

LOI CLIMAT 2021

Cahier d'amendements de Greenpeace France

Mars 2021

GREENPEACE

Sommaire

Objectif pour 2030	9
Consommer	13
Produire et travailler	20
Se déplacer	24
Se nourrir	33
Fiscalité	45
Se loger	50
Protection judiciaire de l'environnement	54

Ce cahier d'amendements regroupe les mesures prioritaires de Greenpeace France portées au débat public dans le cadre de l'examen parlementaire du « Projet de loi n°3875 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets ».

Révision de l'objectif climatique de la France pour 2030

Contact : Clément Sénéchal - 06 46 90 21 02 / clement.senechal@greenpeace.org

1. Référentiel européen

Amendement proposé par Greenpeace France

Article additionnel - xxx

I. Le I de l'article L100-4 du code l'énergie est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du 1°, le chiffre « 40 » est remplacé par le chiffre « 55 ».

Exposé des motifs

Conformément à la décision prise par les États parties à la Convention des Nations Unis sur le Changement Climatique lors de la COP21 et dans le cadre de l'Accord de Paris, l'Union Européenne doit adopter un objectif renforcé de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2030 avant la COP26. En date du 11 décembre 2020, le Conseil Européen a acté dans ses conclusions l'adoption d'un nouvel objectif, situé à -55% en 2030, contre -40% précédemment.

L'Union Européenne ne pourra pas atteindre cet objectif s'il n'est pas répercuté sur chacun des états-membres, en vertu du partage de l'effort européen. Par conséquent, la France ne peut plus se satisfaire du statu quo et rester en retrait de cette dynamique accrue dans la lutte contre le changement climatique, ce qui la condamnerait à faire défaut sur le régime de l'Accord de Paris, dont elle est pourtant dépositaire. Les ambitions portées au niveau européen doivent se voir reflétées au niveau national. La France doit donc augmenter son effort, en visant au moins -55% en 2030, contre les -40% actuellement en vigueur.

2. Référentiel scientifique (1,5°C)

Amendement proposé par Greenpeace France

Article additionnel - xxx

I. Le I de l'article L100-4 du code l'énergie est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du 1°, le chiffre « 40 » est remplacé par le chiffre « 65 ».

Exposé des motifs

La France, par l'intermédiaire de l'Union Européenne, partie à la Convention des Nations Unis sur le Changement Climatique et signataire de l'Accord de Paris, s'est engagée à limiter la hausse des températures de 1,5°C à la fin du siècle.

Alors que les scientifiques tirent la sonnette d'alarme depuis plus de 40 ans sur le changement climatique, les émissions de l'UE n'ont que très légèrement baissées par rapport aux niveaux de 1990 et ont eu plutôt tendance à stagner depuis la signature de l'accord de Paris en 2015, ne diminuant que de 1% en moyenne par an. Ces retards rendent l'effort à accomplir pour répondre aux objectifs de l'Accord de Paris encore plus importants aujourd'hui.

Le « gap report » de l'ONU publié en 2019, qui mesure l'écart entre les baisses d'émissions réelles et celles à accomplir pour se maintenir dans une trajectoire compatible avec les buts de l'Accord de Paris, a calculé que « si une action climatique sérieuse avait commencé en 2010, les réductions [mondiales] requises par an pour atteindre les niveaux d'émissions du projet à 1,5 ° C n'auraient été que de 3,3% par an en moyenne. Cependant, comme cela ne s'est pas produit, les réductions requises des émissions [mondiales] sont maintenant de 7,6% par an en moyenne. » Cela signifie, au minimum, que l'UE doit s'engager à des réductions annuelles de 7,6% par an entre 2020 et 2030, pour atteindre une réduction de 65% des émissions d'ici 2030.

Compte tenu de la responsabilité historique de la France dans les émissions mondiales globales d'une part, de ses capacités économiques d'autre part, de sa

situation médiane dans le calcul du partage de l'effort européen enfin, reprendre cet objectif de -65% en 2030 apparaît comme un minimum.

Des réductions plus importantes encore seront nécessaires si nous ne commençons pas à réduire considérablement les émissions dès à présent.

Consommer

Contact : Clément Sénéchal - 06 46 90 21 02 / clement.senechal@greenpeace.org

1. Interdiction des publicités climaticides

Amendement proposé par Greenpeace France

Article 4

I- Dans la section 3 du Chapitre II du Titre II du Livre 1^{er} du code de la consommation relatif aux pratiques commerciales réglementées, ajouter une sous-section 7 intitulée « Publicité sur les produits et services ayant un impact sur le climat excessif » rédigée ainsi :

« Sous-section 7

« *Publicité sur les produits et services ayant un impact sur le climat excessif*

« Art. L. 122-24 – I. – A compter du 1er janvier 2022, est interdite toute propagande ou publicité, directe ou indirecte, ainsi que toute distribution gratuite ou promotionnelle, ou toute opération de parrainage en faveur des énergies fossiles, ainsi que de tout transport et véhicule aérien, routier ou maritime motorisé fonctionnant à partir d'énergies fossiles, à l'exception des véhicules dédiés aux services de transports en commun de proximité. Un décret en Conseil d'État précise la liste des énergies, biens et services concernés et les modalités s'appliquant aux énergies renouvelables incorporées avec dans des énergies fossiles.

