

Méthodologie - Le trombinoscope des députés sur le climat

Alors que le **projet de loi de finances pour 2021** est examiné en ce moment à l'Assemblée nationale, ce trombinoscope du Réseau Action Climat met en avant les député.e.s qui ont déposé ou cosigné des amendements pour verdir le budget de la France et les député.e.s qui, *contrario*, mettent un frein à la transition écologique et solidaire.

Pour chacune des mesures prioritaires que le Réseau Action Climat juge incontournable pour accélérer la transition écologique juste et solidaire dès ce projet de loi de finances, nous analysons les amendements déposés et les classons en trois catégories :

vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
-------------------------------	----------------------	-----------------------

Le site internet du "trombinoscope des députés sur le climat" : <https://trombinoscope-deputes-climat.fr/> permet de voir quels sont les députés engagés pour la transition écologique et lesquels sont encore dans une posture de blocage.

Un député qui dépose ou co-signe un amendement en lien avec les mesures ambitieuses défendues du Réseau Action Climat aurait alors une note positive (**vert**). A l'inverse, un député qui porte un amendement qui va à contresens par rapport aux demandes du Réseau Action Climat obtiendrait une note négative (**rouge**). La notation "à améliorer" (**orange**) signifie que l'amendement évalué représente une amélioration sans cependant être suffisamment ambitieux. Les amendements du Gouvernement sont évalués de la même manière. La catégorie "passif" signifie que le député n'a pas pris position via un amendement. Dans cette catégorie il y a à la fois des députés qui vote en faveur et contre des propositions ambitieuses pour la transition écologique. En absence d'un scrutin public généralisé il est cependant pas possible de rendre leurs positionnements visibles. L'évaluation est effectuée sur tous les amendement indépendamment de leur sort. Un amendement vert reste vert même s'il est rejeté.

Les députés sont évalués par rapport à leurs amendements déposés et co-signés portant sur les différentes sujets qui font objet d'un suivi du trombinoscope et d'une manière globale.

- Les députés sont classés dans la catégorie “**vert - ça va dans le bon sens**” si plus de 69 % de leurs amendements reçoivent une évaluation verte et s’il n’y a aucun amendement rouge
- Les députés sont classés dans la catégorie “**rouge - à contre sens**” si plus de 40 % de leurs amendements reçoivent une évaluation rouge mais ils restent dans la catégorie “à améliorer” s’il y a autant d’amendements verts que rouges
- Sinon les députés sont classés dans la catégorie “**orange - à améliorer**”.

Ce document décrit les critères d’évaluation du Réseau Action Climat par thématique : Rénovation, Transport - automobile, Transport alternatives, Agriculture, Entreprises, Aides néfastes au climat, Collectivités

Les mesures portées par la Convention Citoyenne pour le Climat sont signalisées par ce symbole : **CCC**

TABLE DES MATIÈRES

Rénovation	2
Transport - automobile	5
Transport alternatives	7
Agriculture	9
Entreprises	11
Subventions “climaticides”	14
Collectivités	17

Rénovation

Rénovation des logements privés : Plus de performance et de justice sociale

L'investissement de 4 milliards d'euros présenté dans le Plan de relance pour rénover les bâtiments publics va dans le bon sens¹, à condition d'atterrir vers des projets vraiment performants et avec les vecteurs financiers pertinents pour stimuler l'ambition et les moyens des maîtres d'ouvrage et des collectivités locales. En ce qui concerne le parc de logements privés, l'ajout d'un milliard d'euros par an au budget du dispositif de MaPrimeRénov pendant 2 ans est très loin d'être l'accélérateur attendu. Cela permettra seulement de revenir au niveau d'investissements publics atteint en 2018 par le Crédit d'Impôt Transition Energétique (CITE) et uniquement pendant les 2 prochaines années ! Il ne sera pas suffisant pour accélérer le nombre des rénovations et leur performance. Si dans le même temps on rapporte cette augmentation à l'élargissement annoncé du nombre de bénéficiaires de MaPrimeRénov (à partir de 2021, MaPrimeRénov inclura les déciles 9 et 10 de revenus, les propriétaires bailleurs et les syndicats de copropriété), on voit mal comment aller vers une réduction du reste à charge pour les ménages les plus modestes et une augmentation de la performance des rénovations. Pour que cet élargissement soit "juste écologiquement", il serait nécessaire de conditionner ces subventions publiques à l'atteinte d'un haut niveau de performance pour ces travaux.

