

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4146

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, Mme Charrière, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, Mme Sarles, M. Chalumeau, Mme Calvez, Mme Oppelt, M. Dombrevail,
M. Paluszkiwicz et Mme Park

ARTICLE PREMIER

I. – À la première phrase de l’alinéa 2, supprimer les mots :

« dans les conditions et sous les réserves prévues aux III à IV, ».

II. – En conséquence, supprimer l’alinéa 5.

III. – En conséquence, rédiger ainsi le début de l’alinéa 6 :

« III. – Pour chaque catégorie de biens ou de services, un décret en Conseil d’État... *(le reste sans changement)* ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à **rendre obligatoire la mise en oeuvre du processus d’affichage des caractéristiques environnementales pour l’ensemble des biens et services à destination des consommateurs**, et notamment de leur impact en termes d’émissions de gaz à effet de serre.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l’impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits et services ayant les effets les plus favorables.

Sa mise en oeuvre doit être généralisée et rendue obligatoire. Elle ne saurait concerner uniquement certaines catégories de biens et services, ni être décidée par décret, à la seule appréciation du Gouvernement, quel qu’il soit, et de l’administration.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4141

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock,
Mme Oppelt, M. Dombrevail, M. Paluszkiewicz et Mme Park

ARTICLE PREMIER

I. – À la première phrase de l’alinéa 2, supprimer les mots :

« , après une phase d’expérimentation prévue au II ».

II. – En conséquence, après le mot :

« décret »,

supprimer la fin de l’alinéa 3.

III. – En conséquence, supprimer l’alinéa 4.

IV. – En conséquence, à l’alinéa 5, supprimer les mots :

« , au terme des expérimentations mentionnées au II, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à accélérer la mise en oeuvre du processus d’affichage des caractéristiques environnementales, et notamment de l’impact en termes d’émissions de gaz à effet de serre sur l’ensemble de leur cycle de vie, de chaque bien et service prévu par l’article premier du projet de loi.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l’impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits ayant les effets les plus favorables.

Sa mise en oeuvre ne peut être différée au vu de l’urgence que constitue le défi du dérèglement climatique. Cet amendement propose donc de supprimer la phase d’expérimentation de cinq ans débutant à compter de la promulgation de la loi, prévue à

l'article premier. En effet, l'horizon 2027, pour sa généralisation et sa mise en oeuvre obligatoire, n'est pas un objectif à la hauteur de la situation. Il est proposé que cette mise en oeuvre soit enclenchée dès la promulgation de la loi.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 4143

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock,
Mme Riotton, Mme Calvez, Mme Oppelt, M. Dombrevail, M. Paluszkiewicz et Mme Park

ARTICLE PREMIER

À l'alinéa 3, substituer au mot :

« cinq »

le mot :

« deux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à accélérer la mise en oeuvre du processus d'affichage des caractéristiques environnementales, et notamment de l'impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble de leur cycle de vie, de chaque bien et service prévu par l'article premier du projet de loi.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits ayant les effets les plus favorables.

Sa mise en oeuvre ne peut être différée au vu de l'urgence que constitue le défi du dérèglement climatique. Cet amendement propose donc de réduire la phase d'expérimentation de cinq ans à deux ans, à compter de la promulgation de la loi. En effet, l'horizon 2027, pour sa généralisation et sa mise en oeuvre obligatoire, n'est pas un objectif à la hauteur de la situation. Deux années d'expérimentation seront amplement suffisantes.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 4183

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock,
Mme Riotton, Mme Calvez, Mme Sarles, Mme Oppelt, M. Dombrevail et M. Paluszkiwicz

ARTICLE PREMIER

Après les mots :

« serre »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 6 :

« . Ce décret précise également les modalités retenues pour en informer les consommateurs et fixe la liste des catégories pour lesquelles la vente ou la fourniture des biens et services présentant l'impact le plus important de leur catégorie en termes d'émissions de gaz à effet de serre sont interdites dans un délai de cinq ans. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article premier du projet de loi organise la mise en oeuvre de l'affichage, pour chaque bien ou service, d'informations relatives aux caractéristiques environnementales de ce bien ou ce service, et notamment son impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble de son cycle de vie.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits ayant les effets les plus favorables.

Le IV de l'article premier prévoit en outre un affichage particulier visant les biens ou les services présentant l'impact le plus mauvais en termes d'émissions de gaz à effet de serre, au sein de chaque catégorie de biens ou de services, selon des critères et des modalités définies par décret.

Le présent amendement renforce cette disposition en proposant que, dans un délai de 5 ans après la publication de ce décret, la vente des produits et la fourniture des services présentant, au sein de chaque catégorie, le pire impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre, puissent être interdites, selon les catégories concernées.

Il s'agit d'une mesure particulièrement forte qui aura pour effet d'inciter les producteurs de ces biens ou prestataires de ces services à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre liées à ces biens et services, afin de pouvoir continuer à les présenter sur le marché. Il convient en effet d'être à la hauteur face au défi que constitue le dérèglement climatique.

Le délai de 5 ans à compter de la publication du décret, qui doit intervenir elle-même à l'issue la phase d'expérimentation débutant après la promulgation de la loi, laisse un délai amplement suffisant pour les producteurs et prestataires des biens et services concernés pour opérer les changements nécessaires. Par ailleurs, toutes les catégories pourraient ne pas être concernées, pour ne cibler que les secteurs considérés comme prêts pour une telle interdiction.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4148

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock,
Mme Riotton, M. Chalumeau, Mme Oppelt, M. Dombrevail, M. Paluszkiewicz et Mme Park

ARTICLE PREMIER

Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« III. - Au terme des expérimentations mentionnées au II, l'affichage est rendu obligatoire pour les produits alimentaires et les produits du secteur du textile d'habillement. Un décret fixe la liste des autres catégories de biens et services pour lesquelles, au vu du bilan des expérimentations mentionnées au II, l'affichage est rendu obligatoire. Pour les catégories de biens et services pour lesquelles l'affichage n'est pas rendu obligatoire, l'affichage volontaire se conforme aux prescriptions contenues dans les décrets mentionnés au II. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article premier du projet de loi organise la mise en oeuvre d'un processus d'affichage des caractéristiques environnementales de l'ensemble des biens et services à destination des consommateurs, et notamment de leurs impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits et services ayant les effets les plus favorables.

