vélo dans le barème fiscal

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

APRES ARTICLE 29 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 29 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Le 8ème paragraphe du 3° de l'article 83 du code général des impôts est ainsi modifié :

« A la fin du paragraphe ajouter la phrase : « Ce barème comprend une colonne dédiée aux cycles ;

le montant du barème kilométrique ne peut être inférieur à 1/2000ème du forfait mobilités durables annuel exonéré de charges fiscales et de cotisations sociales ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le barème fiscal fixé chaque année par arrêté du ministre chargé du budget sert d'une part à déduire des impôts sur le revenu des frais kilométriques liés aux déplacements professionnels pour les personnes ne souhaitant pas bénéficier des abattements forfaitaires mais il est également utilisé par



d'autres autorités. Ainsi l'URSSAF accepte d'exonérer de cotisations sociales le remboursement par l'employeur des frais liés à l'utilisation par le salarié de son véhicule personnel.

Si l'abattement fiscal lié aux déplacements professionnels ne devrait dans la plupart des cas présenter aucun intérêt pour un cycliste dont les dépenses restent modestes au regard des 10% du forfait, il n'en est pas de même des autres utilisations du barème.

L'introduction d'un barème « cycle », évoquée à plusieurs reprises lors de la discussion de la LTECV ou de la LOM a toujours été renvoyée au règlement mais jamais mise en œuvre. L'objet du présent amendement est d'imposer la prise en compte des cycles dans ce barème dont la refonte a été demandée par les membres de la Convention citoyenne pour le climat. Le montant minimum de ce forfait est celui de la défunte indemnité kilométrique vélo.

Rapport de la CCC : SD-A1.2

Fixation d'une éco-contribution pour la livraison au consommateur

Amendement rédigé par Les Amis de la Terre

APRES ARTICLE 30 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 30 insérer un nouvel article ainsi rédigé :

« Le titre II de la première partie du livre premier du code général des impôts est complété par un chapitre VI bis ainsi rédigé :

« Chapitre VI bis : Taxe d'éco-responsabilisation

« Article 302 bis G «

I. « Il est institué une taxe sur la livraison de biens à destination de toute personne physique ou morale non assujettie à la taxe sur la valeur ajoutée et commandée par voie électronique.

« La taxe est due par le consommateur qui réalise la transaction par voie électronique, lorsque celle-ci donne lieu à une livraison entre les mains du consommateur.

« Ces dispositions s'appliquent aux livraisons dans les communes de plus de 20 000 habitants identifiées par l'Institut national de la statistique et des études économiques.

« Sont exonérés de la taxe les consommateurs qui font le choix d'une livraison dans un établissement de l'entreprise auprès de laquelle la commande a été effectuée, en points relais ou en bureaux de Poste.

« Sont exonérés de la taxe les consommateurs qui font le choix d'une livraison effectuée depuis un lieu physique marchand ou réalisées par un opérateur disposant d'un lieu physique marchand présent sur le bassin de vie identifié par l'Institut national de la statistique et des études économiques d'origine de la commande

« Sont exonérées de la taxe les consommateurs qui font le choix d'une livraison effectuée par des opérateurs répondant aux critères visés par les 3°, 4° et 5° du décret n°2020-371

« Le tarif de la taxe est fixé, par transaction effectuée, hors taxes et hors frais de livraison, conformément aux dispositions ci-dessous :

| Montant de la transaction | Tarif applicable |
|---------------------------|------------------|
| N'excédant pas 50€ | 1 € |
| Entre 50€ et 100€ | 2 € |
| Supérieur à 100€ | 5 € |

« La taxe est collectée par le vendeur et reversée au trésor public. Lorsque la transaction donnant lieu à la taxe a été réalisée sur un site administré par un opérateur, quel que soit son lieu d'établissement, qui met en relation à distance, par voie électronique, des personnes en vue de la vente d'un bien, l'opérateur de la plateforme est chargé de collecter cette taxe et de la reverser au trésor public.

« Les modalités de déclaration du produit collecté, le contrôle, le recouvrement, le contentieux, les garanties et sanctions relatifs à la taxe seront précisées par décret.

«II. Chaque taxe sur chaque produit livré non payée spontanément sera sanctionnée par une contravention de 3^{ème} classe

« III. Les dispositions du I sont applicables à compter du 1er janvier 2022.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement prévoit que les transactions donnant lieu à la livraison physique de biens en un lieu autre qu'un point de retrait ou un établissement du fournisseur sont assujetties à une taxe forfaitaire en fonction d'un barème lié au montant de la commande. Il est prévu d'exonérer les livraisons effectuées par un opérateur disposant d'un lieu physique marchand sur le bassin de vie. Il est prévu d'exonérer la livraison faite à partir d'une « petite entreprise » au sens des entreprises éligibles au fonds de solidarité (moins de 10 salariés, chiffre d'affaires inférieur à 1 million d'euros et un bénéfice inférieur à 60 000 euros). Enfin, afin de ne pas créer de disparités envers les territoires ruraux ne disposant pas de points de collecte, l'amendement limite cet assujettissement aux consommateurs résidant dans des communes de plus de 20 000 habitants, communes qui disposent d'un maillage de points de relais suffisants (en moyenne cinq par ville).

Ce dispositif vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier de marchandise, objectif poursuivi par le chapitre II du Titre III "Se déplacer", ainsi qu'à rétablir l'équité fiscale entre tous les acteurs du commerce. Avec 25% d'échec de livraison, 30% de retour produits (7 fois plus élevé que la grande distribution) et un recours massif au transport par avion des produits (l'e-commerce représente 50% de l'activité du leader du fret aérien DHL) : la livraison pratiquée par les pure players du e-commerce est très impactante pour le climat et l'aménagement des territoires.

Ce dispositif vise également à rétablir l'équité fiscale entre commerce physique et en ligne et à encourager des modèles mixtes qui permettent la préservation des emplois. La pression fiscale qui pèse sur le commerce physique (jusqu'à 90 taxes, un tiers lié à la fiscalité foncière) et les exemptions dont bénéficient les géants du numérique (exemption de TASCOM, réduction par 2 de leurs impôts locaux à partir de 2021) constituent une distorsion de concurrence importante. Le produit de la fiscalité du commerce physique s'élève à 47 milliards d'euros alors même que la contribution fiscale des GAFA ne représente que 67 millions d'euros. La part du e-commerce est de 10%. Sur ces 10%, Amazon détient jusqu'à 30% du marché, Amazon devrait contribuer à hauteur d'environ 1,4 milliards d'euros. Enfin, l'expansion des pure players du e-commerce a détruit 81 000 emplois en solde net en France, entre 2009 et 2018. En favorisant le retrait des livraisons en magasin, cet amendement crée une incitation économique au maintien des magasins et des emplois associés, alors que 5920 magasins d'enseignes sont menacés de fermeture en 2020-2021.

Favoriser l'apaisement des villes en modérant les vitesses

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB), Vélo & territoires et le Club des villes et territoires cyclables

APRES ARTICLE 32 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 32 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« A la suite de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités, il est inséré un article L2213-2-1 ainsi rédigé :

« I. Le maire doit mettre en place un plan de hiérarchisation de la voirie.

« II. Cette disposition vise à abaisser la limite maximale de vitesse à 30 km/h sur 70% ou plus de la voirie des agglomérations mentionnées au deuxième alinéa de l'article L221-2 du code de l'environnement. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à créer l'obligation pour les maires de mettre en place un plan de hiérarchisation de la voirie qui a pour objet d'abaisser la vitesse en agglomération et d'apaiser les relations entre les différents usagers.



La réduction de la vitesse de circulation permet de limiter les accidents de la route pour deux raisons : à 30 km/h la distance d'arrêt d'un véhicule est deux fois moindre (13 m contre 26 m à 50 km/h), et le conducteur dispose d'un champ de vision plus large. De plus, le risque de mortalité est fortement amoindri, passant de 90 % pour un piéton percuté à 50 km/h à 50 % lorsque le véhicule roule à 30 km/h.

Ainsi, piétons et cyclistes jouiront d'un cadre urbain plus sécurisé. Cette dynamique, déjà présente dans plusieurs centaines de villages (ex. Soulitré) et de villes (ex. Lorient) en France, bénéficie en premier lieu aux publics les plus vulnérables : les enfants, les personnes à mobilité réduite ainsi que les personnes âgées. Ainsi apaisé, l'espace public favorise le développement des mobilités actives qui concourt à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour ces raisons, l'Observatoire des mobilités émergentes souligne dans son dernier rapport que l'opinion des citoyens est majoritairement favorable au déploiement de ce dispositif de modération de la vitesse en ville.