NOS PROPOSITIONS

1. Augmenter et pérenniser les investissements publics : selon l'étude publiée par l'Initiative Rénovons, il faudrait en effet 3,2 milliards d'euros, ciblés uniquement sur les passoires, pour les rénover au niveau Bâtiment Basse Consommation (BBC), et ce chaque année jusqu'en 2040. Les ménages modestes et très modestes pourraient paradoxalement se retrouver perdants si aucune annonce supplémentaire ne vient compléter ce dispositif.
2. Généraliser les bâtiments très performants (niveau Bâtiment Basse Consommation) en rendant la rénovation énergétique globale progressivement obligatoire, comme le préconise la Convention Citoyenne pour le Climat. Pour la rendre possible et acceptable, l'obligation de rénovation doit bien sûr être accompagnée d'aides financières et d'accompagnement opérationnel à la hauteur de cette ambition, notamment pour les ménages modestes qui ne doivent pas être pénalisés.

¹ I4CE "Volet climat du plan de relance : « Jusqu'ici tout va bien »" https://www.i4ce.org/volet-climat-du-plan-de-relance/?utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=volet-climat-du-plan-de-relance

ATTENTION PARTICULIÈRE : Avec la transformation du CITE en prime (MaPrimeRénov), il n'existe plus d'espace public pour discuter des détails techniques (performance ciblée, aide financière proposée, type d'accompagnement). En effet, le contenu de MaPrimeRénov' est techniquement discuté en interministériel et ne passera plus par un débat à l'Assemblée nationale et au Sénat comme cela était le cas jusqu'à présent.

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
<p>Augmentation du budget de l'Anah (MaPrimeRenov' et Habiter Mieux) pour une relance compatible avec la SNBC et prioritairement centrée sur la rénovation des passoires énergétiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation de 1,91 Mds € du budget de l'Anah (MaPrimeRénov' et Habiter Mieux Sérénité) par rapport aux annonces du PLF 2021 et de France Relance, afin de porter le total à 4,2 milliards € pour 2021. Pour obtenir ce total, ont été sommés l'investissement public de 3,2 Mds € nécessaire pour respecter le scénario de l'Initiative Rénovons et la hausse de 1 Md € du budget du dispositif MaPrimeRénov' prévue dans le cadre de France Relance en 2021, correspondant à l'élargissement prévu des bénéficiaires du dispositif. - Transparence et dialogue assurés : les modalités de la politique de rénovation énergétique passent devant le Parlement. - Performance sociale et 	<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation insuffisante du budget de l'Anah (MaPrimeRénov' et Habiter Mieux Sérénité) par rapport aux annonces du PLF 2021 et de France Relance. L'augmentation ne permet pas de respecter le scénario de l'Initiative Rénovons. - Transparence et dialogue insuffisants : seulement une partie des modalités de la politique de rénovation énergétique passent devant le Parlement. - Performance sociale et environnementale insatisfaisante : conditionnement des aides publiques insuffisant pour atteindre un haut niveau de performance après rénovation 	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'augmentation du budget de l'Anah (MaPrimeRénov' et Habiter Mieux Sérénité) par rapport aux annonces du PLF 2021 et de France Relance. Le budget ne permet pas de respecter le scénario de l'Initiative Rénovons. - Manque de transparence et de dialogue : pas de passage des modalités de la politique de rénovation énergétique devant le Parlement. Les décisions importantes échappent à tout espace de débat. - Aucune performance sociale et environnementale : pas de conditionnement des aides publiques à l'atteinte d'un haut niveau de performance après rénovation

	environnementale pertinente : conditionnement des aides publiques à l'atteinte d'un haut niveau de performance après rénovation		
--	---	--	--

Transport - automobile

Automobile : Soutenir l'achat des véhicules "véritablement" à faibles émissions

Le Gouvernement avait déjà annoncé la mise en place de mesures en soutien d'un grand plan de déstockage automobile, en augmentant le bonus pour les véhicules électriques, mais en finançant également 200 000 acquisitions de voitures neuves majoritairement thermiques, pour un coût budgété via le Plan de relance à 1,9 milliards d'euros. Contrairement à ce qu'a avancé le Gouvernement, cette aide n'a pas touché que les plus précaires, puisque les critères d'éligibilité ont été élargis pour toucher près de trois quarts de la population. De plus, à l'image des autres plans de sauvetage mis en œuvre par le Gouvernement, aucune contrepartie claire, en matière de relocalisation, maintien d'emplois ou d'investissement dans les nouvelles mobilités par exemple, n'a été fixée par le Gouvernement pour le secteur automobile.