« II. – Le décret prévu au I définit les modalités du présent article, en tenant compte notamment des exigences d'un bon accès du public, en particulier les personnes ayant un revenu modeste, à l'information relative au prix des énergies concernées, ainsi que des obligations légales ou réglementaires qui s'imposent aux fournisseurs et distributeurs de ces énergies. »

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux enseignes de commercialisation de ces produits ou services, ni aux affichettes disposées à l'intérieur de ces établissements, non visibles de l'extérieur, à condition que ces enseignes ou ces affichettes soient conformes à des caractéristiques définies par arrêté interministériel. »

« Art. L.122-25. I- Est considérée comme propagande ou publicité indirecte au sens de l'article L. 122-24-1, toute propagande ou publicité en faveur d'un organisme, d'un service, d'une activité, d'un produit ou d'un article autre que le transport et les

véhicules aériens, routiers ou maritimes motorisés fonctionnant à partir d'énergies fossiles, à l'exception des véhicules dédiés aux services de transports en commun de proximité, lorsque, par son graphisme, sa présentation, l'utilisation d'une marque, d'un emblème publicitaire ou de tout autre signe distinctif, il rappelle le transport et les véhicules aériens, routiers ou maritimes motorisés fonctionnant à partir d'énergies fossiles, à l'exception des véhicules dédiés aux services de transports en commun de proximité. »

II- Dans la section 1 du Chapitre II du titre III du Livre 1er du code de la consommation, ajouter une sous-section 11 intitulée « Publicité en faveur des produits et services ayant un impact sur le climat excessif » ainsi rédigée :

« Sous-section 11

« Publicité en faveur des produits et services ayant un impact sur le climat excessif

« Art. L. 132-24-3. - Les manquements aux interdictions définies aux articles L. 122-24, L. 122-25-1, L. 122-25-2 et L.122-25-3 sont punies d'une amende d'un montant maximal de 100.000 €. En cas de propagande ou de publicité interdite le maximum de l'amende peut être porté à 50 % du montant des dépenses consacrées à l'opération illégale et 100 % en cas de récidive.

« La cessation de la publicité peut être ordonnée soit sur réquisition du ministère public, soit d'office par le juge d'instruction ou le tribunal saisi des poursuites. La mesure ainsi prise est exécutoire nonobstant toutes voies de recours. Mainlevée peut en être donnée par la juridiction qui l'a ordonnée ou qui est saisie du dossier. La mesure cesse d'avoir effet en cas de décision de non-lieu ou de relaxe. »

Exposé des motifs

Cet amendement vise à contribuer à une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre (GES) en visant les véhicules de transport fonctionnant aux énergies fossiles. L'intervention de la loi apparaît nécessaire tant pour limiter de manière directe et à court terme les émissions que pour débanaliser la consommation et l'utilisation de produits ayant un impact climatique négatif important, et donc davantage agir sur les émissions à moyen et long terme. La Convention citoyenne considèrerait qu'une telle interdiction de la publicité pour les produits les plus émetteurs

« ne devra pas être uniquement symbolique mais être suffisamment restrictive pour avoir un impact significatif ».

Dans son avis du 4 février 2021 portant sur le présent projet de loi, le Conseil d'Etat relevait le manque d'ambition et de cohérence du texte initial proposé par le gouvernement, lequel semble de réduire le champ de d'application de l'interdiction aux seules énergies fossiles, en ces termes : « Si le champ de l'interdiction devait être interprété comme ne visant que la publicité directe pour des sources d'énergie, et elles seules, le caractère peu fréquent de ces publicités directes et l'absence de référence à des modes de consommation ne permettent pas de considérer cette mesure d'interdiction comme adaptée et proportionnée à l'objectif poursuivi, qui est de diminuer la consommation des produits les plus fortement émetteurs de gaz à effet de serre. » Cet amendement vise à donner l'ambition et la cohérence nécessaire au levier ici considéré par le législateur.

En effet, selon les chiffres dont disposait la Convention citoyenne, les déplacements des personnes et le transport de marchandises tels qu'ils sont organisés et effectués aujourd'hui représentent plus de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France. Ce total est partagé entre les voitures des particuliers (52 % du total), les poids lourds (19 %), les véhicules utilitaires (19 %) et les vols intérieurs (4 %). Le secteur de l'aviation représente à lui seul, au niveau mondial, les émissions de gaz à effet de serre de la France et du Royaume-Uni réunies, et pourrait devenir le deuxième secteur le plus émetteur après le transport routier en 2050. Un trajet Paris-Marseille en avion émet cinquante fois plus de CO₂ que le même trajet en train (sans tenir compte des autres pollutions émises par l'avion). Plus de 20% du trafic aérien français est exclusivement métropolitain, et concerne majoritairement des grandes villes reliées au trafic ferroviaire.