Néanmoins, l'article premier prévoit une expérimentation de cet affichage et, à l'issue de cette phase d'expérimentation, **une mise en oeuvre obligatoire pour certaines catégories de produits et services seulement, déterminées par décret en fonction du bilan de l'expérimentation.**

Indépendamment des résultats de l'expérimentation, **le présent amendement propose a minima une généralisation et une mise en oeuvre obligatoire à tous les produits alimentaires et du secteur du textile de l'habillement.** Il serait incompréhensible que ces secteurs ne soient pas concernés par cet affichage obligatoire. Il n'est pas non plus souhaitable que la décision déterminant l'ensemble des biens et services concernés par l'affichage obligatoire soit prise par décret et uniquement laissée à l'application du Gouvernement, quel qu'il soit, et de l'administration.

En effet, **l'alimentation est un secteur clé pour le développement de l'affichage environnemental** dans la mesure où il se caractérise par des actes d'achat fréquents et qu'il représente une part importante dans le budget (16 %, 2e poste de dépense des ménages derrière le logement) et, surtout, dans l'empreinte carbone des ménages : **environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre d'un foyer français** d'après les données de l'ADEME. C'est aussi un secteur pour lequel des expérimentations d'un tel affichage environnemental ont déjà été effectuées et sont encourageantes.

De même, **le secteur du textile est un secteur particulièrement émetteur de gaz à effet de serre** et qui produit notamment des biens à destination directe des consommateurs. A titre informatif, ce secteur est responsable au niveau mondial de l'émission de davantage de gaz à effet de serre que, par exemple, les secteurs pourtant très symboliques du fret maritime et de l'aviation commerciale réunis. Enfin, c'est également un secteur dans lequel plusieurs expérimentations d'un affichage environnemental ont été effectuées en France, avec des résultats positifs.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Retiré

AMENDEMENT

N° 4176

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, Mme Charrière, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, Mme Sarles, Mme Oppelt, M. Dombreval, M. Alauzet et M. Paluszkiwicz

ARTICLE PREMIER

Compléter l'alinéa 6 par l'alinéa suivant :

« V. – L'affichage mentionné au I est également intégré dans les messages publicitaires télévisés, radiodiffusés, ou diffusé sur internet, ainsi que dans toute promotion, destinée au public, par voie d'imprimés et de publications périodiques édités par les producteurs ou distributeurs des biens ou services concernés. Il est rendu obligatoire dans les mêmes conditions. Les règles et modalités de cet affichage sont définies par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à contribuer à l'information des consommateurs quant aux biens et services qui leur sont communiqués par le biais de la publicité, pour qu'ils puissent faire leurs choix en toute conscience de leur impact environnemental.

Le contexte actuel nous révèle une volonté de transition écologique, de nos modes de consommation notamment, qu'il nous faut accompagner au mieux et qui nécessite une transparence et une clarté de l'information. Or les consommateurs n'ont pas toujours conscience des effets environnementaux de leurs achats, faute d'indications lisibles ou disponibles.

Ainsi, l'intégration d'une mention visible de l'affichage environnemental sur tous les messages publicitaires ou promotionnels, quel que soit le canal de communication, pour les biens et services ayant l'impact le plus important de leur catégorie en termes de gaz à effet de serre, est un levier majeur qui permettra de sensibiliser les consommateurs et de leur faire prendre conscience des produits les plus polluants.

L'importance de donner toutes les clés aux citoyens quant à leur consommation avait d'ailleurs été évoquée par les citoyens de la Convention citoyenne pour le climat, à la proposition C1.2, comme une option nécessaire pour éclairer le consommateur dans ses choix.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4181

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Colas-Roy, Mme Sarles, Mme Chalas, Mme Oppelt
et M. Paluszkiewicz

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

Le B du III de l'article 1012 *ter* A du code général des impôts, dans sa version en vigueur au 1^{er} janvier 2022 telle qu'elle résulte de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 est complété par une phrase rédigée ainsi : « Ce seuil est porté à 1 600 kilogrammes à compter du 1^{er} janvier 2023, et à 1 400 kilogrammes à compter du 1^{er} janvier 2024. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les citoyens composant la Convention Citoyenne pour le Climat avaient proposé de renforcer le malus sur les véhicules polluants et d'introduire le poids des véhicules comme un des critères à prendre en compte dans le calcul du malus. En effet, le malus existant ne prenait pas en compte le poids des véhicules, alors que les véhicules plus lourds ont un impact bien plus important sur le climat : ils consomment davantage de carburants et nécessitent davantage de matériaux pour être construits. En outre, les véhicules plus lourds présentent de nombreuses autres externalités : le freinage émet notamment davantage de particules fines, et ils occupent davantage d'espace public, au détriment des autres modes de transport moins polluants.

Le seuil de déclenchement du malus proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat était un poids de 1400 kg par véhicule. La Convention proposait de fixer le malus à 10 € par kg supplémentaire au delà de ce poids.

L'article 171 de la loi de finances pour 2021 a repris le principe d'introduire, à compter du 1^{er} janvier 2022, un malus assis sur le poids des véhicules, de 10 € par kg supplémentaire au delà d'un certain poids.

Néanmoins, le poids de déclenchement retenu par la loi de finances est de 1800 kg par véhicule. Dans cette configuration, le malus au poids est anecdotique et aura peu d'impact, ne concernant qu'environ 2 % des immatriculations. Sur les 100 modèles les plus vendus en France au premier

semestre 2020, seuls trois modèles – étrangers – sont impactés par ce malus. Le montant du malus pesant sur ces modèles en sera en outre logiquement diminué.

A titre informatif, la voiture moyenne en France en 2019 pesait environ 1240 kg d'après les données de l'ADEME.

Le présent amendement propose ainsi de diminuer progressivement le poids minimal de déclenchement du malus. De 1800 kg en 2022, il serait porté à 1600 kg en 2023 et à 1400 kg - poids proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat - en 2024. Les exceptions prévues pour les véhicules électriques ou roulant à l'hydrogène, et pour les familles nombreuses, seraient maintenues.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4184

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, Mme Rossi, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, Mme Oppelt, M. Dombreval et M. Paluszkiwicz

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

I. – Afin d'organiser la sortie de la dépendance aux gaz HFC, il sera procédé à une accélération de la trajectoire de la France en interdisant progressivement la commercialisation des biens qui utilisent ces gaz lorsqu'une alternative est possible, jusqu'à une interdiction totale à compter de 2024.

II. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant la trajectoire mise en œuvre avec les industriels en termes d'émissions de gaz à effet de serre issues de l'utilisation des gaz HFC et de formation à l'utilisation d'alternatives, ainsi que leur application, afin d'atteindre l'objectif fixé au I.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les gaz hydrofluorocarbures (dits HFC), utilisés après l'interdiction des substances détruisant l'ozone, ont été systématisés dans la production des climatiseurs et de réfrigérateurs. Or ces gaz sont capables de générer à masse équivalente un réchauffement planétaire de 1000 à 10000 fois plus intense que le CO₂. Leur consommation croît de 10 à 15 % par an.