NOS PROPOSITIONS²

1. Renforcer le barème du malus fondé sur les émissions de CO2 et asseoir la fiscalité automobile sur le critère complémentaire du poids des véhicules.
2. Revoir en profondeur la fiscalité automobile pour qu'elle soit réellement efficace d'un point de vue écologique et social.
3. Revoir les critères d'éligibilité du bonus et de la prime à la conversion pour les recentrer sur les véhicules les moins émetteurs et les besoins des plus démunis, en les complétant d'autres dispositifs le cas échéant tel qu'un prêt à taux zéro.
4. Ouvrir les aides aux autres modes de mobilité pour sortir d'une simple logique de subvention au marché et accompagner l'évolution des pratiques de mobilité.

² Réseau Action CLimat (2020) "Aides à l'achat de véhicules - Propositions de réformes pour un meilleur impact écologique et social"
<https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2020/10/etude-automobile-reseau-action-climat-octobre-2020.pdf>

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
Malus poids CCC ³	mise en place d'un critère poids	mise en place d'un critère poids insuffisant	pas de mise en place d'un critère poids
Renforcement du Malus CCC ⁴	renforcement du barème du malus selon les propositions de la CCC	renforcement du barème du malus insuffisant par rapport à la proposition de la CCC	pas de renforcement du barème du malus
Bonus	Révision des critères d'éligibilité du bonus pour mieux prendre en compte le prix et le poids des véhicules		pas de révision des critères d'éligibilité du bonus pour mieux prendre en compte le prix et le poids des véhicules
Prime à la conversion	ouverture de la prime à la conversion aux autres modes de mobilité Sortie des véhicules diesel et essence neufs de la prime à la conversion Révision des critères d'éligibilité de la prime à la conversion pour mieux accompagner les ménages		pas d'ouverture de la prime à la conversion aux autres modes de mobilité pas de sortie des véhicules diesel et essence neufs de la prime à la conversion pas de révision des critères d'éligibilité de la prime à la conversion pour mieux accompagner les ménages

³ CCC "Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte."

⁴ CCC "Renforcer très fortement le malus sur les véhicules polluants et introduire le poids comme un des critères à prendre en compte."

Transport alternatives

Assurer que le développement des alternatives à la voiture devienne une réelle priorité

Les annonces faites dans le cadre du Plan de relance en faveur du transport ferroviaire sont un signal positif mais ce plan reste sous-dimensionné par rapport aux besoins de financement et très en deçà des soutiens qui ont été apportés aux secteurs automobile et aérien (23 milliards d'euros au total). En l'état, ce plan permet uniquement de préserver les capacités d'investissement de SNCF Réseau et non d'accélérer les travaux de régénération et de modernisation du réseau. De plus, ce plan ne garantit aucun investissement au-delà de 2022 alors que le développement du réseau ferroviaire nécessite d'être pensé sur le long terme. Concernant les annonces faites en faveur des transports du quotidien (1 milliard d'euros), elles sont positives mais leurs effets risquent d'être limités faute de cohérence globale. Le Gouvernement prévoit en effet d'investir dans le développement des transports collectifs du quotidien afin de favoriser le report modal depuis la voiture individuelle mais il prévoit aussi par ailleurs d'investir dans la modernisation du réseau routier en accélérant par exemple le passage en 2*3 voies de la rocade bordelaise...

Enfin, le Gouvernement manque pour partie sa cible concernant le développement du vélo en ne reprenant que partiellement les propositions de la CCC pensées pourtant comme un tout cohérent. Cela est particulièrement le cas pour l'obligation du forfait mobilités durables, absent de ce PLF.

NOS PROPOSITIONS

1. Proposer un plan d'investissement ambitieux en faveur du transport ferroviaire
2. Abaisser la TVA à 5,5% pour les services publics de transport terrestre régulier de personnes
3. Rendre obligatoire le forfait mobilités durables
4. Soutenir le développement du vélo sur tous les territoires en portant le fonds vélo à 500M€ par an

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
Accroître les investissements en faveur du ferroviaire CCC	Cet amendement propose une politique d'investissement ambitieuse en faveur du ferroviaire.	Cet amendement propose d'augmenter les investissements en faveur du ferroviaire de manière insuffisante.	Cet amendement n'est pas favorable au développement du ferroviaire. Pire, il propose de financer de nouveaux projets

			routiers néfastes pour le climat et la biodiversité.
Fonds vélo 500M€ CCC ⁵	L'amendement propose de porter le montant du fonds vélo à 500M€ par an.	L'amendement propose une augmentation du fonds vélo insuffisante pour permettre le développement rapide du vélo sur tous les territoires.	L'amendement est défavorable au développement du vélo.
Rendre obligatoire le forfait mobilités durables CCC	Le forfait mobilités durables est obligatoire	L'amendement propose des améliorations du forfait mobilités durables sans pour autant le rendre obligatoire. Le caractère obligatoire du forfait est pourtant une condition essentielle de la réussite du dispositif.	non pertinent
Baisser la TVA à 5,5% CCC ⁶ sur les transports collectifs	L'amendement propose d'abaisser à 5,5% le taux de TVA applicable aux services publics de transport terrestre régulier de personnes.	non pertinent	non pertinent

⁵ "Augmenter les montants du Fonds Vélo de 50 à 200 millions d'euros par an pour financer des pistes cyclables."