Cette mesure reprend la proposition A2.2.1 de la Convention citoyenne pour le climat qui prévoit d'abaisser la vitesse réglementaire en ville de 50 à 30 km/h.

Valoriser l'embauche de salariés issus de clause sociale d'insertion dans la RSE des entreprises pour les encourager à embaucher ces salariés à l'issu du marché

Amendement rédigé par le Coorace

ARTICLE 33 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 33

L'article 33 est ainsi complété par un nouvel alinéa :

« L'article L. 225-102-1 du Code du Commerce est ainsi complété :

« A l'alinéa 4 du paragraphe 2 du III, après les mots « sur la performance économique de l'entreprise », ajouter les mots « sur le nombre de salariés issus d'un parcours d'insertion embauchés dans l'entreprise. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le reporting extra-financier est un vecteur adapté pour valoriser l'engagement des entreprises en faveur de l'inclusion et pour inciter toutes les grandes entreprises à développer leurs pratiques en la



matière. L'objectif de cette mesure est de compléter la liste des critères sur lesquels les grandes entreprises doivent fournir des informations annuellement, afin de :

- Donner de la visibilité aux actions des entreprises qui favorisent le retour à l'emploi ;
- Susciter une prise de conscience du rôle des entreprises dans le développement d'une économie plus inclusive.

Cet amendement a été travaillé avec le réseau de l'ESS Coorace et a le soutien de la fédération des entreprises d'insertion.

Intégrer le partenariat avec l'IAE dans les données à renseigner dans le rapport de la politique RSE des entreprises

Amendement rédigé par le Coorace

ARTICLE 33 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 33

L'article 33 est ainsi complété par un nouvel alinéa :

« L'article L. 225-102-1 du Code du Commerce est ainsi complété :

« A l'alinéa 5 du paragraphe 2 du III, remplacer les mots « et aux mesures prises en faveur des personnes handicapées » par « , aux mesures prises en faveur des personnes handicapées et aux nombres de partenariats menés avec des structures d'insertion par l'activité économique au sens de l'article L. 5132-4 du code du travail ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le reporting extra-financier est un vecteur adapté pour valoriser l'engagement des entreprises en faveur de l'inclusion et pour inciter toutes les grandes entreprises à développer leurs pratiques en la



matière. L'objectif de cette mesure est de compléter la liste des critères sur lesquels les grandes entreprises doivent fournir des informations annuellement, afin de :

- Donner de la visibilité aux actions des entreprises qui favorisent le retour à l'emploi ;
- Susciter une prise de conscience du rôle des entreprises dans le développement d'une économie plus inclusive.

Cet amendement a été travaillé avec le réseau de l'ESS Coorace et a le soutien de la fédération des entreprises d'insertion.

Titre IV : Se loger

Rétablir les seuils de performance des logements de classe A, B et C initialement proposés à l'article 39

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 39 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°


Présenté par :

ARTICLE 39

Modifier l'article 39 comme suit :

« I. Au troisième alinéa, remplacer le tableau de seuils de classe par le tableau suivant :

| | |
|-------------------------|----------|
| Très performants | Classe A |
| Performants | Classe B |
| Moyennement performants | Classe C |
| Assez peu performants | Classe D |



| | |
|-----------------------------|----------|
| Peu performants | Classe E |
| Très peu performants | Classe F |
| Extrêmement peu performants | Classe G |

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rétablir la définition des seuils des classes de logements A, B et C selon la catégorisation initialement définie à l'article 39 du projet de loi Climat et Résilience. En effet, sa modification par l'Assemblée nationale constitue une dégradation de l'ambition en matière des objectifs de performance visés par la stratégie nationale de rénovation : sont désormais définis comme « performants » les logements de classe C, alors que l'objectif fixé dans la LTECV, la SNBC et la PPE est de disposer d'un parc bâti performant au niveau BBC (soit la classe A et B du DPE). L'amendement conserve la proposition des députés visant à exprimer les catégories associées aux classes F&G en termes de performance et non uniquement en référence à la notion de consommation d'énergie.

Inscrire dans la loi les seuils et critères de définition des classes de performance (DPE)

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 39 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 39

Modifier l'article 39 comme suit :

I. Modifier le second alinéa comme suit :

- a) Après les mots « s'agissant de la consommation énergétique » ajouter les mots « ci-après dénommée « Cep » ».
- b) Après les mots « s'agissant des émissions de gaz à effet de serre induites » ajouter les mots « ci-après dénommées « EGES » ».
- c) Après les mots « et en kilogramme de dioxyde de carbone » ajouter le mot « d'origine fossile ».
- d) Remplacer la dernière phrase par les mots suivants « Un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'énergie précise les modalités d'application des seuils correspondants aux bâtiments ou parties de bâtiments définis ci-dessous : »

II. Au troisième alinéa, remplacer le tableau de seuils de classe par le tableau suivant :

| | |
|-----------------------------|---|
| Très performants | Classe A (Cep < 70 et EGES < 6) |
| Performants | Classe B (70 ≤ Cep < 110 et EGES < 11) ou (6 ≤ EGES < 11 et Cep < 110) |
| Moyennement performants | Classe C 110 ≤ Cep < 180 et EGES < 30) ou (11 ≤ EGES < 30 et Cep < 180) » |
| Assez peu performants | Classe D (180 ≤ Cep < 250 et EGES < 50) ou (30 ≤ EGES < 50 et Cep < 250) |
| Peu performants | Classe E (250 ≤ Cep < 330 et EGES < 70) ou (50 ≤ EGES < 70 et Cep < 330) |
| Très peu performants | Classe F (330 ≤ Cep < 420 et EGES < 100) ou (70 ≤ EGES < 100 et Cep < 420) |
| Extrêmement peu performants | Classe G (Cep > 420 et EGES > 100) |

EXPOSÉ SOMMAIRE

En cohérence avec les engagements pris par la France en matière de lutte contre le dérèglement climatique et de lutte contre la précarité énergétique, le législateur a précédemment fixé dans la loi des niveaux d'ambition que la France se doit de respecter en matière de performance de son parc bâti, par la mise en place d'une stratégie de rénovation adéquate.

Le législateur a notamment fixé à l'article 22 de la loi énergie climat de 2019 un seuil légal de performance minimal de 330 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré et par an en 2028, dans une volonté d'éradiquer les bâtiments « passoires » par une rénovation de ces bâtiments. Le législateur a également fixé à l'article 1er de la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015 un objectif de performance moyenne pour l'ensemble du parc bâti au niveau bâtiment basse consommation (BBC rénovation) à horizon 2050, en cohérence avec les engagements du pays en matière de réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

L'article 39 du projet de loi climat et résilience propose d'harmoniser les dispositions législatives existantes relatives à la consommation énergétique des bâtiments selon un classement par niveau de performance énergétique et climatique.

Afin de s'assurer que le classement des bâtiments par niveau de performance proposé à l'article 39 soit défini en cohérence avec l'ambition initialement fixée par le législateur, **cet amendement propose de fixer dans la loi les seuils encadrant ces différentes catégories au niveau de la performance énergétique et de la performance climatique. Il permet ainsi de fixer l'ambition à respecter dans le**



cadre des travaux réglementaires qui viendront préciser les modalités d'application de ce système de classement. Afin de tenir compte de l'introduction d'ores et déjà actuelle d'hydrogène et de méthane biologique dans les réseaux de gaz naturel, il précise que le carbone à comptabiliser dans l'indicateur EGES du DPE n'est que le carbone d'origine fossile.

Définir les objectifs de rénovation dans la prochaine PPE en référence à l'objectif fixé dans le code de l'énergie de disposer d'un parc de bâtiments rénovés au niveau BBC en moyenne en 2050

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 39 BIS C du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 39 BIS C

Modifier l'article 39 bis C comme suit :

I. Au second alinéa, remplacer les mots « sobres en énergie » par les mots « rénovés au niveau « bâtiment basse consommation » ou équivalent ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de se référer à l'objectif inscrit à l'alinéa 7 de l'article L100-4 du code de l'énergie, à savoir de disposer d'un parc immobilier dont l'ensemble des bâtiments est rénové au niveau BBC-rénovation ou équivalent en moyenne en 2050, plutôt qu'à la formulation de parc sobre en énergie, qui ne trouve pas de référence législative à ce jour.