La réglementation européenne (Règlements n° 517/2014 du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés) a organisé un abandon progressif des HFC avec un mécanisme de quotas dégressifs permettant également des interdictions pour certains usages dans les prochaines années et un guide de substituts à destination des entreprises pouvant bénéficier d'un accompagnement pour transformer leur production.

La France s'est engagée lors de la ratification de l'accord de Kigali en 2018 dans une sortie de la dépendance aux HFC avec une réduction de 80 % de leurs production et consommation d'ici à 2047.

Sachant que des alternatives existent à l'utilisation des gaz HFC et considérant l'urgence de la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre dont témoigne le présent projet de loi, interdire l'utilisation de ces produits permettrait d'accélérer la tenue de nos objectifs et de lancer une dynamique à l'échelle européenne pour en finir avec ces substances - et renouveler la production des réfrigérateurs et des climatiseurs - qui sont en forte augmentation ces dernières années, accentuant d'autant le danger généré par ces gaz.

Le présent amendement vise donc à accélérer la fin de cette utilisation en l'interdisant pour tous les nouveaux produits vendus avec cette technologie à un horizon de 3 ans.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Retiré

AMENDEMENT

N° 4177

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Pichereau, Mme Rossi, M. Rudigoz, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, M. Barbier, M. Chalumeau, Mme Oppelt, M. Paluszkiwicz, M. Kasbarian
et Mme Park

ARTICLE 26

I. – Après l’alinéa 1, insérer l’alinéa suivant :

« 1° A (*nouveau*) Après le mot : « localisation », insérer les mots : « et le développement » .

II. – En conséquence, à l’alinéa 2, substituer au mot :

« et »

les mots :

« ainsi que ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’article 26 du présent projet de loi tend à favoriser le report modal aux abords des zones urbaines grâce aux « parkings-relais ».

C’est un enjeu décisif en matière d’intermodalité et de réduction de l’empreinte environnementale des déplacements, puisque ces infrastructures doivent permettre aux usagers de terminer leurs déplacements via les transports en commun. S’ils n’ont pas le choix que d’utiliser leur voiture sur le début de leur trajet, il doit être possible de leur proposer une alternative sur la fin de ce trajet.

Cependant, il semble que le développement des parkings-relais ne soit pas suffisamment volontariste au regard de nos ambitions environnementales et du développement des réseaux de transports collectifs, notamment autour des grands centres économiques du pays. En Ile-de-France, l’émergence du « Grand Paris Express » sera prochainement une réalité et densifiera nettement les solutions de déplacement en transports en commun en région parisienne. Pour autant, sans développement adéquat et coordonné des parcs de rabattement, il ne sera pas utilisé par les usagers qui viennent de zones enclavées ou de grande couronne pour travailler à Paris ou dans la petite

couronne. Si l'on ajoute à ce constat l'entrée en vigueur progressive de zones à faibles émissions, les conséquences sociales de cette absence de coordination infrastructurelle entre réseau de transport et parkings-relais pourraient être dévastatrices au travers de l'exclusion de nombre de nos concitoyens des bassins d'emplois.

A cet égard, il apparaît nécessaire de renforcer l'ambition du présent article. L'objet de cet amendement est donc d'inclure dans les objectifs du plan de mobilités, au-delà de la seule localisation et du dimensionnement de ces parcs, leur développement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4155

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Rossi, Mme Charrière, Mme Vanceunebrock,
M. Barbier, Mme Oppelt, M. Paluszkiewicz, Mme Park et Mme Silin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

Dans la région d'Ile-de-France, afin de développer les parcs de rabattement mentionnés au 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports, Ile-de-France Mobilités élabore en collaboration avec la Société du Grand Paris un plan de programmation du développement de ces parcs en cohérence avec le réseau du Grand Paris Express.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Initié il y a plus de dix ans, le réseau de transports en commun du « Grand Paris Express » sera une réalité dans les années qui viennent et permettra de densifier nettement les solutions de déplacement en transports en commun en région parisienne en diversifiant efficacement un réseau aujourd'hui dessiné en étoile et centré sur le cœur de Paris. Par essence, il favorisera les déplacements à faible empreinte environnementale.

Cependant, de nombreux franciliens, notamment de grande couronne, n'ont d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour se rapprocher du centre économique qu'est Paris. Le développement des mobilités propres en zone dense passe nécessairement par une meilleure intermodalité, en particulier pour ces usagers. De ce point de vue, il est décisif que les gares du Grand Paris Express soient dotées de parkings-relais où les franciliens puissent déposer leur véhicule et terminer leur trajet en transport en commun.

Si l'article 26 du présent projet de loi tend à favoriser ce report modal aux abords des zones urbaines, il semble nécessaire d'y adjoindre des dispositifs plus incitatifs pour le premier centre économique de notre pays.

L'objet du présent amendement est donc de donner une responsabilité à Ile-de-France Mobilités, organe stratégique dans la gestion des déplacements dans la région, en collaboration avec la Société du Grand Paris, responsable de la mise en œuvre du nouveau réseau et des investissements, sur la planification stratégique du développement de ces parkings-relais.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Retiré

AMENDEMENT

N ° 4180

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Pichereau, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock,
Mme Sarles, Mme Chalas, Mme Oppelt, M. Paluszkiwicz et M. Damien Adam, rapporteur
thématique

ARTICLE 28

À l'alinéa 1, substituer aux mots :

« lorsque les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération desservent une zone à faibles émissions mobilité »

les mots :

« sur les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 28 prévoit d'expérimenter pour trois ans la mise en place de voies réservées à certaines catégories de véhicules, comme les transports collectifs, les véhicules utilisés pour le covoiturage, ou les véhicules à très faibles émissions, sur les autoroutes et routes express du réseau routier national et du réseau routier départemental desservant les zones à faibles émissions mobilité, en tenant compte des conditions de circulation et de sécurité routière.

Le dispositif de voies réservées n'est pas nouveau et a fait ses preuves dans plusieurs pays. Il est de nature à encourager les usagers à utiliser des solutions de déplacement à plus faible empreinte carbone en réduisant le temps de déplacement pour les véhicules ou modes concernés.

Le présent amendement vise à donner une puissance supplémentaire à l'expérimentation en supprimant la condition qui prévoit que les routes concernées doivent desservir une zone à faible émissions mobilités. Ainsi, cette expérimentation pourra être mise en place sur toutes les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Adopté

AMENDEMENT

N ° 4159

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Rossi, Mme Vanceunebrock, Mme Oppelt et
M. Paluszkiwicz

ARTICLE 28

À la première phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots :

« du plan mentionné à l'article L. 1214-9 du même code »

les mots :

« d'Ile-de-France Mobilités ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité régionale et unique en Île-de-France, Île-de-France Mobilités agit comme l'organisateur de la stratégie de mobilité à l'échelle régionale, notamment en matière de réduction de la pollution de l'air. Ceci passe nécessairement par le développement des facilités de circulation pour les véhicules propres, partagés, ou de transport en commun.