⁶ La CCC propose de réduire la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 %. La proposition du Réseau Action Climat consiste à l'appliquer sur les services publics de transport terrestre régulier de personnes.

Agriculture

Accélérer la transition agroécologique

Le budget accordé à la transformation profonde du secteur agricole dans le cadre du Plan de relance est bien trop faible (0,5 % du budget du Plan de relance est accordé à la transition agroécologique et à la stratégie protéines végétales). Pourtant, le secteur agricole représente 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la France, à peu près 30 % des enjeux liés à la biodiversité et 5 % de la population active directe. 400 millions d'euros sont prévus pour la partie transition agroécologique. Par rapport aux 250 millions d'euros prévus pour l'agroéquipement et l'agriculture de précision, il y a clairement un manque de sens des priorités.

NOS DEMANDES :

1. Nous saluons la mise en place d'une prime à l'investissement pour la transformation de la restauration collective mais regrettons qu'elle ne vise que les cantines scolaires des écoles maternelles et primaires des petites communes. De même, le montant de 50 millions d'euros est insuffisant alors que 330 millions d'euros par an pendant trois ans sont nécessaires afin de cibler également les hôpitaux, maisons de retraite, universités, lycées et collèges.
2. En ce qui concerne la stratégie protéines végétales, le budget de 100 millions d'euros est largement sous-dimensionné par rapport aux besoins de transformation des filières de légumineuses. De plus, l'objectif de « permettre à la France de réduire sa dépendance » ne va pas assez loin et ne vise pas l'autonomie protéique totale pour l'alimentation humaine et animale. Enfin, il n'est fait aucune mention de critères environnementaux dans les modes de cultures ou de prise en considération d'une approche systémique.
3. Dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021, il est temps de répondre à l'enjeu de la taxation des engrais azotés. Concernant la production, bien que les producteurs d'engrais soient censés être soumis à la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP), leur contribution est infime car les seuils d'émissions de polluants à partir desquels les entreprises sont taxées sont beaucoup trop élevés et certains polluants majeurs sont exclus de cette taxe (comme l'ammoniac). Il est essentiel de transformer la TGAP « Air » pour la faire évoluer vers une taxe dite comportementale qui orienterait les décisions d'investissement du secteur des engrais. Concernant l'utilisation, alors que la première SNBC requerrait une réduction de 30 kg d'engrais synthétiques par hectare sur les terres agricoles entre 2010 et 2035, la consommation totale n'a cessé d'augmenter sur la même période. Entre 2007 et 2018, la France est passée de 81,6 kg à 86,9 kg d'azote par hectare. Le coût des dommages environnementaux des engrais azotés est évalué entre 0,9 et 2,9

milliards d'euros par an⁷. Afin de tenir compte des externalités⁸ liées à leur utilisation, nous soutenons la mise en place d'une redevance progressive sur l'utilisation des engrais azotés de synthèse dont les recettes doivent être entièrement réaffectées à la transition agroécologique pour soutenir les alternatives aux engrais chimiques (cultures de légumineuses diversifiées, le soutien à l'agriculture biologique et la déspecialisation des zones agricoles françaises par un redéploiement des systèmes d'élevage herbager)

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
Taxe engrais azotés CCC	<ol style="list-style-type: none"> 1) mise en place d'une redevance sur les engrais azotés de synthèse à hauteur de 27 centimes par kilo d'azote pour les utilisateurs d'engrais 2) inclusion de l'ammoniac dans la taxe générale sur les activités polluantes (qui visent les producteurs d'engrais) 	<ol style="list-style-type: none"> 1) mise en place d'une redevance sur les engrais azotés à hauteur de 1 à 20 centimes par kilo d'azote 	<ol style="list-style-type: none"> 1) pas de mise en place d'une redevance 2) Pas d'inclusion de l'ammoniac
Stratégie protéine	<ol style="list-style-type: none"> 1) fléchage de tout ou partie de l'enveloppe de la stratégie protéine (au moins 50 %) allouée aux pratiques AB ou aux pratiques durables dont une partie en AB. 2) fléchage de tout ou partie de l'enveloppe de la stratégie protéine (au 	<ol style="list-style-type: none"> 1) spécification de critère d'allocation vers les pratiques agricoles durables, mais sans chiffrage/ ou moins que 50 % 2) spécification de fléchage de l'enveloppe vers les territoires mais sans spécifier ni les 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Aucune spécification de critère d'allocation vers les pratiques agricoles durables 2) Aucune spécification de fléchage de l'enveloppe vers les acteurs de terrain.