Définition de la rénovation performante et de la rénovation globale

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 39 TER du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°


Présenté par :

ARTICLE 39 TER

L'article 39 Ter est ainsi modifié :

Les alinéas 2 à 9 sont remplacés par les deux alinéas suivants :

« 17° bis Rénovation performante : la rénovation performante d'un bâtiment est un ensemble de travaux qui permettent au parc bâti d'atteindre l'objectif fixé à l'article L100-4 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 BBC rénovation, défini par l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif au contenu et aux conditions d'attribution du label « haute performance énergétique rénovation », 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.



« 17° ter 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. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La Loi de Transition du 17 août 2015 (Loi n°2015-992) entérine un objectif de rénovation du parc bâti selon les normes bâtiment basse consommation ou assimilées d'ici 2050. Pour s'assurer de l'atteinte de cet objectif, l'État doit faciliter les méthodes de rénovation permettant d'aboutir à la performance globale du bâtiment, 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), de l'ADEME (Rénovation performante par étapes) et de la mission Sichel 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.

Face à ce constat, la Convention Citoyenne pour le Climat a appelé à structurer la stratégie nationale de rénovation vers les rénovations dites "globales" et également appelées « complètes et performantes ». Elle propose pour cela d'intégrer dans la loi une définition de ce type de rénovation, afin de faciliter par la suite une harmonisation des aides à la rénovation sur ce type de rénovation ainsi qu'une meilleure prise en compte des enjeux de qualité des projets de rénovation dans les dispositifs d'accompagnement et de formation des acteurs de la filière.

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

Définition de la rénovation performante en référence aux classes A ou B du DPE, au traitement des postes de travaux nécessaires à l'atteinte de ce niveau de performance. Suppression des dérogations permanentes et proposition d'une phase transitoire. Définition de la rénovation globale par la réalisation d'une seule opération de travaux (amendement de repli)

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 39 TER du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 39 TER

L'article 39 Ter est ainsi modifié :

I. Les alinéas 3, 6, 7 et 9 sont supprimés

II. Au 2ème alinéa, remplacer les mots « maintenir des conditions satisfaisantes de renouvellement d'air du logement » par les mots « ne pas dégrader la santé des occupants, le bâti, ni le confort thermique d'été comme d'hiver ».

III. Au 4ème alinéa, remplacer les mots « A, B ou C » par les mots « A ou B », et ajouter après la mention "au sens du même article L. 173-1-1" la phrase "ou l'atteinte du niveau "BBC - rénovation" ou équivalent"

IV. Au 5ème alinéa, remplacer les mots « L'étude » par les mots « Le traitement »

V. Remplacer l'alinéa 6 par l'alinéa suivant : « Toutefois, par dérogation, une phase transitoire s'applique jusqu'au 31 décembre 2025 durant laquelle pourront être considérées comme performantes les rénovations atteignant un niveau de consommation énergétique ou un niveau d'émission de gaz à effet de serre modulés de 50% maximum par rapport aux seuils fixés dans cet article. Un décret en Conseil d'État précise les modulations relatives à la dérogation susmentionnée. »

VI. Remplacer l'alinéa 8 par l'alinéa suivant : « 17° ter Rénovation globale : la rénovation globale, ou rénovation complète et performante, d'un bâtiment, est une rénovation performante menée en une seule opération de travaux de moins de douze mois ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à définir la rénovation performante par l'atteinte des classes A ou B, en cohérence avec l'objectif fixé dans le code de l'énergie, la SNBC et la PPE de permettre au parc bâti d'atteindre en moyenne le niveau « BBC rénovation » ou équivalent en 2050. Il supprime la possibilité de considérer comme « performantes » des rénovations qui en réalité se limiteraient à l'atteinte de la classe C, pour ne pas dégrader l'ambition de la stratégie de rénovation française.

Il propose de supprimer la possibilité de dérogations permanentes à tout objectif de performance finale (alinéa 6) puisque l'article 39 ter a pour objectif d'inscrire dans le code une définition et non une obligation de rénovation. Il introduit cependant une souplesse pour que les rénovations performantes des premières années soient un peu moins contraintes qu'en rythme de croisière, afin de permettre à la filière d'adapter progressivement son offre vers une approche réellement performante, notamment par rapport au nouveau critère d'émission de gaz à effet de serre pris en compte dans le DPE révisé.

Il prend également en compte l'ensemble des non-qualités constatées aujourd'hui sur le terrain, dans la logique du rapport ADEME « rénovations performantes par étapes » publiée en janvier 2021, et pas seulement le renouvellement d'air intérieur, pour limiter les contre-références en rénovation énergétique.

Le présent amendement vise enfin à définir la rénovation globale, qui est une rénovation performante réalisée en une seule étape de travaux, permettant ainsi le traitement des interfaces entre les postes de travaux.

Ajout d'une obligation conditionnelle de rénovation performante progressive et bénéfique pour tous en maison individuelle de classes F&G

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 40 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 40


A l'article 40, après l'alinéa 21, ajouter un I bis rédigé comme suit :

I bis - Créer un nouvel article après l'article L173-2 dans le code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 :

« Article L173-2-1

« I. – A compter du 1er janvier 2024, les bâtiments à usage d'habitation individuel font l'objet, lors de la mutation de propriété, d'une rénovation performante telle que définie au 17 bis de l'article L.111-1 du code de la construction et de l'habitation, en privilégiant une rénovation globale menée en une seule opération de travaux réalisée en moins de douze mois.

« II. – L'obligation de rénovation s'applique à l'acquéreur à condition que celle-ci soit réputée techniquement et financièrement accessible selon les principes décrits ci-dessous :

- 
- a) La rénovation est réputée techniquement accessible s'il existe au moins une offre technique proposée à l'acquéreur permettant la réalisation d'une rénovation performante telle que définie au 17 ter de l'article L111-1 du code de la construction et de l'habitation,
 - b) La rénovation est réputée financièrement accessible s'il existe au moins une offre financière proposée à l'acquéreur permettant après rénovation de couvrir le reste à charge des travaux par les économies de chauffage générées, sans perte de pouvoir d'achat pour le ménage.
 - c) Les offres techniques et financières sont publiées sur une place de marché numérique encadrée par des règles d'accessibilité des opérateurs.

« III. - Afin de garantir un accompagnement technique et financier du ménage dans l'ensemble du parcours de rénovation lors de la mutation, il est mis en place un service obligatoire d'assistance à maîtrise d'ouvrage en charge de l'évaluation du bien à rénover et de l'évaluation des offres présentées à l'acquéreur sur la place de marché. Ce service peut exempter le ménage de l'obligation à rénover lorsque son évaluation montre qu'aucune offre technique ou financière n'est réputée accessible pour l'acquéreur.

« IV. - Afin de suivre la performance des rénovations réalisées, un contrôle qualité par un organisme indépendant dûment habilité est mis en place, dans le cadre d'un référentiel qualité national.

« V. - Avant le 30 avril 2022, un décret en Conseil d'État précise les modalités du présent article, notamment la liste des dérogations à cette obligation de rénovation lorsque les conditions d'accessibilités techniques et financières ne sont pas remplies.

« VI. - Avant le 1er janvier 2023, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les missions du service d'assistance à maîtrise d'ouvrage, la mise en place et l'encadrement de la place de marché numérique régissant ces offres, le contrôle de la qualité des œuvres techniques, les combinaisons de travaux précalculée de la rénovation performante et du calendrier de priorisation de la rénovation globale selon le niveau de performance énergétique des logements, à commencer par les bâtiments à usage d'habitation individuel de classe F et G ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objectif de cet amendement est de mettre en place à partir du 1^{er} janvier 2024 une obligation conditionnelle de rénovation performante, lors des mutations de propriétés des maisons individuelles. Ce mécanisme transitoire propose une approche progressive et bénéfique pour tous dans un esprit de justice sociale. Il privilégie une approche globale de la rénovation pour plus d'efficacité, ainsi qu'une action prioritaire lors de mutations des logements de classes F&G (passoires énergétiques) dans un premier temps. Ce mécanisme s'inscrit en cohérence avec les propositions formulées dans le rapport d'Olivier Sichel sur la rénovation des logements, en proposant cadre régissant l'action publique en matière d'accompagnement des ménages, de structuration d'offres techniques et financières, et de service qualité. Il formule également des propositions opérationnelles qui pourront être précisées par décret.