Selon la Commission européenne, le transport maritime émet environ 940 millions de tonnes de CO₂ par an et ces émissions pourraient, si aucune régulation n'est instituée, augmenter de 50% à 250% d'ici 2050. Elles représentent 2,5% du total d'émissions de CO₂ de l'Union européenne, et 13% du total d'émissions du secteur des transports.

Les principaux acteurs de ces secteurs investissent une quantité très importante d'argent dans la publicité. En 2019, les investissements de publicité et de communication des secteurs automobile, aérien et des énergies fossiles en France sont estimés à plus de 5,1 milliards d'euros, ce qui montre l'ampleur de l'influence exercée par ces marques. Plus précisément, ces dépenses s'élevaient, pour l'industrie

automobile, à 4,3 milliards d'euros. Pour le secteur aérien, le montant s'élevait à 126,9 millions.

Il est largement accepté aujourd'hui que la publicité augmente la consommation : une étude démontre une hausse de 6,79 % du niveau global de consommation entre les années 1976 et 2006 due à la publicité. Il apparaît ainsi absolument nécessaire d'interdire la publicité pour ces secteurs et transports, afin de faire diminuer leur consommation. Une telle interdiction entraînera un déplacement de la publicité vers des produits ou services plus vertueux pour l'environnement.

Alors que le réchauffement climatique s'accélère, il n'est pas raisonnable de demander aux citoyens de réduire leur empreinte carbone tout en laissant les industriels dépenser chaque année des milliards pour les persuader du contraire.

2. Contre le greenwashing des annonceurs et des industriels

Amendement proposé par Greenpeace France et le RAP

Article 5

I- Supprimer cet article.

Exposé des motifs

Le choix a été fait, depuis quelques années, de privilégier la conclusion de codes de bonnes conduites ou la signature de chartes par les acteurs du secteur publicitaire. L'exemple de la Charte alimentaire pris pour modèle dans le projet de loi est un exemple flagrant de l'échec de ce type de dispositif.

La rapporteuse spéciale au Conseil des droits de l'homme dans le domaine des droits culturels, constatait que la publicité commerciale restait « principalement autorégulée » et jugeait cette situation « insatisfaisante ». Elle a donc appelé les États membres à « adopter des législations sur la communication commerciale et le marketing » et leur a explicitement recommandé, au sein de son rapport en date du 8 août 2014, d'adopter « des lois régissant la publicité commerciale et le marketing de façon à regrouper les codes de conduite dispersés qui existent déjà et à imposer clairement l'obligation de respecter et protéger les droits de l'Homme ». Au sein d'un rapport publié en 2016 et consacré à la nécessité de lutter contre l'obésité de l'enfant, l'OMS a affirmé que « même si l'industrie déploie un nombre croissant d'initiatives volontaires, l'exposition à la commercialisation des aliments nocifs pour la santé reste un problème majeur appelant un changement pour protéger tous les enfants de façon égale ». La France n'a pas pris conscience de l'insuffisance de cette autorégulation. Alors que le rapport de la Cour des comptes de novembre 2019 consacré à la prévention et à la prise en charge de l'obésité indiquait clairement que « la France devrait se doter

d'une régulation normative de la publicité pour enfant », le législateur a préféré laisser chaque entreprise adopter des codes de bonne conduite sur l'exposition des enfants aux produits néfastes plutôt que légiférer aux fins d'interdire cette exposition.

Depuis la signature de la première Charte alimentaire en 2009, les engagements volontaires des industriels ne suffisent pas pour diminuer les consommations à risque. La dernière étude de l'UFC-Que Choisir en la matière, parue en septembre 2020, révèle, qu'après douze ans d'autorégulation, les messages publicitaires à destination des enfants font toujours la part belle aux aliments de score D et E (88 % des spots publicitaires alimentaires destinés aux enfants).

La convocation de la notion de « co-régulation » par le gouvernement peine à masquer son incapacité à s'engager dans une véritable politique d'encadrement de la publicité. À nouveau, tout repose sur des codes de bonne conduite et des engagements volontaires des annonceurs, par définition non contraignants. L'implication du CSA, depuis longtemps désarmé sur les enjeux de contrôle des contenus publicitaires, échoue à rendre crédible le processus. La mention, dans les motifs, du modèle similaire de « co-régulation » avec le CSA autour de la « Charte alimentaire » est particulièrement préoccupante tant l'échec de cet autre mécanisme strictement volontaire – et signé par aucun ministère – est patent au regard de la progression de l'obésité en France, notamment chez les plus jeunes.

Il convient de mettre fin au recours à des dispositifs de volontariat non contraignants et éviter que leurs défaillances en matière de publicité alimentaire se retrouvent en matière environnementale. Devant la nécessité de diminuer ses émissions de gaz à effet de serre, la France se doit d'instituer un cadre légal contraignant et ne pas laisser une latitude trop importante aux acteurs économiques leur permettant de se prévaloir à peu de frais de règles largement insuffisantes face aux enjeux considérés. En outre, cet article semble ainsi contradictoire avec l'article 4 précédent, lequel prévoit une réglementation contraignant

Produire et travailler

Contact : Clément Sénéchal 06 46 90 21 02 / clement.senechal@greenpeace.org

Responsabilité climatique des grandes entreprises

Amendement proposé par Greenpeace France

Article additionnel - 15bis

I.- Après l'article L. 225-102-1 du code de commerce, insérer un nouvel article ainsi rédigé :

“Art L. 225-102-1 bis - I. Les sociétés soumises à l'obligation de déclaration de performance extra-financière de l'entreprise prévue à l'article L. 225-102-1 du code de commerce publient un rapport climat contenant des engagements annuels en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre définies au II. Ce rapport est annexé à la déclaration de performance extra-financière de l'entreprise dès l'exercice 2021.