⁷ Marcus V. et Simon O. (2015), « Les pollutions par les engrais azotés et les produits phytosanitaires : coûts et solutions », Études et documents n°136, CGDD

⁸ Direction Générale Trésor, La politique agricole après 2020, numéro 2017/03, Mars 2017, p.54

	moins 50 %) vers le développement territorial des filières de légumineuses (via le CASDAR, l'enveloppe du PNA, etc.)	bénéficiaires (GAB, CIVAM, PAT, etc.) ni les canaux (CASDAR, PNA, etc.)	
Prime pour la restauration collective CCC	<ol style="list-style-type: none"> 1) Une prime à la conversion des restaurant collectifs (scolaires, universitaires, crèche, maternelle, socio-médical, hospitalier) de 330 millions d'euros par an pendant trois ans 2) 99 centimes par repas par an disponibles pour les acteurs 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Une prime à la conversion qui concerne uniquement les cantines scolaires des petites communes de 50 millions d'euros sur 2 ans. 2) entre 20 et 99 centimes par repas par an disponibles pour les acteurs 	<ol style="list-style-type: none"> 1) pas de prime à la conversion des restaurants collectifs 2) prime sur facture d'équipements ou/et formation CNFPT. 3) moins de 20 centimes par repas par an disponibles pour les acteurs

Entreprises

Entreprises : empêcher une baisse aveugle des impôts de production et élargir les éco-conditionnalités climat

Le Plan de relance inclut une baisse durable des impôts de production de 10 milliards d'euros par an, soit 20 milliards d'euros sur les deux ans du Plan de relance, sans aucune conditionnalité ni écologique ni sociale pour les entreprises concernées et sans fléchage vers les activités compatibles avec la transition écologique. La baisse d'une partie des impôts concernés (notamment de la CVAE – la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises) va de manière disproportionnée aux grandes entreprises. Et il n'y a aucune assurance que cette baisse, qui diminue les recettes des collectivités, contribuera à créer une dynamique de relocalisation. Il s'agit d'un cadeau aux entreprises sans la moindre

contrepartie sur leur performance environnementale et sociale⁹. Le plan comprend par ailleurs des milliards d'euros d'aides aux entreprises qui ne bénéficient à ce stade d'aucune conditionnalité. Au-delà du sujet de la mise en place d'écoconditionnalités climat pour les entreprises qui reçoivent des aides publiques, il faut élargir le sujet notamment dans le cadre du projet de loi "Convention Citoyenne pour le Climat" pour faire évoluer la responsabilité environnementale des entreprises.

NOS PROPOSITIONS

1. Revenir sur l'annonce d'une baisse des impôts de production et soutenir plutôt les entreprises dont l'activité est compatible avec l'Accord de Paris et garante d'emplois locaux et stables. Si une baisse doit être votée, elle doit *a minima* comporter deux critères d'exclusion :
 - a. Une exclusion des secteurs polluants qui sont les principaux bénéficiaires de la baisse. Une telle mesure peut être votée en compensant la baisse par la suppression de subventions à la production des secteurs polluants.
 - b. Une exclusion des grandes entreprises qui, sans conditionnalité de l'aide, sont les plus à même d'empêcher la baisse d'impôts sans relocaliser. Une telle exclusion diminuerait le coût de la mesure de 25 %, faisant peser un moindre risque sur le financement du budget des collectivités territoriales.
2. Tout type d'aide publique pourrait bénéficier de conditionnalités sociales et environnementales :
 - a. Mettre en place des éco-conditionnalités climat : les éco-conditionnalités votées lors des PLFR3 sont insuffisantes puisqu'elles ne concernent que les montées au capital et ne sanctionnent pas financièrement les entreprises aidées qui ne réduiraient pas leurs émissions de gaz à effet de serre en fonction de l'objectif 1,5°C. Lors du projet de loi de finances 2021, il est nécessaire que toute aide à une grande entreprise puisse être assortie de véritables éco-conditionnalités contraignantes (un bilan d'émissions de gaz à effet de serre qui inclut les émissions des scopes 1-2-3, la publication et le respect d'une trajectoire et stratégie de réduction avec plan d'investissement et la mise en place de sanction en cas de non respect des obligations).
 - b. Mettre en place une socio-conditionnalité avec l'encadrement des dividendes : toute entreprise qui bénéficie d'aides publiques, y compris le chômage partiel, doit être contrainte de ne pas verser de dividendes en 2021¹⁰. Il s'agit notamment de transposer la position de la Commission européenne en date du 8 mai 2020 portant sur l'encadrement temporaire des mesures d'aides d'État.