L'amendement propose à court terme un mécanisme pragmatique, flexible et cohérent comprenant :

- Une obligation ne s'appliquant qu'à condition que celle-ci soit réputée :
 - **Techniquement accessible** : existence d'au moins une offre technique permettant la rénovation globale, ou à défaut la rénovation performante ;
 - **Financièrement accessible** : existence d'au moins une offre financière permettant le financement de la rénovation sans perte de pouvoir d'achat pour le ménage (principe de l'équilibre en trésorerie).
- **Un service d'accompagnement des ménages soumis à cette obligation par la mise en place d'un tiers de confiance en charge de l'assistance à maîtrise d'ouvrage** (évaluation du bien lors de sa mise en vente, identification des bouquets de travaux correspondant, estimation des coûts, publication de la demande sur la place de marché, puis accompagnement de l'acquéreur dans l'évaluation et la sélection des offres techniques et financières présentées) ;
- **Un système de place de marché pour soutenir la structuration et la montée en puissance des opérateurs techniques et financiers** : l'entrée sur la place de marché peut être encadrée par des règles liées à la capacité des opérateurs à mener à bien les opérations. Le cadre ainsi conçu crée une incitation forte pour les opérateurs locaux, régionaux ou nationaux à s'organiser afin de bâtir une offre compétitive et accessible leur permettant de se positionner pour accéder au marché de l'obligation de rénovation, dont l'activité ne pourra aller qu'en augmentant, conduisant à une montée en puissance progressive de l'ensemble du secteur ;
- **Un système de contrôle qualité et de garantie des travaux** (contrôle automatique des 10 à 15 premiers chantiers de chaque opérateur technique, puis aléatoire par la suite, mise en place d'un référentiel national définissant les missions de l'assistance à maîtrise d'ouvrage etc.).

Cet amendement est issu de discussions avec un collectif d'acteurs regroupant des membres des artisans, entrepreneurs et entreprises acteurs de la rénovation énergétique des bâtiments, des experts techniques, des think tanks, des associations de lutte contre la précarité énergétique, des ONG et acteurs de la société civile.

Les conditions de l'obligation pour les immeubles relevant de la copropriété sont traitées dans un autre amendement présenté conjointement.

Ajout d'une obligation conditionnelle de rénovation performante progressive et bénéfique pour tous en immeuble de copropriété

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 40 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 40

L'article 40 est ainsi modifié :

Après l'alinéa 443, est ajouté un IX rédigé comme suit :

« IX - Créer un nouvel article après l'article L173-2 dans le code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 :

« Article L173-2-1

« I. – A compter du 1er janvier 2024, les bâtiments relevant du statut de la copropriété font l'objet d'une rénovation performante, en privilégiant une approche globale de la rénovation menée en une seule opération de travaux réalisée en moins de douze mois »

« II. - Le fait générateur de la rénovation performante pour les immeubles relevant du statut de la copropriété sont les travaux de façades des bâtiments tel que prévu à l'article L.126-2 dans sa rédaction issue de l'ordonnance n°2020-71 du 29 janvier 2020.

« III. – L'obligation de rénovation s'applique aux syndicats de copropriétaires à condition que celle-ci soit réputée comme étant techniquement et financièrement accessible.

« IV. - Le syndicat de copropriétaires devra recourir à un accompagnement technique et financier pour l'ensemble du parcours de rénovation. Cet accompagnement pourra être assuré par un assistant à maîtrise d'ouvrage ou à un maître d'œuvre pour la mise en œuvre. Ce dernier pourra exempter le syndicat de copropriétaires de l'obligation à rénover lorsque son évaluation montre qu'aucune offre technique ou financière n'est réputée accessible pour l'acquéreur.

« V. - Le financement de la rénovation performante des immeubles relevant de la copropriété est provisionné à date de la publication de la loi jusqu'à la réalisation des travaux concernés par le syndicat de copropriété, suite à un diagnostic estimant le coût d'une telle rénovation fait par le syndicat de copropriété. La somme investie reste attachée au lot jusqu'à réalisation des travaux et ne peut être remboursée à l'occasion de la cession d'un lot. Lors d'une mutation, le syndicat de copropriété sera chargé d'intégrer à date la quote-part de travaux à réaliser pour mettre en œuvre la rénovation globale. Le preneur devra provisionner ce montant dans les comptes du syndicat de copropriétaires en vue de futurs travaux.

« VI. - Afin de suivre la performance des rénovations réalisées, un contrôle qualité par un organisme indépendant dûment habilité est mis en place, dans le cadre d'un référentiel qualité national.


« VII. – Avant le 30 avril 2022, un décret en Conseil d'État précise les modalités de l'application du présent article, notamment les conditions techniques et financières ainsi que la liste des dérogations lorsqu'elles ne sont pas remplies.

« VIII. - Avant le 1er janvier 2023, un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment les modalités d'accompagnement des ménages et de contrôle qualité des œuvres techniques et le mécanisme de provisionnement des fonds. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'objectif de cet amendement est de mettre en place à partir du 1er janvier 2024 d'une obligation conditionnelle de rénovation performante, lors des ravalements de façade des immeubles (fait générateur le mieux adapté à la copropriété, contrairement aux mutations). Ce mécanisme transitoire propose une approche progressive et bénéfique pour tous dans un esprit de justice sociale. Il privilégie une approche globale de la rénovation pour plus d'efficacité. Il propose un cadre régissant l'action publique en la matière, et formule des propositions opérationnelles qui pourront être précisées par décret.

Il convient de noter que l'obligation conditionnelle proposée dans cet amendement vient compléter et renforcer l'obligation existante à l'article L111-10 du code de la construction et de l'habitat qui prévoit une obligation d'isoler à l'occasion d'un ravalement, mais avec de nombreuses exceptions.



L'amendement propose que l'obligation de réalisation d'une rénovation performante lors des ravalements de façades s'applique dès 2024, sous les conditions qu'il existe une offre technique et financière sur le territoire, qui devront être définis par décret et comprenant :

Un service d'accompagnement des ménages soumis à cette obligation par la mise en place d'un tiers de confiance en charge de l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou de la maîtrise d'œuvre en copropriété (évaluation du bien lors de sa mise en vente, identification des bouquets de travaux correspondant, estimation des coûts, publication de la demande sur la place de marché, puis accompagnement de l'acquéreur dans l'évaluation et la sélection des offres techniques et financières présentées) ;

Un système de contrôle qualité et de garantie des travaux (contrôle automatique des 10 à 15 premiers chantiers de chaque opérateur technique, puis aléatoire par la suite, mise en place d'un référentiel national définissant les missions de l'assistance à maîtrise d'ouvrage etc.). De plus, les mairies, qui instruisent les autorisations d'urbanisme, devraient également avoir une responsabilité en termes de contrôle ;

Des mesures de financements adéquates (généralisation des offres de prêts collectifs, possibilité pour les sociétés de tiers-financement de les proposer...) ;

Un mécanisme de provisionnement des fonds nécessaires à la rénovation performante.

Il convient de noter que, par rapport à l'amendement ci-dessus qui concerne les maisons individuelles, aucune création de place de marché n'est proposée car le secteur de la copropriété est déjà suffisamment structuré et que le présent amendement ne cible pas spécifiquement les passoires thermiques (classes F&G du DPE) car le nombre de logements concernés serait trop faible, étant donné que le fait générateur pour l'obligation est le ravalement dans le cas des copropriétés.

Cet amendement est issu de discussions avec un collectif d'acteurs regroupant des membres des artisans, entrepreneurs et entreprises acteurs de la rénovation énergétique des bâtiments, des experts techniques, des think tanks, des associations de lutte contre la précarité énergétique, des ONG et acteurs de la société civile.

Renforcer l'accompagnement des ménages par l'ouverture d'un guichet FAIRE par EPCI dès 2022

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 43 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 43

Après l'alinéa 4, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Chaque établissement public de coopération intercommunale, la commune de Paris et les établissements publics territoriaux de la métropole du Grand Paris disposent d'au moins un guichet d'accompagnement à la rénovation énergétique pour 50 000 habitants au 31 décembre 2022. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le réseau FAIRE (Faciliter, Accompagner, Informer pour la Rénovation Énergétique) a été créé en 2018 pour les harmoniser sous une signature commune, et ainsi simplifier l'aide aux ménages. On dénombrait 400 espaces FAIRE en 2019, animés par l'ADEME et les collectivités. Malgré ce chiffre encourageant, les moyens continuent de manquer et le maillage des espaces reste insuffisant. Certains guichets recouvrent ainsi le territoire d'un ou de plusieurs EPCI, d'autres l'intégralité d'un département, et les informations délivrées sont très inégales.



L'étude réalisée par l'ANIL en février montre que 60% des bailleurs déclarent ne pas connaître les aides aux travaux ou a minima ne pas savoir où trouver l'information.