II. – Les engagements mentionnés au I doivent être établis en cohérence avec une trajectoire minimale annuelle de réduction des émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du périmètre consolidé de l'ensemble du groupe.

La trajectoire doit être compatible avec le plafond national des émissions de gaz à effet de serre défini par grands secteurs en application de l'article L. 222-1 A du code de l'environnement, la stratégie nationale de développement à faible intensité de carbone définie à l'article L. 222-1 B du même code et l'Accord de Paris sur le climat. La trajectoire est définie en fonction du secteur d'activité des entreprises en s'appuyant sur une méthodologie définie par décret mentionné au VI du présent article.

III. – Les sociétés mentionnées au I publient un rapport annuel sur le respect de leurs engagements climatiques. Ce rapport présente le bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du périmètre consolidé de l'ensemble du groupe au cours de l'exercice clos ainsi que leur stratégie de réduction de ces émissions, assortie de leurs principaux programmes d'investissements, pour les cinq exercices suivants. Le bilan précité est établi conformément à une méthodologie reconnue par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

IV. - Le contrôle annuel du respect par l'entreprise des obligations de publication du rapport mentionné au I, et du respect d'une trajectoire de baisse d'émissions de gaz à effet de serre définis II est effectué par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) qui émet l'avis à la fois à l'entreprise et à l'administration publique en charge.

V. - Le non-respect, par les sociétés soumises à l'obligation de publication du rapport climat prévue au I, est passible d'une sanction pécuniaire d'un montant égal à 2% du montant du chiffre d'affaires annuel total. En cas de non-respect répété, l'amende est portée dès la deuxième année à un minimum de 4% du montant du chiffre d'affaires annuel total.

Le non-respect, par les mêmes sociétés, des objectifs annuels de réduction des émissions de gaz à effet de serre mentionnés au III en matière de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre, publiées dans le rapport climat mentionné au I, entraîne l'interdiction de verser des dividendes à leurs actionnaires au titre de l'exercice considéré.

La liste des sociétés sanctionnées est rendue publique annuellement avant le 31 décembre de l'année de contrôle.

VI. – Au plus tard le 31 décembre 2021, le gouvernement définit par décret :

- 1° les modalités de reporting standardisées du rapport climat ;
- 2° la méthodologie de définition des trajectoires de réduction de gaz à effet de serre ;
- 3° les modalités de contrôle du respect de l'obligation de publication du rapport climat ;
- 4° les modalités de contrôle du respect de la baisse des émissions de gaz à effet de serre ;
- 5° les modalités de sanction en cas de manquements des entreprises aux obligations prévues par le présent article.”

Exposé des motifs

Cet amendement prévoit que les sociétés soumises à l'obligation de déclaration de performance extra-financière soient redevables d'une réduction minimale et

contraignante de leurs émissions de gaz à effet de serre au titre de la stratégie nationale bas carbone. Cet amendement prévoit également qu'elles publient un rapport climat annuel sur le respect de cette trajectoire et leurs bilans climatiques.

Afin de respecter nos engagements climatiques, les sociétés françaises se doivent d'accélérer leur transformation dans le but d'être plus résilientes au regard des enjeux environnementaux d'une part, de prendre leur part du partage de l'effort de sobriété d'autre part. Afin de leur permettre d'anticiper les différents impacts du dérèglement climatique, cet amendement entend favoriser leur transition rapide vers une économie bas carbone.

Face au manque de prise d'initiatives des grandes entreprises, dont 22 ont augmenté leurs émissions de CO₂ depuis la signature de l'Accord de Paris selon l'Observatoire des multinationales (2019), il semble clair que les mécanismes incitatifs et les appels au volontariat sont insuffisants pour respecter les objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre. Il est donc nécessaire de rappeler ces acteurs privés à leurs responsabilités en les obligeant à produire un rapport climat annuel, une stratégie de réduction de gaz à effet de serre et un plan d'investissements pour la mettre en œuvre, ainsi qu'à obtenir des résultats concrets.

L'interdiction de versement de dividendes pour les sociétés fautives permet de sanctionner de manière ciblée ceux qui tirent le plus grand bénéfice des activités économiques de l'entreprise et qui sont les dépositaires de sa stratégie économique, au lieu de frapper indirectement l'ensemble des salariés. Elle permet d'interroger l'investissement et la rémunération du capital dans un contexte de crise climatique qui déstabilise les stocks de ressources naturelles et met en péril l'ensemble de l'économie française et mondiale à terme.