Le présent amendement vise à ce qu'en Ile-de-France, l'autorité de police de la circulation prenne son arrêté après l'avis d'Ile-de-France Mobilités.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 4164

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Oppelt et M. Paluszkiwicz

ARTICLE 36

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

« III. – Sont interdits, sur le fondement des dispositions de l'article 20 du règlement (CE) n° 1008/2008 mentionné au II, les services réguliers de transport aérien public de passagers concernant toutes les liaisons aériennes à l'intérieur du territoire français dont le trajet est également assuré par les voies du réseau national de trains à grande vitesse sans correspondance et par plusieurs liaisons quotidiennes de moins de trois heures trente. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent article introduit une disposition décisive dans la lutte contre les émissions de gaz à effets de serre, puisqu'il interdit les liaisons aériennes intérieures si une alternative existe sur le réseau ferré en moins de 2h30.

Cependant, il convient de rappeler que la convention citoyenne pour le climat s'était montrée plus ambitieuse sur ce volet, sur deux aspects. D'abord en fixant une date butoir en 2025 pour la fin de ces liaisons, mais ensuite et surtout en mentionnant des alternatives de trajets de moins de 4h. Dans sa proposition SD-E2, elle rappelait que « le Conseil de Défense écologique de février 2020 a lui-même reconnu l'importance de ne pas prendre l'avion lorsqu'il existe une alternative bas-carbone : les fonctionnaires en mission ne pourront plus prendre l'avion pour tout trajet ne dépassant pas 4 heures de train. Cette obligation figure dans le plan pour un État exemplaire sur la transition énergétique. ».

Sans modifier l'alinéa 4 du présent article qui vise plus généralement le réseau ferré national sans correspondance, le présent amendement vise à ajouter un alinéa spécifique pour les alternatives en train à grande vitesse (TGV) d'une durée de moins de 3h30. Si l'on tient compte des marges qu'il convient de prendre pour se déplacer en avion (« porte à porte ») entre Paris et Marseille par exemple, le différentiel de temps de trajet avec le TGV paraît limité et tout à fait acceptable. Ainsi, il ne sera plus possible de prendre l'avion entre Paris et Marseille (majoritairement entre 3h02 et 3h25 en TGV sans correspondance) ou entre Paris et Montpellier (majoritairement entre 3h12 et 3h26 en TGV sans correspondance).

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 4161

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Vanceunebrock, Mme Oppelt et M. Paluszkiewicz

ARTICLE 30

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Cette trajectoire devra être différenciée selon le niveau de norme de ces véhicules gazole, y compris en dérogeant à la date fixée au présent alinéa. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent article vise à supprimer progressivement l'avantage fiscal sur la TICPE dont bénéficie le gazole consommé par les poids lourds du transport routier de marchandises. Il appelle également à la remise d'un rapport par le Gouvernement présentant une trajectoire pour atteindre cet objectif. Il prévoit un accompagnement du secteur, ce qui est important puisque l'avantage fiscal assure aujourd'hui une grande partie de la marge des acteurs du marché.

Si l'on peut souscrire à l'esprit général de cet article qui entend donner un signal-prix pour réduire l'impact environnemental de la circulation de poids lourds qui transportent des marchandises, il est nécessaire de prendre en compte les différences de performance environnementale qui existent entre les différents véhicules gazole.

La transformation du parc de poids lourds vers des véhicules moins polluants va prendre du temps en raison des différentiels de prix à l'achat, d'obstacles techniques qui vont persister plusieurs années ou de l'absence d'économies d'échelles pour certaines technologies.

En attendant, les véhicules roulant au gazole avec des technologies relevant des normes de dernière génération, notamment Euro6, offrent une alternative transitoire intéressante. Ces nouvelles normes permettent notamment de réduire la consommation de carburant et surtout de diminuer nettement l'émission de particules fines.

Ainsi, sans revenir sur l'idée générale de cet article, le présent amendement propose d'affiner le cadre du rapport demandé en ce qui concerne la trajectoire. Il s'agit d'imaginer une trajectoire spécifique pour les normes Gazole les plus efficaces pour l'environnement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 4167

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Vanceunebrock, Mme Oppelt et M. Paluszkievicz

ARTICLE 36

Compléter l'alinéa 5 par les mots suivants :

« , par exemple par des aéronefs à faibles émissions déjà existants ou correspondant à des innovations futures ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent article introduit une disposition décisive dans la lutte contre les émissions de gaz à effets de serre, puisqu'il interdit les liaisons aériennes intérieures si une alternative existe sur le réseau ferré en moins de 2h30. Il renvoie également à un décret en Conseil d'État les conditions d'application de la mesure : celui-ci devra notamment préciser d'éventuelles dérogations à l'interdiction de liaisons aériennes si elles assurent majoritairement des correspondances ou si elles peuvent être regardées comme assurant un transport majoritairement décarboné.

Le présent amendement vise à préciser ce dernier point en visant les avions à faibles émissions de particules polluantes, qu'ils existent déjà ou qu'ils arrivent à l'avenir sur le marché à la suite d'avancées technologiques. En effet, il est primordial de préserver la capacité de l'industrie aéronautique à expérimenter et à innover. Les investissements en recherche et développement sont très élevés dans ce domaine, et il est important de leur assurer un débouché commercial suffisant sous peine de grever le progrès technique qui viserait à développer des appareils plus respectueux de l'environnement, comme c'est par exemple le cas des avions au biocarburant ou à hydrogène (Airbus a annoncé l'ambition d'un vol commercial zéro émission à hydrogène à horizon 2035).

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4173

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Rossi, Mme Vanceunebrock, M. Batut,
Mme Oppelt, M. Dombrevail et M. Paluszkiwicz

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

I. – À l'article L. 751-1 du code du commerce, les mots : « Une commission départementale d'aménagement commercial » sont remplacés par les mots : « Un conseil départemental de lutte contre l'artificialisation des terres ».

II. – À l'article L. 112-1-1 du code rural et de la pêche maritime, les mots : « une commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers » sont remplacés par les mots : « un conseil départemental de lutte contre l'artificialisation des terres ».

III. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités de fusion des compétences et des missions de ces deux commissions dans la nouvelle entité qu'est le conseil départemental de lutte contre l'artificialisation des terres.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à fusionner les missions et les compétences de la Commission départementale d'aménagement commercial et de la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers au sein d'une seule entité sous la forme d'un conseil départemental de lutte contre l'artificialisation des terres.