Face à ce constat, la CCC a insisté sur le déploiement d'un réseau harmonisé de guichets uniques au sein desquels toutes les opérations d'information, d'accompagnement et de financement seraient regroupées (du diagnostic initial au contrôle final, en passant par la constitution du dossier de financement et le choix des intervenants agréés), en capitalisant sur le réseau FAIRE. Un accompagnement indépendant, complet et systématique des ménages est effectivement un outil indispensable pour atteindre les objectifs de rénovation énergétique.

L'article 43 n'apporte cependant aucun changement déterminant au SPPEH existant, car il n'intègre aucune mesure concrète, et n'impliquera pas d'évolutions des dispositifs d'accompagnement existants à ce stade.

Le présent amendement propose donc l'ouverture d'un guichet FAIRE par EPCI avant 2022, avec au moins un conseiller pour 50 000 habitants.

Renforcer les missions des guichets d'accompagnement

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 43 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 43

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par quatre phrases ainsi rédigées :

« Ils offrent la réalisation d'audits énergétiques par un professionnel agréé et indépendant, qui identifie les travaux de rénovation les plus pertinents et en évalue le coût. Ils aident au montage financier des opérations, notamment en identifiant et en présentant les aides financières qui peuvent être mobilisées, qu'elles soient proposées par des organismes publics ou par des organismes privés. Ils assistent à maîtrise d'ouvrage, notamment pour la prospection et la sélection de professionnels compétents pour réaliser les travaux de rénovation énergétique, pour l'examen de la conformité réglementaire de ces travaux, pour leur suivi et leur contrôle. Ils mesurent la performance énergétique avant et après les travaux, ainsi que son évolution au fil du temps".

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le réseau FAIRE (Faciliter, Accompagner, Informer pour la Rénovation Énergétique) a été créé en 2018 pour les harmoniser sous une signature commune, et ainsi simplifier l'aide aux ménages. On dénombrait 400 espaces FAIRE en 2019, animés par l'ADEME et les collectivités. Malgré ce chiffre encourageant, les moyens continuent de manquer et le maillage des espaces reste insuffisant. Certains guichets recouvrent ainsi le territoire d'un ou de plusieurs EPCI, d'autres l'intégralité d'un département, et les informations délivrées sont très inégales. L'étude réalisée par l'ANIL en février montre que 60% des bailleurs déclarent ne pas connaître les aides aux travaux ou à minima ne pas savoir où trouver l'information¹.

Face à ce constat, la CCC a insisté sur le déploiement d'un réseau harmonisé de guichets uniques au sein desquels toutes les opérations d'information, d'accompagnement et de financement seraient regroupées (du diagnostic initial au contrôle final, en passant par la constitution du dossier de financement et le choix des intervenants agréés), en capitalisant sur le réseau FAIRE. Un accompagnement indépendant, complet et systématique des ménages est effectivement un outil indispensable pour atteindre les objectifs de rénovation énergétique.

L'article 43 n'apporte cependant aucun changement déterminant au SPPEH existant, car il n'intègre aucune mesure concrète, et n'impliquera pas d'évolutions des dispositifs d'accompagnement existants à ce stade.

Le présent amendement propose donc le renforcement des missions des guichets d'accompagnement.

¹ Anil, Freins et motivations des propriétaires bailleurs pour les travaux, février 2021.

Inciter le Service public de la performance énergétique de l'habitat à accompagner les ménages vers des projets de rénovation performante

Amendement rédigé par Le CLER

ARTICLE 43 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 43


L'article 43 est modifié comme suit :

1° Au 2ème alinéa après les mots « projets de rénovation énergétique » sont insérés les mots « permettant a minima l'atteinte du niveau performant au sens de l'article L 173-1-1 du code de la construction et de l'habitation ».

2° Au 7ème alinéa, après les mots « projet de rénovation énergétique » sont insérés les mots « permettant a minima l'atteinte du niveau performant au sens de l'article L173-1-1 du code de la construction et de l'habitation ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La Loi de Transition du 17 août 2015 (Loi n°2015-992) entérine un objectif de rénovation du parc bâti selon les normes bâtiment basse consommation ou assimilées d'ici 2050. Pour s'assurer de l'atteinte



de cet objectif, l'État doit faciliter les méthodes de rénovation permettant d'aboutir à la performance globale du bâtiment, 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 (HCC) (rénover mieux : leçons d'Europe; Avis portant sur le projet de loi climat et résilience) et de l'ADEME² (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. Face à ce constat, la Convention Citoyenne pour le Climat a appelé à structurer la stratégie nationale de rénovation vers les rénovations dites "globales" et également appelées « complètes et performantes », qui traitent l'ensemble des postes de travaux de manière coordonnée pour s'assurer de l'atteinte du niveau BBC ou équivalent en moyenne nationale doivent être privilégiés.

Le service public de la performance énergétique de l'habitat (SPPEH) a un rôle central à jouer pour conseiller les ménages et les encourager à engager des travaux complets de rénovation assurant un maximum de gains énergétiques tout en garantissant la qualité du bâti et de la santé des occupants. La CCC avait appelé dans ce cadre à ce que le système de guichet d'accompagnement puisse agir prioritairement en faveur de rénovations performantes. Aujourd'hui, le SPPEH reste structuré dans une logique quantitative de facture à l'acte et non en fonction de critères qualitatifs sur la performance des projets de rénovation accompagnés. Une situation inadaptée aux projets de rénovation performante, et que cet amendement propose de corriger.

Cet amendement propose de modifier l'article 43 afin que les missions du SPPEH intègrent des objectifs de performance énergétique dans les projets de rénovation accompagnés.

² Cf. [Rapport ADEME](#), 2020, La rénovation performante par étapes - Étude des conditions nécessaires pour atteindre la performance BBC rénovation ou équivalent à terme en logement individuel, paru le 25/01/21.

Intégrer un critère cyclo-logistique dans les autorisations commerciales

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) et les Boîtes à Vélo France

AVANT ARTICLE 52 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Avant l'article 52 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :


« I. L'article L.752-6 du Code de commerce dans son point 2° du I. est complété par un alinéa d :

« d. La mise en œuvre par le projet, d'aménagements en faveur de la cyclo-logistique »

« II. Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État 6 mois au plus tard après promulgation de la Loi. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement fait suite aux annonces gouvernementales récentes et à la mise en place du plan national pour le développement de la cyclo-logistique.



La cyclo-logistique repose sur un maillage d'entrepôts de logistiques urbaines. Dans un contexte de raréfaction du foncier, les créations de surfaces commerciales ou les opérations de réaménagement commercial sont l'occasion d'affecter et d'aménager une partie de l'espace urbain pour la logistique durable.

Cet amendement vise à introduire la cyclo-logistique en tant que nouveau critère d'appréciation des autorisations d'exploitation commerciale. La commission départementale d'aménagement commercial sera ainsi en mesure de privilégier un projet qui fera le choix de mettre en place une logistique urbaine durable.

L'article L752-6 du Code de commerce dans son I. 1° oblige la Commission départementale d'aménagement commercial à prendre en compte la localisation du projet. Le 2° est relatif aux aménagements en matière de DD à prendre en considération. Il y serait ajouté un aménagement pour la cyclo-logistique.

Assujettissement des entrepôts de e-commerce à l'autorisation commerciale

Amendement rédigé par Les Amis de la Terre

ARTICLE 52 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 52

L'article 52 est modifié comme suit :


I. Après le IV de l'article L. 752-6 du code de commerce, il est ajouté 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 m² 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'Etat précise les modalités d'application de ces dispositions. »

II. L'article L 752-1 du code de commerce est modifié comme suit :

« Sont soumis à une autorisation d'exploitation commerciale les projets ayant pour objet :

[...]

« 7° La création ou l'extension d'un point permanent de retrait par la clientèle d'achats au détail commandés par voie télématique, organisé pour l'accès en automobile.

[...]

« 8° La création, l'extension ou la transformation d'un bâtiment en un entrepôt logistique d'une surface supérieure à 1 000 m² 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.

III. Les articles L. 752-1-1 du code de commerce et L. 752-1-2 du code de commerce sont supprimés.

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 (qui ne sont que des entreprises de stockage et non de ventes en ligne) avant la livraison.



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.