Se déplacer

Contact : Sarah Fayolle - 06 89 22 97 46 / sarah.fayolle@greenpeace.org

1)

1. Fermeture de lignes aériennes intérieures

Amendement proposé par Greenpeace France

Article 36

L'article 36 est ainsi modifié :

1° A l'alinéa 4 :

- a) supprimer les mots “sans correspondance”
- b) remplacer les mots “de moins de deux heures trente” par “de moins de six heures”

2° A l'alinéa 5 :

- a) compléter l'alinéa par les mots “les modalités permettant de s'assurer que les créneaux aéroportuaires libérés par cette interdiction ne puissent pas être attribués pour d'autres liaisons”
- b) remplacer les mots “lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien majoritairement décarboné.” par “à défaut de connexion ferroviaire ou en services en commun satisfaisante pour le transport de passagers en correspondance.”.

3° A l'alinéa 7 :

- a) remplacer “le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi” par “le 31 octobre 2021”.

En intégrant ces modifications, l'article 36 serait donc ainsi rédigé :

I.- L'article L. 6412-3 du code des transports est ainsi modifié:

1° Au début de l'article, il est inséré la mention : «I.-» ;

2° L'article est complété par un II ainsi rédigé :

« II.- Sont interdits, sur le fondement des dispositions de l'article 20 du règlement (CE) n°1008/2008 mentionné au I, 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 ferré national ~~sans correspondance~~ et par plusieurs liaisons quotidiennes ~~de moins de deux heures trente de moins de six heures~~.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du précédent alinéa, notamment ~~les modalités permettant de s'assurer que les créneaux aéroportuaires libérés par cette interdiction ne puissent pas être attribués pour d'autres liaisons~~, les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction ~~lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien majoritairement décarboné. à défaut de connexion ferroviaire ou en services en commun satisfaisante pour le transport de passagers en correspondance.~~ ».

« L'application de cette interdiction donne lieu à une évaluation au terme d'une période de trois ans à compter de son entrée en vigueur. »

II.- Le présent article entre en vigueur ~~le dernier dimanche de mars de l'année suivant celle de la promulgation de la loi le 31 octobre 2021.~~

Exposé des motifs

Le "scénario 2h30" proposé par le gouvernement ne concernerait que très peu de connexions aériennes (entre trois et cinq sur la centaine de connexions aériennes intérieures existantes - hors Corse et Outre-Mer) et présenterait un bénéfice climat très limité, d'autant plus si les vols vers le hub de Roissy étaient exemptés de cette interdiction pour préserver les vols de correspondance (- 6,6 % pour les émissions de CO₂ issues des vols métropolitains, et - 0,5 % pour les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France). Source : [rapport Réseau Action Climat France](#), Climat : que vaut le plan du gouvernement pour l'aérien, mai 2020.

Pour Greenpeace, au regard de l'urgence à agir face à la crise climatique, le bénéfice climat d'une telle mesure devrait être un critère déterminant pour placer le curseur : en planifiant et en organisant la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs

pour lesquels une alternative est possible en moins de six heures, ou en train de nuit, cela permettrait notamment d'inclure les cinq lignes intérieures les plus émettrices en CO₂ et le bénéfice climat serait largement renforcé (- 83,5 % des émissions de CO₂ issues des vols métropolitains et - 6,2 % des émissions de l'ensemble des vols au départ de la France).

Pour plus d'éléments sur l'acceptabilité sociale d'une telle mesure et le risque d'enclavement des territoires qui lui est opposé : [rapport Greenpeace France](#), *Trafic aérien : empêcher le redécollage des vols courts*, janvier 2021 (notamment pages 11-13).

Il est indispensable que le décret d'application prévu par cet article permette de préciser les modalités permettant de s'assurer que les créneaux aéroportuaires libérés par cette interdiction ne puissent pas être attribués pour d'autres liaisons. Dans un contexte où l'enjeu est bien de réduire le trafic aérien pour faire face à la crise climatique, il serait en effet absurde que les créneaux aéroportuaires libérés du fait de la fermeture de certaines connexions aériennes intérieures puissent être réutilisés pour d'autres liaisons, potentiellement plus lointaines et plus émettrices ; or ce risque a été soulevé dans un [rapport du Shift Project](#) (*Crise(s), climat : préparer l'avenir de l'aviation*, mai 2020 - notamment pages 35-36).

L'exclusion de tous les vols assurant majoritairement le transport de passagers en correspondance vide un peu plus la mesure de sa substance (cf [rapport Greenpeace France](#), *Trafic aérien : empêcher le redécollage des vols courts*, janvier 2021, notamment page 23) et n'est pas légitime dans un grand nombre de cas où l'offre ferroviaire alternative existe et où le report modal vers le train est possible. Par exemple, plusieurs gares de province importantes bénéficient déjà d'une connexion directe en train à la gare de Roissy CDG ou à la gare Massy (pour Orly). L'arrêt des vols de correspondance doit de fait être organisé en prenant en compte l'état de l'offre ferroviaire alternative existante et les besoins éventuels de renforcement de cette offre et de développement de services complémentaires comme la tarification combinée train/avion – l'enjeu étant de permettre le report modal des vols de pré-acheminement vers le train dans de bonnes conditions. Mais il nous semble que si la dérogation à l'interdiction pour les vols de correspondance doit être possible quand elle est réellement nécessaire, elle ne devrait pas constituer la règle comme le propose le gouvernement qui inscrit dans la loi une exclusion de tous les vols en correspondance du champ de l'interdiction de manière définitive. Et l'objectif devrait être de renforcer, quand cela est encore nécessaire, l'offre ferroviaire alternative pour permettre à terme l'inclusion de tous les vols de correspondance concernés dans le champ de l'interdiction.