Les deux commissions départementales ont vocation à étudier l'opportunité de nouveaux projets d'aménagements qui peuvent mener à une artificialisation non nécessaire des sols.

Au regard de l'objectif défini à l'article 47 du présent projet de loi d'une réduction par deux du rythme d'artificialisation sur les dix prochaines années par rapport à la décennie précédente, cette fusion a vocation à faire converger l'intérêt économique que peuvent représenter de nouvelles surfaces commerciales avec l'intérêt environnemental de limitation de la consommation de nouveaux espaces.

Ce nouveau conseil permettra d'adapter la gouvernance territoriale aux horizons que nous nous sommes fixés afin que les instruments de planification soient cohérents pour aboutir à des résultats.

Cette proposition est issue du rapport France Stratégie « Objectif zéro artificialisation nette, quels leviers pour protéger les sols ? » conduit par Monsieur Julien Fosse.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 4175

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Rossi, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock,
M. Barbier, Mme Sarles, Mme Oppelt, M. Dombreval et M. Paluszkiwicz

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:**

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

« 8° Les entrepôts de biens commandés au détail par voie électronique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Au regard de l'augmentation de l'activité du e-commerce et de l'accélération de son implantation en France nécessitant des grands entrepôts, son intégration à la réglementation sur les autorisations accordées aux nouvelles surfaces commerciales paraît nécessaire afin d'interdire les nouveaux projets d'artificialisation, en cohérence avec les objectifs énoncés aux articles 47 et 52 du présent projet de loi.

Le présent amendement vise ainsi à soumettre les nouveaux entrepôts de e-commerce à la même réglementation que les nouvelles surfaces commerciales. Considérant que leur activité a une vocation commerciale, qui plus est en forte hausse, nous ne saurions autoriser les entreprises de e-commerce à passer outre les limitations que nous souhaitons fixer à l'artificialisation des sols telles qu'elles ont été énoncées lors du Conseil de défense écologique du 27 juillet 2020, avec un objectif de zéro artificialisation nette en reprenant la proposition en ce sens formulée par la Convention citoyenne pour le climat.

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 4152

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, Mme Rossi, Mme Charrière, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock, M. Batut, Mme Sarles, Mme Calvez, Mme Oppelt, M. Dombrevail, M. Alauzet, M. Paluszkiewicz, Mme Park, Mme Silin et M. Damien Adam, rapporteur thématique

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 66, insérer l'article suivant:**

I. – Un affichage destiné à apporter au consommateur une information relative à la saisonnalité du produit est rendu obligatoire pour toute vente de fruits et de légumes non transformés, dans les conditions prévues au II. Cet affichage se fait par voie de marquage, d'étiquetage ou par tout autre procédé approprié, y compris par voie électronique.

II. – Pour chaque variété de fruits et de légumes, un calendrier de la saison correspondante en France métropolitaine est établi par décret. L'affichage mentionné au I fait apparaître la mention : « De saison » ou « Hors saison », en tenant compte de la date de récolte du produit et de ce calendrier. Les fruits et légumes dont la culture ne peut être réalisée en France métropolitaine hors serres chauffées, quelle que soit la saison, sont affichés comme « Hors saison ».

III. – Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie.

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article premier du projet de loi organise la mise en oeuvre d'un processus d'affichage des caractéristiques environnementales de l'ensemble des biens et services à destination des consommateurs, et notamment de leurs impacts en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits et services ayant les effets les plus favorables.

De manière cohérente et complémentaire, **le présent amendement propose d'instaurer un affichage de la saisonnalité des fruits et légumes, de façon à inciter les consommateurs à acheter davantage de produits de saison et locaux.** Il s'agit d'une information particulièrement

demandée par les consommateurs qui peuvent ne pas connaître les saisons de l'ensemble des fruits et légumes. Les émissions de gaz à effet de serre liées à la consommation des fruits et légumes en seront ainsi diminuées.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N° 5907

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, Mme Charrière, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, Mme Sarles, Mme Oppelt, M. Dombreval, M. Alauzet, M. Paluszkiewicz,
M. Maire, Mme Delpirou, Mme Claire Bouchet et Mme Atger

ARTICLE PREMIER

Après la troisième phrase de l'alinéa 2, insérer la phrase suivante :

« Il est également intégré dans les messages publicitaires télévisés, radiodiffusés, ou diffusés sur internet, ainsi que dans toute promotion destinée au public par voie d'imprimés ou de publications périodiques, selon des modalités définies par décret. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article premier du projet de loi organise la mise en oeuvre d'un processus d'affichage des caractéristiques environnementales de l'ensemble des biens et services à destination des consommateurs, et notamment de leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits et services ayant les effets les plus favorables.

Le présent amendement vise à renforcer cet affichage environnemental et l'information des consommateurs en intégrant l'affichage environnemental à la publicité pour les biens et services concernés.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 5908

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock, Mme Riotton, Mme Calvez, Mme Oppelt, M. Dombreval, M. Paluszkiewicz, Mme Park, M. Maire et Mme Delpirou

ARTICLE PREMIER

Après les mots :

« d'expérimentation »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 4 :

« . Cette phase d'expérimentation ne peut excéder une durée maximale de deux ans pour les biens et services issus des secteurs du textile d'habillement, de l'ameublement et des équipements électriques et électroniques, à compter de la publication de la loi n° du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. Cette durée maximale est portée à cinq ans pour les autres catégories de biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article premier du projet de loi organise la mise en oeuvre d'un processus d'affichage des caractéristiques environnementales de l'ensemble des biens et services à destination des consommateurs, et notamment de leur impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l'impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la consommation de nos concitoyens vers les produits et services ayant les effets les plus favorables.

Au vu de l'urgence que constitue le défi du dérèglement climatique, **la mise en oeuvre de l'affichage environnemental doit être accélérée autant que possible**. Si certains secteurs ne seront pas prêts pour la mise en place de cet affichage environnemental à très court terme, **d'autres**

secteurs sont d'ores et déjà avancés dans les expérimentations et pourront être prêts rapidement.

Dans son avis rendu en mars 2019 ("L'affichage environnemental, levier pour la mise en œuvre de l'économie circulaire", rapporteur au nom de la section de l'environnement : M. Philippe DUTRUC), le CESE relevait que ses auditions, et notamment celles de l'ADEME, démontraient que l'affichage environnemental était pertinent et **déjà opérationnel pour trois secteurs : l'habillement, l'ameublement, et les équipements électriques et électroniques** pour lesquels des expérimentations étaient déjà encours depuis plusieurs années et avaient des résultats satisfaisants.