Limitation des dérogations au moratoire sur les exploitations commerciales en périphérie

Amendement rédigé par Les Amis de la Terre

ARTICLE 52 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 52


L'article 52 est modifié comme suit :

“I. Après le IV de l'article L. 752-6 du code de commerce, il est ajouté 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 ainsi que l'absence de disponibilité de terrains déjà artificialisés, en particulier de friches ;

« 3° La 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 3 000 m² de surface de vente peuvent bénéficier de cette dérogation. »

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

II. Les articles L752-1-1 du code de commerce et L752-1-2 du code de commerce sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le seuil de 10 000m² ouvre une possibilité de déroger au moratoire trop importante, 80% des surfaces commerciales se situant en dessous de ce seuil. Il convient donc de le réduire significativement. Par ailleurs, limiter les conditions de dérogation à l'interdiction de construire des projets commerciaux sur des terrains non artificialisés permet d'éviter le risque que les promoteurs de projets les fractionnent dans les demandes d'autorisation commerciales afin de contourner les dispositions de l'article 52.

Cet amendement vise donc à durcir la possibilité de déroger au moratoire sur les exploitations commerciales en périphérie, afin que la mesure produise les effets escomptés en termes de lutte contre l'artificialisation des sols, objectifs poursuivis par le chapitre III du Titre IV "Se Loger". Il contribue également à l'atteinte de l'objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre du projet de loi, et notamment à la réduction de l'empreinte carbone des importations, en limitant la surcapacité commerciale. Enfin, cet amendement contribue aux objectifs d'intérêt général de préservation des niveaux d'emplois dans le commerce et de revitalisation des centres villes.

Moratoire sur les entrepôts de e-commerce de plus de 3000m²

Amendement rédigé par Les Amis de la Terre

APRES ARTICLE 52 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 52 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Il est inséré après l'alinéa premier de l'article L. 421-6 du Code de l'Urbanisme :

« Un moratoire est décidé pour la délivrance des permis de construire ayant pour objet de permettre la construction, l'extension ou la transformation d'un bâtiment existant en un entrepôt logistique d'une surface supérieure à 3 000 m² 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.

Ce moratoire est d'application immédiate, y compris aux dossiers en cours d'instruction. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement instaure un moratoire sur les entrepôts de e-commerce de plus de 3 000 m². Il contribue fortement à l'atteinte des objectifs de lutte contre l'artificialisation du chapitre III du Titre IV "Se Loger" du Projet de Loi, et à la mise en œuvre de la volonté de la Convention Citoyenne pour le Climat ayant rappelé 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 marchandises, via la limitation de la surcapacité commerciale.

L'e-commerce augmente massivement le transport par avion des marchandises, et représente déjà 50% de l'activité du leader du secteur DHL. Le dumping sur les prix (y compris via la fraude à la TVA) et la livraison ultra-rapide des géants du e-commerce participent à l'explosion des niveaux de consommation de produits neufs importés et polluants. 42 vêtements et 15 produits électroniques par habitant étaient mis sur le marché français en 2019. Amazon, à elle seule, importe déjà plus d'1 milliard de produits chaque année.

Cet amendement participe également à l'atteinte de l'objectif d'intérêt national supérieur de préservation des emplois. La destruction de 81 000 emplois en solde net en France due à l'expansion des pures players du e-commerce, ainsi que la fraude massive à la TVA sur les marketplaces qui a coûté 5 milliards d'euros à l'Etat en 2019, appelle une action forte et rapide. La fixation d'un seuil de 3 000 m² déclenchant le moratoire vise à favoriser les infrastructures de e-commerce locales destinées à supporter l'activité des commerces de proximité français.

Affecter des friches vers des activités de cyclo-logistique

Amendement rédigé par la Fédération Française des Usagers de Bicyclette (FUB) et les Boîtes à Vélo France

ARTICLE 53bis du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 53BIS

Après les mots “travaux préalables”, insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« L'attribution foncière des friches doit se faire en priorité à des projets inscrits dans une démarche durable notamment ceux proposant la création d'entrepôts ou de bases opérés par des entreprises de cyclo-logistique ou d'entreprises dont l'activité est assurée majoritairement à vélo. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le développement de la cyclomobilité professionnelle des entreprises dont celles de cyclo-logistique suppose d'offrir du foncier accessible et bien situé pour être à portée d'intervention de la clientèle et assurer de bonnes conditions de repos à leurs personnels. Les friches selon leur situation dans le tissu urbain représentent souvent une bonne opportunité d'affecter et d'aménager de l'espace urbain à destination d'entreprises ayant fait le choix d'une mobilité durable.



La logistique urbaine du dernier kilomètre représente un défi considérable pour les territoires urbains et les acteurs de la logistique. Génératrice d'embouteillages (20% du trafic automobile), d'émission de gaz à effet de serre (15% des émissions de CO₂eq sont dues au transport de marchandise), de pollution de l'air (30% de la pollution en ville) et de nuisances sonores, la logistique est pourtant indispensable au bon fonctionnement des villes.

La cyclo-logistique constitue une réponse durable à cet essor de la livraison et aux émissions de gaz à effet de serre qui l'accompagne. Propre, silencieuse et limitant l'encombrement, elle permet de substituer avec efficacité aux véhicules utilitaires légers.

Titre V : Se nourrir

Menu végétarien : à compter de janvier 2023, assurer aux enfants des crèches et des cantines scolaires qui proposent déjà plusieurs choix la liberté de choisir leur alimentation (option végétarienne quotidienne)

Amendement rédigé par le Réseau Action Climat et Greenpeace France, avec Label Vie, la FCPE, Jeunes Médecins, la Fondation Nicolas Hulot, WWF, l'AVF, le Réseau Environnement Santé, la FNAB, la Confédération Syndicale des Familles, CIWF, Terres & Humanisme et ISF-Agrista

ARTICLE 59 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 59

L'article 59 est supprimé et remplacé par les termes suivants :

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

« Art. L. 230-5-6. - 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 1er janvier 2023, les crèches et les cantines scolaires dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix régulièrement sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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. Cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité³ et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC pour l'ONG Greenpeace en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux⁴. Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation et à l'étendre aux cantines des crèches et des établissements scolaires, de la maternelle au lycée. Il est essentiel d'y attribuer un caractère obligatoire car sans cela, il ne sera pas suivi d'effet significatif (à titre d'exemple, l'expérimentation des contrôles vidéos dans les abattoirs volontaires n'a abouti qu'au lancement de 4 abattoirs sur 1000 depuis la loi EGalim). 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.

Le défenseur des droits préconise la généralisation du repas végétarien car il s'adapte à la grande majorité des habitudes alimentaires⁵. L'option quotidienne sans viande ni poisson permet en effet aux enfants et aux adultes qui ne consomment pas de viande d'avoir des repas équilibrés et non des repas où la viande est simplement retirée de l'assiette. Elle garantit l'accès pour toutes et tous à une alimentation nutritionnellement adaptée et constitue ainsi un levier important de justice sociale : elle permet à de nombreux usagers jusqu'alors exclus de la cantine, faute de menus adaptés, de bénéficier de ce service si important en matière de santé, de socialisation et de réussite scolaire.

En matière de santé, l'ANSES⁶, le Haut Conseil à la Santé Publique⁷ 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 (dont la population est en carence) et présente un impact positif sur les maladies cardio-vasculaires, le diabète et certains cancers⁸.

³ *Les cantines à la loupe*, Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3jSx0sq>


⁴ *Menus végé dans les cantines : quels impacts pour la planète ?* Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3anZuam>

⁵ *Un droit à la cantine scolaire pour tous les enfants, Intérêt supérieur de l'enfant, égalité des droits et non-discrimination*. Défenseur des droits, 2019 (p 39-40)

⁶ *Actualisation des repères nutritionnels pour la population française*, ANSES, 2017, <https://bit.ly/2jO9RbL>.

⁷ *Révision des repères alimentaires pour les enfants de 0-36 mois et 3-17 ans*, HCSP, 2020. <https://www.hcsp.fr/explore.cgi/avisrapportsdomaine?clefr=924>

⁸ *Idem*.



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 2020⁹ et par l'ADEME dans son magazine 142 paru en janvier 2021¹⁰. 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 serre¹¹. 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 déforestation¹².

⁹ Rapport d'information *Vers une alimentation durable : Un enjeu sanitaire, social, territorial et environnemental majeur pour la France*, par Mme F. CARTRON et M. J-L. FICHET. <http://www.senat.fr/rap/r19-476/r19-476.html> p. 67.

¹⁰ Ademe magazine #142, janvier 2021. <https://bit.ly/3baZLwA>

¹¹ A titre d'exemple, le bureau d'étude le BASIC a démontré que l'introduction d'une option végétarienne dans les cantines scolaires publiques et privées, si elle était choisie par un quart des élèves, permettrait de réduire de 14% à 19% les gaz à effet de serre de l'alimentation des cantines concernées. Source : *Menus végétariens dans les cantines, quels impacts pour la planète ?* Greenpeace, 2020.