Il est nécessaire de supprimer la mention d'une dérogation à cette interdiction "lorsque les services aériens peuvent être regardés comme assurant un transport aérien majoritairement décarboné" : ce transport n'existe pas à l'heure actuelle et cela risque de permettre aux compagnies aériennes de conserver leurs vols sous prétexte de compenser leurs émissions de GES alors même que les limites inhérentes à la logique de compensation ont été maintes fois démontrées et l'efficacité réelle de ces mécanismes maintes fois critiquée.

Enfin, dans une version précédente du projet de loi, il était indiqué que cet article entrerait en vigueur au 31 octobre 2021, et nous nous questionnons sur les raisons de reporter l'échéance, dans un contexte où il peut sembler contre-productif de prendre le risque d'une reprise du trafic sur les lignes intérieures visées par l'interdiction au lieu d'y mettre un terme avant que les niveaux de trafic habituel ne soient ré-atteints.

Nota Bene :

Le Réseau Action Climat France propose des modifications similaires sur cet article 36, mais en reprenant la proposition de la Convention citoyenne pour le climat d'une interdiction des vols intérieurs quand une alternative en train est disponible en moins de quatre heures. Greenpeace soutient cette proposition comme solution de repli (en intégrant l'ensemble des autres modifications proposées ci-dessus).

Dans le cas où la loi n'irait au final pas plus loin que le "scénario 2h30" du gouvernement, alors les autres modifications de l'article 36 proposées ci-dessus devraient a minima être intégrées.

2. Interdiction des extensions d'aéroports

**Amendement proposé par Greenpeace France,
conjointement avec le Réseau Action Climat et Notre Affaire à Tous**

Article 37

L'article 37 actuel est remplacé par un nouvel article 37 ainsi rédigé :

Après l'article L6311-3 du code des transports, il est inséré un nouvel article L6311-4 ainsi rédigé :

« Art. L6311-4.- I.- Sans préjudice des articles L6311-1 et L6311-2 du présent code, un aérodrome ne peut être créé, à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale.

« II.- Sans préjudice des articles L6311-1 et L6311-2 du présent code, les projets de travaux et d'ouvrage ayant pour objet l'aménagement des aérodromes ne peuvent avoir pour effet de conduire à une augmentation des capacités d'accueil des aéronefs, des passagers ou du fret de l'aérodrome; à l'exception des projets ayant pour motif des raisons de sécurité ou de défense nationale.»

Exposé des motifs

L'interdiction des projets de création et d'extension des aéroports relève du bon sens, dans un contexte où il est indispensable de réduire le trafic aérien pour avoir une chance de rester en ligne avec les objectifs climat de l'Accord de Paris, où la crise Covid oblige à remettre à plat les projections de trafic anticipées pour les prochaines années, et où la crise économique renforce l'absurdité d'investir dans des grands projets inutiles et la nécessité d'investir en priorité dans la transition écologique.

Ce nouvel article 37 est proposé par Greenpeace conjointement avec le Réseau Action Climat et Notre Affaire à Tous. Il intervient en remplacement de l'article 37 actuel dont la formulation réduit fortement la portée réelle de l'interdiction des projets

de création et d'extensions d'aéroports que l'article prétend couvrir et n'est de ce fait pas fidèle à l'esprit de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat (proposition SD-E3 : Interdire la construction de nouveaux aéroports et l'extension des aéroports existants). En effet, l'article 37 actuel :

- ne concernerait que certains projets de création ou d'extension d'aéroports, à savoir ceux qui ont besoin d'être reconnus d'utilité publique parce qu'ils nécessitent des acquisitions foncières et des expropriations pour voir le jour. Or la plupart des projets d'extension d'aéroports se font sur des terrains déjà propriété des aéroports et ne nécessitent donc pas d'exproprier et n'ont donc pas besoin d'être reconnus d'utilité publique. Ainsi, sur la dizaine de projets en cours sur le territoire français, aucun ne nécessiterait de déclaration d'utilité publique (DUP), à l'exception de celui de l'aéroport de Nantes.
- pourrait permettre qu'un projet de création ou d'extension d'aéroport qui entraîne une augmentation des émissions de gaz à effet de serre puisse voir le jour si les émissions sont compensées. Or, la compensation représente un jeu dangereux pour le climat, dans un contexte où la crise climatique impose de réduire les émissions et non de les compenser et où l'efficacité réelle de l'approche et des projets de compensation est largement remise en cause.
- n'entrerait en vigueur qu'au 1er janvier 2022, alors que de nouveaux projets d'extension d'aéroport pourraient se voir autorisés entre-temps.