⁹ Oxfam (2020) "CAC 40 des profits sans lendemain" https://www.oxfamfrance.org/wp-content/uploads/2020/06/Rapport_CAC40_Oxfam_Basic_22juin2020.pdf Malgré l'appel à la modération de Bruno Le Maire, le CAC 40 devrait verser entre 60 et 70% de son dividende prévisionnel pendant la crise, soit entre 35 et 41 milliards d'euros.

¹⁰ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_838

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
Impôts de production	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression de la baisse - Réduction ou compensation de la baisse notamment via <ul style="list-style-type: none"> - exclusion des grandes entreprises - compensation pour les secteurs polluants / suppression des dépenses fiscales pour l'industrie - Contreparties sociales et écologiques à la baisse 	<ul style="list-style-type: none"> - Baisse plus progressive des impôts de production (pas sur 1 année) - Clause de révision (la baisse est ré-examinée dans 2 ans) 	<ul style="list-style-type: none"> - nouvelles baisses d'impôts de production
Eco-conditionnalité climat pour les aides aux entreprises CCC ¹¹	<p>Critères cumulatifs:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modalité d'application: contraignant, contrôlé - Toutes les entreprises publiant un DPEF - Empreinte et trajectoire totale - Sanctions sur la non-publication et sur le non-respect 	<ul style="list-style-type: none"> - des contreparties sans sanctions ou juste sur la non-publication - des contreparties limitées à un petit nombre d'entreprises - Empreinte carbone/trajectoire partielle/Prise en compte uniquement des émissions françaises - Liste des entreprises non 	<ul style="list-style-type: none"> - Charte volontaire

¹¹ Décision de conditionner les aides de l'État aux entreprises (hors aides pour les TPE et PME) à un engagement solide sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Cela concerne également les aides déclenchées pour faire face à la crise sanitaire et économique

		publique	
Encadrement des dividendes	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de dividendes, de rachats d'actions et de bonus PDG pour les entreprises aidées - Liste totale des aides 	<ul style="list-style-type: none"> - Liste partielle des aides soumises à l'interdiction - Interdiction partielle (pour certains secteurs) - Interdiction partielle (dividendes mais pas le reste) - Interdiction mais pas de sanction - Liste des entreprises non publique 	Appel à la modération volontaire

Subventions “climaticides”

Suppression des aides fiscales néfastes pour le climat et soutien public à l'exportation des secteurs les plus polluants

La volonté du Gouvernement de “verdir” son budget doit enfin aboutir à la proposition d'un calendrier de suppression des aides néfastes pour le climat et l'environnement et en particulier des dépenses fiscales sur la TICPE, que nous chiffrons à 17,7 milliards d'euros par an¹². Suite à l'Accord de Paris de 2015, la France s'est engagée auprès du G7 à mettre fin aux subventions aux énergies fossiles d'ici à 2025.

Après la crise du Covid-19, les industriels français vont davantage faire appel à la puissance publique pour relancer leur activité à l'international. Or, les secteurs les plus dépendants des aides publiques à l'exportation sont très polluants : celui des hydrocarbures, de l'aéronautique et de la construction navale. Depuis 2009, 9,3 milliards d'euros de garanties publiques au commerce extérieur ont été octroyés par l'Etat via Bpifrance au secteur des hydrocarbures. Ces aides ont facilité la réalisation d'immenses projets pétrolier et gaziers, à l'image de ceux au Mozambique¹³, qui sont totalement incompatibles avec l'urgence climatique et s'accompagnent de très graves violations des droits humains. Le Gouvernement s'apprêterait même, en pleine “relance verte”, à subventionner un nouveau projet gazier de Total dans l'Arctique

¹² <https://reseauactionclimat.org/subventions-energies-fossiles-2020>

¹³ <https://www.amisdela terre.org/de-leldorado-gazier-au-chaos/>

russe¹⁴. En septembre 2019, Emmanuel Macron avait pourtant lancé à la tribune des Nations unies (ONU) : “ Nous continuons encore aujourd’hui à avoir du financement export et des projets dans tant de pays, financés par des pays développés. (...) C’est incohérent, c’est irresponsable. ”