¹² J. Poore & T. Nemecek, *Reducing food environmental impacts through producers and consumers*, in *Science*, 1er juin 2018, vol. 360, n° 6392, pp. 987-992. <https://bit.ly/2J2HhDu>

Menu végétarien : introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les crèches

Amendement rédigé par le Réseau Action Climat et Greenpeace France, avec Label Vie, la FCPE, Jeunes Médecins, la Fondation Nicolas Hulot, WWF, l'AVF, le Réseau Environnement Santé, la FNAB, la Confédération Syndicale des Familles, CIWF, Terres & Humanisme et ISF-Agrista

ARTICLE 59 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 59


L'article 59 est complété par les termes suivants :

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

« Art. L. 230-5-6. - 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, au plus tard un an après la promulgation de la loi n° XXX, les crèches dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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. Malgré les conditions de crise



sanitaire et les réticences initiales de certains élus, cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité¹³ et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC pour l'ONG Greenpeace en a prouvé les bénéfices environnementaux¹⁴. Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation et à l'étendre aux crèches publiques et privées. Dans un avis publié en 2020¹⁵ le Haut Conseil à la Santé publique indique en effet, en repère général concernant les légumineuses, que *“leur introduction est possible dès le début de la diversification à 4-6 mois pour atteindre le repère après un an d'au moins 2 fois par semaine”*¹⁵.

Le terme « proposer » signifie que les services de restauration collective ont l'obligation de mettre à disposition des usagers un menu végétarien composé de protéines animales (produits laitiers, œufs) ou végétales (céréales, légumes secs). Il appartient donc aux services de restauration collective d'arbitrer sur le caractère exclusif ou alternatif de ce menu en fonction des contraintes financières et organisationnelles qui leurs sont propres et dans le respect du cadre réglementaire relatif à la restauration scolaire et à la qualité nutritionnelle des repas.

La diversification de nos sources de protéines et la transition écologique de l'élevage sont plébiscitées par des milliers de scientifiques dans le monde en réponse à l'urgence climatique. Dans cette optique, les menus sans viande ni poisson équilibrés constituent une solution efficace pour lutter contre le réchauffement planétaire, davantage encore que le recours à des produits locaux, bio ou de saison. La diversification des sources de protéines est également bénéfique pour la santé. Elle constitue un levier massif de lutte contre l'épidémie d'obésité et l'explosion des maladies cardio-vasculaires. Enfin, cela répond à une forte attente sociétale : plus du quart de la population se déclare « flexitarienne », c'est-à-dire ne mangeant de la viande ou du poisson qu'occasionnellement ; 5% est végétarienne, dont 10% chez les 16-25 ans. De plus, l'introduction de menus cuisinés à partir de protéines végétales (hors produits transformés) permet de dégager du budget, qui peut être réinvesti dans de la viande de qualité. L'Observatoire national de la restauration collective bio et durable, qui fait le point chaque année sur l'évolution des pratiques de plus de 6000 communes présentant des taux élevés de produits bio, montre par exemple que plus ces cantines investissent dans des menus sans viande ni poisson, plus elles investissent dans de la viande bio et locale. Ceci est d'autant plus essentiel que les volumes de viande importée sont significatifs en restauration collective.

¹³ *Les cantines à la loupe*, Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3jSx0sq>

¹⁴ *Menus végé dans les cantines : quels impacts pour la planète ?* Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3anZuam>

¹⁵ *Révision des repères alimentaires pour les enfants de 0-36 mois et 3-17 ans*, HCSP, 2020. <https://www.hcsp.fr/explore.cgi/avisrapportsdomaine?clefr=924>

Menu végétarien : objectif à 2025 = instauration d'une option végétarienne quotidienne ou, au choix, de deux menus végétariens équilibrés obligatoires pour tous les convives (hors cantines de moins de 100 couverts)

Amendement rédigé par le Réseau Action Climat et Greenpeace France, avec Label Vie, la FCPE, Jeunes Médecins, la Fondation Nicolas Hulot, WWF, l'AVF, le Réseau Environnement Santé, la FNAB, la Confédération Syndicale des Familles, CIWF, Terres & Humanisme et ISF-Agrista

ARTICLE 59 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE 59

L'article 59 est supprimé et remplacé par les termes suivants :

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

« Art. L. 230-5-6. - A compter du 1er janvier 2025, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge proposent une option sans viande ni poisson à chaque repas ou servent chaque semaine deux repas sans viande ni poisson en menu unique à tous les convives. Dans les deux cas, ces menus peuvent être composés de protéines animales ou végétales et respectent les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers. Les cantines servant moins de 100 couverts par repas ne sont pas concernées.

EXPOSÉ SOMMAIRE

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. Cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité¹⁶ et d'autre part, un rapport réalisé par le Bureau d'analyse sociétale pour une information citoyenne (BASIC) en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux¹⁷. Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective (secteur de l'enseignement, du sanitaire et social, des publics captifs, du travail).

L'option quotidienne sans viande ni poisson à la cantine permet aux enfants et aux adultes qui ne consomment pas de viande d'avoir des repas équilibrés et non des repas où la viande est simplement retirée de l'assiette. Elle garantit ainsi l'accès pour toutes et tous à une alimentation nutritionnellement adaptée. Dans certains cas cependant (offre de menus uniques), l'alternative quotidienne peut être délicate à mettre en œuvre. De plus, elle ne garantit pas que tous les convives diversifieront leurs sources de protéines, en particulier si elle se fait sur inscription préalable. L'instauration de deux menus sans viande ni poisson équilibrés chaque semaine et pour tous les convives permet d'apporter des réponses à ces problématiques. Cet amendement permet d'assurer aux gestionnaires des cantines la liberté de mettre en œuvre la solution qui convient le mieux à leur situation. Il est essentiel d'y attribuer un caractère obligatoire car sans cela, il ne sera pas suivi d'effet significatif (à titre d'exemple, l'expérimentation des contrôles vidéos dans les abattoirs volontaires n'a abouti qu'au lancement de 4 abattoirs sur 1000 depuis la loi EGAlim). Cet amendement constitue la troisième et dernière étape d'une diversification nécessaire des sources de protéines dans l'alimentation des cantines, les premières étant la pérennisation de la loi EGAlim (menu végétarien hebdomadaire pour tous) et la mise en place d'une option végétarienne quotidienne dans toutes les cantines qui proposent déjà plusieurs choix de repas au quotidien.

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 2020¹⁸ et par l'ADEME dans son magazine 142 paru en janvier 2021¹⁹. 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 serre²⁰. Au-delà de sa pertinence en matière de climat, cette végétalisation de l'alimentation au profit d'une viande de

¹⁶ *Les cantines à la loupe*, Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3jSx0sq>

¹⁷ *Menus végé dans les cantines : quels impacts pour la planète ?* Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3anZuam>

¹⁸ Rapport d'information *Vers une alimentation durable : Un enjeu sanitaire, social, territorial et environnemental majeur pour la France*, par Mme F. CARTRON et M. J-L. FICHET. <http://www.senat.fr/rap/r19-476/r19-476.html>

¹⁹ Ademe magazine #142, janvier 2021. <https://bit.ly/3baZLwA>

²⁰ A titre d'exemple, le bureau d'étude le BASIC a démontré que l'introduction d'une option végétarienne dans les cantines scolaires publiques et privées, si elle était choisie par un quart des élèves, permettrait de réduire de 14% à 19% les gaz à effet de serre de l'alimentation des cantines concernées. Source : *Menus végétariens dans les cantines, quels impacts pour la planète ?* Greenpeace, 2020.



meilleure qualité présente également de nombreux bénéfices pour la biodiversité terrestre et marine, la préservation de l'eau et la lutte contre la déforestation²¹.

En matière de santé, l'ANSES²², le Haut Conseil à la Santé Publique²³ 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 (dont la population est en carence) et présente un impact positif sur les maladies cardio-vasculaires, le diabète et certains cancers²⁴.

²¹ J. Poore & T. Nemecek, *Reducing food environmental impacts through producers and consumers*, in *Science*, 1er juin 2018, vol. 360, n° 6392, pp. 987-992. <https://bit.ly/2J2HhDu>

²² *Actualisation des repères nutritionnels pour la population française*, ANSES, 2017, <https://bit.ly/2jO9RbL>.