Cet amendement propose donc de fixer une **durée maximale de 2 ans pour la phase d'expérimentation concernant les biens et services de ces trois secteurs. Pour les autres biens, la durée maximale de la phase d'expérimentation est maintenue à 5 ans.**

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 5909

présenté par

M. Rupin, M. Maire, Mme Charvier, Mme Delpirou, M. Colas-Roy, Mme Calvez, Mme Le Feur,
M. Dombrevail, Mme Rossi et Mme Oppelt

ARTICLE PREMIER

I. – Après le mot :

« services, »,

rédiger ainsi la fin de la seconde phrase de l’alinéa 6 :

« l’Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie crée et met à jour une base de données, publiée sur un site internet accessible par tout consommateur, permettant de connaître l’impact environnemental de ces biens et services. »

II. – En conséquence, compléter le même alinéa 6 par la phrase suivante :

« La méthodologie utilisée, et l’affichage volontaire de cet impact environnemental pour les biens et les services concernés, se conforment aux prescriptions prévues par les décrets mentionnés au même II. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’article premier du projet de loi organise la mise en oeuvre d’un processus d’affichage des caractéristiques environnementales de l’ensemble des biens et services à destination des consommateurs, et notamment de leur impact en termes d’émissions de gaz à effet de serre.

Cet affichage est essentiel pour une meilleure prise de conscience par le consommateur de l’impact environnemental de chaque bien ou service consommé. Il doit permettre de réorienter la

consommation de nos concitoyens vers les produits et services ayant les effets les plus favorables. Cet affichage n'est toutefois rendu obligatoire pour chaque catégorie de biens et de services qu'en fonction des résultats d'une phase d'expérimentation préalable.

Pour les catégories de biens et de services pour lesquelles l'affichage environnemental n'est pas rendu obligatoire au terme de la phase d'expérimentation, il est proposé que l'ADEME crée une base de données, publiée sur internet et pouvant être consultée par les consommateurs, indiquant l'impact environnemental de chaque bien ou service selon la méthodologie appropriée définie lors de l'expérimentation.

Ainsi, cette information pourra être apportée au consommateur, y compris pour les produits pour lesquels il aura été choisi de ne pas imposer une telle obligation car elle aurait constitué une charge trop lourde et complexe pour les entreprises concernées.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 5910

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Touraine, Mme Rossi, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, Mme Oppelt, M. Dombrevail, M. Paluszkiwicz, M. Maire, Mme Charvier,
Mme Delpirou et Mme Le Feur

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 24, insérer l'article suivant:**

I. – Afin d'organiser la sortie de la dépendance aux gaz HFC, il sera procédé à une accélération de la trajectoire de la France en interdisant progressivement la commercialisation des biens qui utilisent ces gaz lorsqu'une alternative est possible, jusqu'à une interdiction totale à compter de 2024.

II. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant la trajectoire mise en œuvre avec les industriels en termes d'émissions de gaz à effet de serre issues de l'utilisation des gaz HFC et de formation à l'utilisation d'alternatives, ainsi que leur application, afin d'atteindre l'objectif fixé au I.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les gaz hydrofluorocarbures (dits HFC), utilisés après l'interdiction des substances détruisant l'ozone, ont été systématisés dans la production des climatiseurs et de réfrigérateurs. Or ces gaz sont capables de générer à masse équivalente un réchauffement planétaire de 1000 à 10000 fois plus intense que le CO₂. Leur consommation croît de 10 à 15 % par an.

La réglementation européenne (Règlements n° 517/2014 du 16 avril 2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés) a organisé un abandon progressif des HFC avec un mécanisme de quotas dégressifs permettant également des interdictions pour certains usages dans les prochaines années et un guide de substituts à destination des entreprises pouvant bénéficier d'un accompagnement pour transformer leur production.

La France s'est engagée lors de la ratification de l'accord de Kigali en 2018 dans une sortie de la dépendance aux HFC avec une réduction de 80 % de leurs production et consommation d'ici à 2047.

Sachant que des alternatives existent à l'utilisation des gaz HFC et considérant l'urgence de la réduction de nos émissions de gaz à effet de serre dont témoigne le présent projet de loi, interdire l'utilisation de ces produits permettrait d'accélérer la tenue de nos objectifs et de lancer une dynamique à l'échelle européenne pour en finir avec ces substances - et renouveler la production des réfrigérateurs et des climatiseurs - qui sont en forte augmentation ces dernières années, accentuant d'autant le danger généré par ces gaz.

Le présent amendement vise donc à accélérer la fin de cette utilisation en l'interdisant pour tous les nouveaux produits vendus avec cette technologie à un horizon de 3 ans.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 5912

présenté par

M. Rupin, M. Baichère, M. Pichereau, Mme Rossi, M. Rudigoz, M. Colas-Roy,
Mme Vanceunebrock, M. Barbier, M. Chalumeau, Mme Oppelt, M. Paluszkiwicz, M. Kasbarian,
Mme Park, M. Maire, Mme Charvier, Mme Delpirou et M. Dombrevail

ARTICLE 26

I. – Après l’alinéa 1, insérer l’alinéa suivant :

« 1° A Après le mot : « localisation » , insérer les mots : « et le développement » .

II. – En conséquence, à l’alinéa 2, substituer au mot :

« et »

les mots :

« ainsi que ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L’article 26 du présent projet de loi tend à favoriser le report modal aux abords des zones urbaines grâce aux « parkings-relais ».

C’est un enjeu décisif en matière d’intermodalité et de réduction de l’empreinte environnementale des déplacements, puisque ces infrastructures doivent permettre aux usagers de terminer leurs déplacements via les transports en commun. S’ils n’ont pas le choix que d’utiliser leur voiture sur le début de leur trajet, il doit être possible de leur proposer une alternative sur la fin de ce trajet.

Cependant, il semble que le développement des parkings-relais ne soit pas suffisamment volontariste au regard de nos ambitions environnementales et du développement des réseaux de transports collectifs, notamment autour des grands centres économiques du pays. En Ile-de-France,

l'émergence du « Grand Paris Express » sera prochainement une réalité et densifiera nettement les solutions de déplacement en transports en commun en région parisienne. Pour autant, sans développement adéquat et coordonné des parcs de rabattement, il ne sera pas utilisé par les usagers qui viennent de zones enclavées ou de grande couronne pour travailler à Paris ou dans la petite couronne. Si l'on ajoute à ce constat l'entrée en vigueur progressive de zones à faibles émissions, les conséquences sociales de cette absence de coordination infrastructurelle entre réseau de transport et parkings-relais pourraient être dévastatrices au travers de l'exclusion de nombre de nos concitoyens des bassins d'emplois.