NOS PROPOSITIONS

1. Suppression des dépenses fiscales qui favorisent la consommation des énergies fossiles
2. Augmentation de l’écotaxe sur les billets d’avion et allocation d’une partie des ressources à l’accompagnement du secteur¹⁵
3. Mettre fin dès 2021 à toutes les aides à l’exportation dans le secteur des énergies fossiles.
4. Appliquer le principe du “do no harm” en termes d’impact climat sur les financements du Plan de relance.
5. Restriction des importations de biocarburants contribuant à la déforestation : exclusion de l’huile de soja des incitations fiscales et clarification du statut des PFAD (Palm Fatty Acid Distillate), l’un des principaux produits à base d’huile de palme.
6. Revenir sur la suppression de la taxe hydrofluorocarbures (HFC).

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
Suppression des dépenses fiscales sur les taxes sur les énergies fossiles CCC ¹⁶	<ul style="list-style-type: none"> • Calendrier de suppression d’ici 2025 	<ul style="list-style-type: none"> • Calendrier de suppression incomplet ou au-delà de 2025 	<ul style="list-style-type: none"> • Élargissement de certains dépenses fiscales • Des aides aux entreprises des secteurs polluants sans aucune éco-conditionnalité • Aucun calendrier fixé pour la suppression des exonérations

¹⁴https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/02/la-france-pourrait-soutenir-un-gigantesque-projet-gazier-dans-l-arctique-russe_6050731_3234.html

¹⁵ <https://reseauactionclimat.org/oui-a-une-veritable-politique-de-reduction-de-limpact-climatique-du-secteur-aerien/>

¹⁶ “Suppression (immédiate ou progressive) de diverses exonérations sur les énergies fossiles (kérosène, fuel lourd, gazole), du remboursement partiel voire de l’exonération de TICPE pour les poids lourds, et des avantages fiscaux accordés aux entreprises (dont le régime des relations mère-fille entre établissements d’un groupe), notamment les plus grandes, et aux professions dont l’action est défavorable à l’environnement.”

Garanties export en faveur des énergies fossiles CCC ¹⁷	Acter la fin des garanties au commerce extérieur pour toutes les énergies fossiles dès 2021.	Toute autre proposition d'amendement avec des trajectoires de cessation plus lointaines ou ne visant qu'un type d'hydrocarbure.	Le député choisit de ne pas déposer d'amendement et donc de maintenir les subventions aux énergies fossiles pour des projets gaziers ou pétroliers à l'étranger.
Eco-contribution billets d'avion CCC ¹⁸	<ul style="list-style-type: none"> - pour la classe économique : 30€ par passager pour une destination à moins de 2200 km et 60€ pour une destination supérieure à 2200 km; - pour la classe business : respectivement 180 et 400€; - 360€ et 1200€ pour des avions dit « d'aviation d'affaire » tels que les jets privés. 	<ul style="list-style-type: none"> - des hausses moins importantes 	<ul style="list-style-type: none"> - une suppression de l'éco-contribution existante - accorder d'autres aides au secteur aérien sans aucune éco-conditionnalité précise
Principe du "Do no harm" sur le Plan de relance	<ul style="list-style-type: none"> - exclure certaines typologies de projets néfastes pour le climat (construction d'infrastructures routières, extension aéroports), de technologies (agriculture de précision, nucléaire, 5G) et de secteurs d'activité (énergies 	<ul style="list-style-type: none"> - exclusion incomplète 	<ul style="list-style-type: none"> - ajouter des financements pour des projets, technologies ou secteurs qui dépassent les lignes rouges du Réseau Action Climat

¹⁷ "Réduction puis suppression des garanties à l'export pour les projets liés aux énergies fossiles."

¹⁸ "Adopter une éco-contribution kilométrique renforcé."

	fossiles, énergies nucléaire, aérien, automobile)		
Restriction des importations de biocarburants contribuant à la déforestation	- Exclusion du soja des biocarburants et clarification du statut des PFAD (Palm Fatty Acid Distillate) l'un des principaux produits à base d'huile de palme	- exclusion incomplète	- pas d'exclusion
Revenir sur la suppression de la taxe hydrofluorocarbures (HFC)	- La suppression de la taxe dans le PLF 2021 est abrogée.	- La suppression de la taxe dans le PLF 2021 est partiellement abrogée.	