Le nouvel article 37 proposé permet de revenir à une réelle interdiction des projets de création et d'extensions d'aéroports, et non à un simili d'interdiction comme c'est le cas avec l'article 37 actuel (cf [analyse Réseau Action Climat](#), *Projets d'extensions d'aéroports en France : où en est-on ?*, février 2021).

3. Suppression de l'obligation de compensation carbone pour les exploitants d'aéronefs

Amendement proposé par Greenpeace France

Article 38

L'article 38 est supprimé.

Exposé des motifs

L'introduction de cet article par le gouvernement sur la compensation carbone n'est pas fidèle à l'esprit de la proposition de la Convention citoyenne pour le climat (proposition SD-E6), qui n'avait imaginé cet outil qu'en dernier recours, en complément de mesures effectives de régulation du transport aérien et de réduction des émissions de GES du secteur (dont la portée réelle a en fait été largement amoindrie dans le projet de loi actuel), et notamment parce que tous les vols intérieurs ne seront évidemment pas concernés par l'interdiction envisagée, par exemple pour les trajets avec l'Outre-mer ; la Convention Citoyenne pour le Climat précisait également que cette obligation de compensation ne devrait pas impacter le prix des billets d'avion pour ne pas pénaliser financièrement celles et ceux qui s'y rendent.

De plus, le principe et les modalités de cette obligation de compensation carbone pour les exploitants d'aéronefs, telles que définies dans l'article 38, ne peuvent être considérés comme satisfaisants dans l'optique de réduire l'impact climatique du secteur aérien.

Cet article vise à faire croire que l'on pourra corriger les faiblesses de l'article 36 actuel par une logique de compensation carbone. Pour contrer l'immobilisme climatique, l'enjeu est bien au contraire de renforcer l'article 36 et d'abandonner la logique de la compensation carbone. En effet, le principe de la compensation carbone

n'est nullement de nature à enrayer le changement climatique puisqu'il ne permet pas (par définition) de réduire les émissions, qu'il crée une diversion redoutable face à cet objectif de réduction des émissions de GES nécessaire pour atténuer le changement climatique et qu'il véhicule l'illusion qu'une solution qui ne passerait pas par des efforts de réduction d'émissions de GES (qui impliquent donc des ré-orientations ambitieuses des politiques publiques) est possible. De plus, les programmes de compensation carbone manquent largement de robustesse, qu'il s'agisse de leur gouvernance, de leur pérennité dans le temps ou de leur additionnalité réelle en termes de réduction des gaz à effet de serre présents dans l'atmosphère.

Pour atténuer le changement climatique, il faut réduire les émissions de GES (laisser les énergies fossiles dans le sol) et en parallèle augmenter les capacités de séquestration de carbone, en particulier des écosystèmes forestiers qui retirent naturellement du carbone de l'atmosphère via la photosynthèse. Ce qui implique d'abord de mettre un terme à la déforestation importée. Les efforts sur l'augmentation de la séquestration de carbone (dont la reforestation) doivent venir en complément -et non en remplacement- de la réduction des émissions de GES dues aux énergies fossiles.

Enfin, nous pensons que l'inscription dans la loi d'un tel dispositif devrait s'appuyer sur des bases scientifiques solides, absentes à ce jour (eg. sur les crédits carbone issus de programmes dits de compensation à haute valeur environnementale évoqués dans l'article).

Nota Bene :

Sur ce sujet de la limitation des émissions du transport aérien, Greenpeace France attire également l'attention sur les amendements suivants portés par le Réseau Action Climat France :

- nouvelle rédaction de l'article 35 en faveur de l'adoption d'une éco-contribution renforcée sur les billets d'avion ;
- article additionnel 38bis en faveur de l'intégration du transport aérien international dans le budget carbone de la France.

Nous attirons également l'attention sur les propositions d'articles additionnels portés par le Réseau Action Climat sur le ferroviaire (engagement d'un véritable plan d'investissement dans le transport ferroviaire et planification/organisation du développement progressif de l'offre de trains d'équilibre du territoire de jour et de nuit), comme corollaires clefs à la régulation du trafic aérien que nous préconisons ici.

Se nourrir

Contact : Laure Ducos - 06 74 07 08 46 / laure.ducos@greenpeace.org

1. Première étape : pérennisation de la loi EGAlim ; instauration d'un menu sans viande ni poisson (ou menu "climat") dans l'ensemble de la restauration collective

Amendement proposé par Greenpeace France, le Réseau Action Climat, WWF, l'AVF et la Fondation Nicolas Hulot

Article 59

L'article 59 est supprimé et remplacé par les termes suivants :

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

« Art. L. 230-5-6. - Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard un an après la promulgation de la loi n° XXX, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales.

Exposé des motifs

L'expérimentation de la loi n° 2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. Malgré les conditions de crise sanitaire et les réticences initiales de certains élus, cette expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes

l'appliquent et proposent des menus de qualité¹ et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC pour l'ONG Greenpeace en a prouvé les bénéfices environnementaux². Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective (secteur de l'enseignement, du sanitaire et social, des publics captifs, du travail).