A cet égard, il apparaît nécessaire de renforcer l'ambition du présent article. L'objet de cet amendement est donc d'inclure dans les objectifs du plan de mobilités, au-delà de la seule localisation et du dimensionnement de ces parcs, leur développement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 5913

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Pichereau, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock, Mme Sarles, Mme Chalas, Mme Oppelt, M. Paluszkiwicz, M. Damien Adam, M. Maire, Mme Charvier, Mme Delpirou et Mme Rossi

ARTICLE 28

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Dans le cas où les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération ne desservent pas une zone à faibles émissions mobilité, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut recourir à la même expérimentation. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 28 prévoit d'expérimenter pour trois ans la mise en place de voies réservées à certaines catégories de véhicules, comme les transports collectifs, les véhicules utilisés pour le covoiturage, ou les véhicules à très faibles émissions, sur les autoroutes et routes express du réseau routier national et du réseau routier départemental desservant les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), en tenant compte des conditions de circulation et de sécurité routière.

Le dispositif de voies réservées n'est pas nouveau et a fait ses preuves dans plusieurs pays. Il est de nature à encourager les usagers à utiliser des solutions de déplacement à plus faible empreinte carbone en réduisant le temps de déplacement pour les véhicules ou modes concernés. La Loi d'Orientation des Mobilités a introduit la possibilité de mettre en place des voies réservées hors agglomération, et l'article 28 du présent projet de loi contraint à l'expérimentation de ces voies pour le réseau qui dessert une ZFE-m. On constate que les axes intra-agglomération mais qui ne desserviraient pas une ZFE-m sont donc exclus.

Si le premier alinéa du présent article oblige l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation à mettre en place une expérimentation pour le réseau desservant une ZFE-m, il paraît donc opportun

d'offrir la possibilité, lorsque ce réseau ne dessert pas une ZFE-m, à ces autorités de recourir à cette expérimentation. C'est l'objet du présent amendement.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 5911

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, M. Colas-Roy, Mme Sarles, Mme Chalas, Mme Oppelt,
M. Paluszkiwicz, M. Maire, Mme Charvier et Mme Delpirou

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

Le B du III de l'article 1012 ter A du code général des impôts, dans sa version en vigueur au 1er janvier 2022 telle qu'elle résulte de la loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ce seuil est porté à 1 600 kilogrammes à compter du 1er janvier 2023, et à 1 400 kilogrammes à compter du 1er janvier 2024. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les citoyens composant la Convention Citoyenne pour le Climat avaient proposé de renforcer le malus sur les véhicules polluants et d'introduire le poids des véhicules comme un des critères à prendre en compte dans le calcul du malus. En effet, le malus existant ne prenait pas en compte le poids des véhicules, alors que les véhicules plus lourds ont un impact bien plus important sur le climat : ils consomment davantage de carburants et nécessitent davantage de matériaux pour être construits. En outre, les véhicules plus lourds présentent de nombreuses autres externalités : le freinage émet notamment davantage de particules fines, et ils occupent davantage d'espace public, au détriment des autres modes de transport moins polluants.

Le seuil de déclenchement du malus proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat était un poids de 1400 kg par véhicule. La Convention proposait de fixer le malus à 10 € par kg supplémentaire au delà de ce poids.

L'article 171 de la loi de finances pour 2021 a repris le principe d'introduire, à compter du 1^{er} janvier 2022, un malus assis sur le poids des véhicules, de 10 € par kg supplémentaire au delà d'un certain poids.

Néanmoins, le poids de déclenchement retenu par la loi de finances est de 1800 kg par véhicule. Dans cette configuration, le malus au poids est anecdotique et aura peu d'impact, ne concernant qu'environ 2 % des immatriculations. Sur les 100 modèles les plus vendus en France au premier semestre 2020, seuls trois modèles – étrangers – sont impactés par ce malus. Le montant du malus pesant sur ces modèles en sera en outre logiquement diminué.

A titre informatif, la voiture moyenne en France en 2019 pesait environ 1240 kg d'après les données de l'ADEME.

Le présent amendement propose ainsi de diminuer progressivement le poids minimal de déclenchement du malus. De 1800 kg en 2022, il serait porté à 1600 kg en 2023 et à 1400 kg - poids proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat - en 2024. Les exceptions prévues pour les véhicules électriques ou roulant à l'hydrogène, et pour les familles nombreuses, seraient maintenues.

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 avril 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

SOUS-AMENDEMENT

N° 7351

présenté par

M. Rupin

à l'amendement n° 1884 de Mme Chalas

ARTICLE 40

À la fin de l'alinéa 3, supprimer les mots :

« , datant de moins de trois ans ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce sous-amendement vient au soutien de l'excellent amendement de Madame Chalas visant à enjoindre les propriétaires à fournir, lorsque le bien est situé dans le périmètre d'un Plan de Protection de l'Atmosphère et est équipé d'un appareil de chauffage au bois, un certificat de conformité de l'appareil de chauffage au bois aux normes d'installation et d'émissions fixées par le préfet.

Néanmoins, il convient simplement de supprimer la référence à la durée de 3 ans mentionnée, qui imposerait que lesdits certificats datent de moins de 3 ans. Or il s'agit d'une durée qui relève du domaine réglementaire.