Collectivités

Création d'un dispositif de financement pour les collectivités pour soutenir la mise en oeuvre de politiques ambitieuses pour la transition écologique

Depuis le début de la crise sanitaire, les territoires sont mis en avant comme acteurs essentiels pour mettre en oeuvre la transition écologique et la relance, le Gouvernement multipliant les effets d'annonce comme "la généralisation de contrat de développement écologique à 100 % des territoires d'ici à 2021". Or, si le constat est partagé de l'importance des collectivités territoriales, ces propositions sont pour l'instant complètement absentes du Plan de relance et du Projet de loi de Finances. En effet, le Plan de relance ne mentionne pas les contrats de développements écologiques qui n'ont pour l'instant aucune ligne de financement dédiée, ni périmètre pour ces contrats et aucune condition à des objectifs climatiques. Alors que la crise actuelle fragilise les collectivités territoriales, avec une baisse des recettes fiscales d'au moins 7,3 milliards d'euros pour 2020 et 10 milliards pour 2021, cette fragilité financière est accentuée par la baisse des impôts de production. Pour

permettre la mise en œuvre effective de l'ensemble des actions prévues dans le Plan de relance, il est indispensable de garantir aux collectivités des moyens financiers pour accompagner leurs dépenses d'investissement et de fonctionnement.

Enfin, le Plan de relance ne permet pas d'avoir de la visibilité puisqu'il ne propose des financements que sur deux ans : une collectivité ne peut pas construire de projets territoriaux sur une période si courte qui nécessite un soutien pérenne et il faudra à terme revoir plus en profondeur le mode de financement des collectivités territoriales en l'adossant à des objectifs environnementaux.

NOS PROPOSITIONS :

- Rehausser les financements pour le fonctionnement des collectivités pour la transition. La mise en œuvre des différentes politiques publiques et notamment du Plan de relance, repose sur les collectivités : il est donc indispensable de garantir aux collectivités des moyens financiers pour couvrir leurs dépenses de fonctionnement afin de financer l'ingénierie de projet nécessaire au décaissement des investissements prévus par le Plan de Relance. Le Réseau Action Climat estime les besoins en fonctionnement pour la transition pour le bloc communal à, ***a minima*, +700 millions d'euros supplémentaires par an d'ici à 2023**, montant qui devra augmenter pour atteindre près de 1 milliard entre 2024-2028. Cela implique notamment une hausse des montants dédiés aux programmes d'accompagnement climat-air-énergie et économie circulaire de l'ADEME (aide au changement, contrats d'objectifs territoriaux, le programme Cit'ergie et Economie Circulaire etc.)..
- Rehausser les investissements pour la transition à destination des collectivités. Si le PLFR3 a acté une hausse de 1 milliard d'euros de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) fléchée vers la transition écologique, la résilience sanitaire et la rénovation du patrimoine pour 2020, cet investissement reste néanmoins très insuffisant pour mettre en place une transition ambitieuse à l'échelle locale. D'après I4CE, la relance pour les collectivités territoriales dans le cadre du plan de financement climat dans le contexte de relance nécessite ***a minima*** un investissement de 4,8 milliard d'euros d'ici 2023 **soit +1,7 milliard d'euros par an** pour le bloc communal pour les seuls secteurs des transports, de l'énergie et du bâtiment. Afin de couvrir l'entièreté des secteurs de la transition (agriculture, industrie, déchets etc.), les collectivités territoriales devront prendre leur part dans les investissements supplémentaires nécessaires. Cette hausse peut passer par deux types de mécanismes : la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), et / ou la hausse de la dotation régionale d'investissement (DRI)

Sujet	vert - ça va dans le bon sens	orange - à améliorer	rouge - à contre sens
Rehausser les financements de l'ADEME destinés aux territoires	<ul style="list-style-type: none"> • hausse de 44 millions des financements dédiés aux 	<ul style="list-style-type: none"> • des hausses moins 	<ul style="list-style-type: none"> • pas de hausse des financements pour

	collectivités via les différents mécanismes disponibles au sein de l'ADEME	importantes	l'ADEME
Rehausser les financements pour le fonctionnement des collectivités (dotation globale de fonctionnement -DGF) pour permettre la mise en oeuvre des mesures de transition	<ul style="list-style-type: none"> hausse de 700 millions du fonctionnement de la DGF pour la mise en oeuvre des politiques territoriales conditionnée à la transition 	<ul style="list-style-type: none"> des hausses moins importantes des hausses non conditionnées à la transition 	<ul style="list-style-type: none"> pas de hausse des financements pour le fonctionnement
Rehausser la dotation d'investissement pour les collectivités via la DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) pour permettre la mise en oeuvre des mesures de transition	<ul style="list-style-type: none"> hausse de +1,7 milliard de la DSIL conditionnée à la transition 	<ul style="list-style-type: none"> des hausses moins importantes des hausses non conditionnées à la transition 	<ul style="list-style-type: none"> pas de hausse des investissements