²³ *Révision des repères alimentaires pour les adultes du futur Programme national nutrition santé 2017-2021*, HCSP, 2017. <https://bit.ly/2H13OLS>

²⁴ *Idem*

Accessibilité alimentaire - Rapport sur la mise en place d'une Sécurité sociale de l'alimentation

Amendement rédigé par le Réseau Action Climat

APRES ARTICLE 61 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

N°

ASSEMBLEE NATIONALE

Le 6 mai 2021

PROJET DE LOI RELATIF A LA LUTTE CONTRE LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE ET RENFORCEMENT DE
LA RESILIENCE FACE A SES EFFETS

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N°

Présenté par :

ARTICLE ADDITIONNEL

Après l'article 61 est inséré un nouvel article ainsi rédigé :

« Au 1er juillet 2022, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de mettre en place une Sécurité sociale de l'alimentation, à même d'assurer un mécanisme universel assurant le droit à l'alimentation pour tous. Il instruira notamment les points suivants : l'évaluation du dispositif des chèques alimentaires, la dissymétrie entre les aspirations alimentaires des Français et leur consommation en tenant compte de la disponibilité alimentaire, l'évaluation des impacts de la mise en place d'une Sécurité sociale de l'alimentation sur d'autres services économiques et politiques publiques (santé, agriculture, lutte contre le changement climatique...), l'évaluation des transitions nécessaires pour les secteurs de la production agricole et alimentaire, de l'aide alimentaire et de la lutte contre le gaspillage, l'analyse des fonctionnements d'initiatives de démocratie alimentaire locale et leurs enseignements pour la généralisation d'une démocratie dans l'alimentation afin de dessiner des expérimentations possibles pour la mise en place d'une Sécurité sociale de l'alimentation.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La précarité alimentaire a explosé avec les mesures de confinement : amputées d'une partie de leurs revenus, privées des cantines scolaires, beaucoup de personnes ont eu affaire pour la première fois à l'aide alimentaire. Les associations auxquelles cette aide a été déléguée ont fourni des efforts colossaux pour y répondre, avec la difficulté supplémentaire de protéger leurs bénévoles souvent âgés.

Le soutien public a lui aussi été massif pour répondre à l'urgence ; des chèques alimentaires ont notamment été distribués, tandis que des collectifs citoyens ont déployé toutes les formes possibles d'actions de solidarité. Mais il nous faut articuler dès aujourd'hui des réponses beaucoup plus structurelles, pour véritablement assurer la mise en œuvre du droit à l'alimentation, qui dépasse l'enjeu d'être à l'abri de la faim, défini comme le « droit d'avoir un accès régulier, permanent et non restrictif, soit directement ou au moyen d'achats financiers, à une alimentation quantitativement et qualitativement adéquate et suffisante, correspondant aux traditions culturelles du peuple auquel le consommateur appartient, et qui lui procure une vie physique et mentale, individuelle et collective, épanouissante et exempte de peur », selon les mots d'Olivier De Schutter, alors rapporteur spécial des Nations unies pour le droit à l'alimentation, en 2010.

À l'autre bout de la chaîne, une crise profonde affecte depuis de longues années le monde agricole. Cette double crise agricole et alimentaire invite à remettre en question le modèle agricole hérité de l'après-guerre, qui ne permet pas aux agriculteurs de vivre dignement, n'est pas soutenable écologiquement et est en inadéquation croissante avec les attentes des consommateurs. On ne peut donc pas envisager de réforme agricole sans une véritable politique alimentaire.

Face à cette crise, la solution réside dans davantage de démocratie, car sans démocratie, il ne peut y avoir de droit à l'alimentation. Ce droit implique de pouvoir collectivement définir ce que nous voulons manger, comment le produire, et comment en assurer l'accès à tous. C'est dans cette perspective que la réflexion sur une sécurité sociale de l'alimentation gagne du terrain et que plusieurs collectifs citoyens souhaitent que ce projet soit étudié.

Parmi eux, le collectif "Pour une sécurité sociale de l'alimentation", fondé sur le modèle universel de la sécurité sociale, propose par exemple de sanctuariser un budget pour l'alimentation de 150 euros par mois et par personne, en l'intégrant dans le régime général de sécurité sociale. Tout comme pour la sécurité sociale à son origine, ce budget devrait être alimenté par des cotisations sur la production de valeur ajoutée garantissant le fonctionnement démocratique de caisses locales de conventionnement. Chacune de ces caisses, gérées par les cotisants, aurait pour mission d'établir et de faire respecter les règles de production, de transformation et de mise sur le marché de la nourriture choisie par les cotisants.

De telles propositions méritent aujourd'hui d'être explorées, avec les différents acteurs concernés, pour répondre aux enjeux agricoles et alimentaires de manière durable et structurelle.

Cet amendement fait suite à des discussions avec le Réseau Action Climat, ISF-AgriSTA, la Fédération Nationale d'Agriculture Biologique (FNAB) et l'Association VRAC (Vers un Réseau d'Achat en Commun).

Autres propositions

Concernant l'objectif SL1 de la convention citoyenne pour le climat visant à rendre obligatoire la rénovation énergétique globale des bâtiments d'ici 2040

Propositions rédigées par les Compagnons Bâisseurs

L'inscription de la démarche d'auto-réhabilitation et de son accompagnement dans le « droit commun » au travers des politiques sociales, du logement, de la rénovation urbaine, de l'énergie, est essentielle si l'on veut accélérer la rénovation des logements, afin de permettre à tous, même les plus démunis, de vivre dans des logements bien isolés et confortables, tout en encourageant la structuration de la filière rénovation énergétique.

Les points ci-dessous visent à reconnaître l'apport des démarches d'ARA à la rénovation des logements de personnes les plus vulnérables, donc à la lutte contre la précarité énergétique :

- **Elargir aux associations engagées dans l'ARA la qualification au label RGE** (Reconnu Garant de l'Environnement). L'accès à ce label est actuellement impossible pour un opérateur d'accompagnement de statut associatif. Cela a pour conséquence de fermer l'accès aux aides à la rénovation énergétique à des habitants souhaitant réaliser ces travaux en auto-réhabilitation en étant accompagnés par un opérateur associatif qualifié. Il est urgent de faire sauter les obstacles juridiques et administratifs qui verrouillent l'accès au label à ces opérateurs, sous peine de les écarter totalement des dispositifs d'aides publics dès 2021.
- **Prendre en compte systématiquement l'apport travail des personnes précaires**, comme une composante des dispositifs publics d'amélioration de l'habitat, de la rénovation énergétique et du développement des territoires. S'agissant de l'ARA, la valorisation de l'apport travail devrait ainsi être intégrée dans le plan de financement du projet de réhabilitation des logements des personnes précaires et par conséquent rentrer dans l'assiette du calcul des aides de droit commun. Une telle approche permettrait de réduire très sensiblement le « reste à charge » de personnes sans ressources mais disposant d'une force de travail effective et disponible.
Concernant les modalités de mise en œuvre, notamment la prise en compte des revenus des ménages, les dépenses éligibles et les plafonds d'interventions... devront être précisées en modifiant le décret n°2020-26 du 14 janvier 2020 relatif à la prime de rénovation énergétique, ainsi que l'arrêté du 14 janvier 2020 relatif à la prime de rénovation énergétique.
- Permettre que le plan de financement intègre également l'accompagnement **sociotechnique d'un opérateur professionnel**. Cet accompagnement est actuellement détaché de l'assiette des aides et financé de façon forfaitaire sans aucune appréciation économique effective.
- **Prendre en compte les spécificités et les besoins des territoires ultramarins.**
- **Ajouter un volet social à l'accompagnement technique par les plateformes de la rénovation énergétique et faire connaître l'ARA par les guichets d'accompagnement à la rénovation**



énergétique : sensibiliser et former les guichets sur les opérations d'ARA, et travailler sur une meilleure articulation entre les guichets, les opérateurs Assistance à Maitrise d'Ouvrage et les opérateurs ARA. Les collectivités devraient rendre l'ARA éligible aux dispositifs locaux (à condition que les ménages soient accompagnés par un opérateur ARA).

- **Création d'un fonds travaux** : complémentaire de la démarche ARA, pour porter la dimension sociale de la rénovation énergétique et renforcer la dignité des personnes, la constitution d'un fonds travaux est indispensable pour apporter l'appui financier incontournable dans certaines situations spécifiques (notamment pour répondre aux demandes des ménages propriétaires occupants ne pouvant pas solliciter les dispositifs de droit commun). Le fonds travaux permettra notamment de couvrir les surcoûts associés à l'accompagnement renforcé nécessaire dans ces situations. Il permettra aussi d'assurer un complément de financement lorsque la santé ou le handicap des bénéficiaires ne leur permet pas une participation suffisante pour couvrir le reste à charge.