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° 7227

présenté par

M. Rupin, Mme Lebec, M. Thiébaud, Mme Abadie, M. Lénaïck Adam, M. Ahamada, M. Alauzet, Mme Ali, Mme Amadou, M. Anato, M. Anglade, M. Ardouin, M. Arend, Mme Atger, Mme Avia, M. Bachelier, M. Baichère, Mme Ballet-Blu, M. Barbier, M. Batut, Mme Beaudouin-Hubiere, M. Belhaddad, M. Berville, M. Besson-Moreau, Mme Bessot Ballot, Mme Blanc, M. Blein, M. Bois, M. Bonnell, Mme Bono-Vandorme, M. Borowczyk, M. Bothorel, Mme Claire Bouchet, M. Boudié, M. Bouyx, Mme Boyer, Mme Braun-Pivet, M. Bridey, Mme Brugnera, Mme Brulebois, Mme Brunet, M. Buchou, Mme Bureau-Bonnard, M. Cabaré, Mme Calvez, Mme Cattelot, Mme Cazarian, Mme Cazebonne, M. Cazenove, M. Cellier, Mme Chalas, M. Chalumeau, Mme Charrière, Mme Charvier, M. Chassaing, M. Chouat, M. Claireaux, Mme Clapot, Mme Cloarec-Le Nabour, M. Colas-Roy, Mme Colboc, M. Cormier-Bouligeon, Mme Couillard, M. Da Silva, M. Damaisin, M. Daniel, Mme Dominique David, M. de Ruyg, Mme Degois, M. Marc Delatte, Mme Delpirou, M. Delpon, M. Descrozaille, M. Di Pompeo, M. Dirx, Mme Do, M. Dombreval, Mme Jacqueline Dubois, Mme Dubos, Mme Dubost, Mme Dubré-Chirat, Mme Dufeu, Mme Françoise Dumas, Mme Dupont, M. Démoulin, M. Eliaou, Mme Errante, Mme Fabre, Mme Faure-Muntian, M. Fauvergue, M. Fiévet, M. Freschi, M. Fugit, Mme Galliard-Minier, M. Gauvain, Mme Gayte, Mme Genetet, Mme Gipson, M. Girardin, Mme Givernet, Mme Gomez-Bassac, M. Gouffier-Cha, M. Gouttefarde, Mme Grandjean, Mme Granjus, M. Grau, M. Griveaux, Mme Guerel, M. Guerini, Mme Guévenoux, M. Gérard, Mme Hammerer, M. Haury, Mme Hennion, M. Henriët, M. Holroyd, M. Houlié, Mme Hérin, Mme Iborra, M. Jacques, Mme Janvier, M. Jolivet, Mme Kamowski, M. Kasbarian, Mme Kerbarh, M. Kerlogot, Mme Khattabi, Mme Khedher, M. Kokouendo, M. Krabal, Mme Krimi, M. Laabid, M. Labaronne, Mme Lakrafi, Mme Lang, Mme Lardet, M. Lauzzana, M. Le Bohec, Mme Le Feur, M. Le Gac, M. Le Gendre, Mme Le Meur, Mme Le Peih, M. Le Vigoureux, M. Leclabart, Mme Leguille-Balloy, M. Lejeune, Mme Lenne, M. Lescure, Mme Limon, M. Lioger, Mme Liso, Mme Louis, Mme Magne, M. Mahjoubi, M. Maillard, Mme Maillart-Méhaignerie, M. Maire, Mme Jacqueline Maquet, M. Marilossian, Mme Marsaud, M. Martin, M. Masségliia, M. Matras, Mme Mauborgne, M. Mazars, M. Mbaye, Mme Melchior, M. Mendes, M. Mesnier, Mme Meynier-Millefert, Mme Michel, M. Michels, Mme Mirallès, M. Mis, M. Moreau, Mme Morlighem, Mme Moutchou, Mme Muschotti, Mme Mörch, Mme O'Petit, Mme Oppelt, Mme Osson, M. Paluszkiewicz, Mme Panonacle, M. Paris, Mme Park, Mme Parmentier-Lecocq, M. Pellois, M. Perea, M. Perrot, M. Person, Mme Petel, Mme Peyrol, Mme Peyron, M. Pichereau, Mme Piron, Mme Pitollat, Mme Poirson, M. Pont, M. Portarrieu, M. Poulliat, Mme Pouzyreff, Mme Provendier, Mme Pételle, M. Questel, Mme Racon-Bouzon, M. Raphan, Mme Rauch, M. Rebeyrotte, M. Renson, Mme Rilhac, Mme Riotton, Mme Rist, Mme Rixain, Mme Robert, Mme Romeiro Dias, Mme Roques-Etienne, M. Roseren, Mme Rossi, M. Rouillard, M. Cédric Roussel, M. Rudigoz, M. Saint-Martin, Mme Saint-Paul, Mme Sarles, M. Sempastous, M. Serva, Mme Silin, M. Solère, M. Sommer, M. Sorre, M. Studer, Mme Sylla, Mme Tamarelle-Verhaeghe, M. Tan, Mme Tanguy, M. Templier, M. Terlier, M. Testé, Mme Thomas, Mme Thourot, Mme Tiegna, M. Touraine, M. Tourret, Mme Toutut-Picard, M. Travert, Mme Trisse, M. Trompille, Mme Valetta Ardisson, Mme Vanceunebrook, M. Venteau, Mme Verdier-Jouclas, Mme Vidal, M. Vignal, Mme Vignon, M. Vuilletet, Mme Zannier, Mme Zitouni et M. Castaner

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 49, insérer l'article suivant:

La section 3 du chapitre I^{er} du titre V du livre I^{er} du Le code de l'urbanisme est ainsi modifiée :

1° Après l'article L. 151-6, il est inséré un article L. 151-6-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 151-6-1* – Les orientations d'aménagement et de programmation définissent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur les continuités écologiques. » ;

2° Au 1° du I de l'article L. 151-7, les mots : « notamment les continuités écologiques, » sont supprimés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement des députés LaREM vise à renforcer dans le règlement des PLU la protection de la biodiversité et des continuités écologiques.

L'article L. 151-7 propose une liste d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP), facultative. Il est proposé que l'OAP relative à la mise en valeur des continuités écologiques autrement appelées « trame verte et bleue » soit désormais rendue obligatoire dans les futurs PLU(i).

Il s'agit de répondre aux enjeux de continuités écologiques identifiés dans le diagnostic environnemental par des préconisations qui pourront être retranscrites, notamment en terme d'espaces naturels à préserver en milieu urbain notamment, ou de coupures urbaines à restaurer. Cette OAP obligatoire viendra compléter le dispositif permettant déjà au PLU de localiser les sites et secteurs à protéger notamment pour la préservation ou la remise en état des continuités écologiques (L. 151-23).

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 5916

présenté par

M. Rupin, M. Gouffier-Cha, M. Baichère, Mme Rossi, M. Colas-Roy, Mme Vanceunebrock, M. Barbier, Mme Sarles, Mme Oppelt, M. Dombreval, M. Paluszkiewicz, M. Maire, M. Pellois, M. Rudigoz, Mme Charvier, Mme Delpirou, Mme Claire Bouchet et Mme Vignon

ARTICLE 52

Avant l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :

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

« 8° Les entrepôts de biens commandés au détail par voie électronique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Au regard de l'augmentation de l'activité du e-commerce et de l'accélération de son implantation en France nécessitant des grands entrepôts, son intégration à la réglementation sur les autorisations accordées aux nouvelles surfaces commerciales paraît nécessaire afin d'interdire les nouveaux projets d'artificialisation en cohérence avec les objectifs énoncés aux articles 47 et 52 du présent projet de loi.

Le présent amendement vise ainsi à soumettre les nouveaux entrepôts de e-commerce à la même réglementation que les nouvelles surfaces commerciales. Considérant que leur activité à une vocation commerciale, qui plus est en forte hausse, nous ne saurions autoriser les entreprises de e-commerce à passer outre les limitations que nous souhaitons fixer à l'artificialisation des sols telles qu'elles ont été énoncées lors du Conseil de défense écologique du 27 juillet 2020 avec un objectif de zéro artificialisation nette en reprenant la proposition en ce sens formulée par la Convention citoyenne pour le climat.