Le terme « proposer » signifie que les services de restauration collective ont l'obligation de mettre à disposition des usagers un menu végétarien composé de protéines animales (produits laitiers, œufs) ou végétales (céréales, légumes secs). Il appartient donc aux services de restauration collective d'arbitrer sur le caractère exclusif ou alternatif de ce menu en fonction des contraintes financières et organisationnelles qui leurs sont propres et dans le respect du cadre réglementaire relatif à la restauration scolaire et à la qualité nutritionnelle des repas.

La diversification de nos sources de protéines et la transition écologique de l'élevage sont plébiscitées par des milliers de scientifiques dans le monde en réponse à l'urgence climatique. Dans cette optique, les menus sans viande ni poisson équilibrés constituent une solution efficace pour lutter contre le réchauffement planétaire, davantage encore que le recours à des produits locaux, bio ou de saison. La diversification des sources de protéines est également bénéfique pour la santé. Elle constitue un levier massif de lutte contre l'épidémie d'obésité et l'explosion des maladies cardio-vasculaires. Enfin, cela répond à une forte attente sociétale : plus du quart de la population se déclare « flexitarienne », c'est-à-dire ne mangeant de la viande ou du poisson qu'occasionnellement ; 5% est végétarienne, dont 10% chez les 16-25 ans. De plus, l'introduction de menus cuisinés à partir de protéines végétales (hors produits transformés) permet de dégager du budget, qui peut être réinvesti dans de la viande de qualité. L'Observatoire national de la restauration collective bio et durable, qui fait le point chaque année sur l'évolution des pratiques de plus de 6000 communes présentant des taux élevés de produits bio, montre par exemple que plus ces cantines investissent dans des menus sans viande ni poisson, plus elles investissent dans de la viande bio et locale. Ceci est d'autant plus essentiel que les volumes de viande importée sont significatifs en restauration collective.

¹ *Les cantines à la loupe*, Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3jSx0sq>

² *Menus végé dans les cantines : quels impacts pour la planète ?* Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3anZuam>

2. Deuxième étape : À compter de 2023, rendre obligatoire une option quotidienne sans viande ni poisson (“option climat”) pour toute la restauration collective publique qui propose déjà au moins une option.

Amendement proposé par Greenpeace France, le Réseau Action Climat, WWF, l’AVF et la Fondation Nicolas Hulot

Article 59

L’article 59 est supprimé et remplacé par les termes suivants :

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

« Art. L. 230-5-6. - Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l’équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d’exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

Exposé des motifs

L’expérimentation de la loi n° 2018-938 concernant l’introduction d’un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. Cette

expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité³ et d'autre part, un rapport réalisé par le BASIC pour l'ONG Greenpeace en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux⁴. Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective (secteur de l'enseignement, du sanitaire et social, des publics captifs, du travail). Il est essentiel d'y attribuer un caractère obligatoire car sans cela, il ne sera pas suivi d'effet significatif (à titre d'exemple, l'expérimentation des contrôles vidéos dans les abattoirs volontaires n'a abouti qu'au lancement de 4 abattoirs sur 1000 depuis la loi EGAlim). Les restaurants ciblés dans le présent amendement étant ceux qui proposent déjà plusieurs choix de plats ou de menus, l'obligation que l'un de ces choix au moins ne contienne ni viande ni poisson tout en étant équilibré ne pose pas de difficulté logistique ni d'investissement matériel supplémentaire. Ceci est d'autant plus facile que le Conseil National de la Restauration Collective a publié en 2020 des guides concernant l'offre et l'élaboration de menus végétariens équilibrés.

Le défenseur des droits préconise la généralisation du repas végétarien car il s'adapte à la grande majorité des habitudes alimentaires⁵. L'option quotidienne sans viande ni poisson permet en effet aux enfants et aux adultes qui ne consomment pas de viande d'avoir des repas équilibrés et non des repas où la viande est simplement retirée de l'assiette. Elle garantit l'accès pour toutes et tous à une alimentation nutritionnellement adaptée et constitue ainsi un levier important de justice sociale : elle permet à de nombreux usagers jusqu'alors exclus de la cantine, faute de menus adaptés, de bénéficier de ce service si important en matière de santé, de socialisation et de réussite scolaire. Elle permet également de proposer à l'ensemble des convives une offre diversifiée de protéines au quotidien et ainsi de faire évoluer les habitudes alimentaires en douceur.

En matière de santé, l'ANSES⁶, le Haut Conseil à la Santé Publique⁷ ainsi que le Programme national nutrition santé préconisent d'augmenter la consommation de

³ *Les cantines à la loupe*, Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3jSx0sq>

⁴ *Menus végé dans les cantines : quels impacts pour la planète ?* Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3anZuam>

⁵ *Un droit à la cantine scolaire pour tous les enfants, Intérêt supérieur de l'enfant, égalité des droits et nondiscrimination*. Défenseur des droits, 2019 (p 39-40)

⁶ *Actualisation des repères nutritionnels pour la population française*, ANSES, 2017, <https://bit.ly/2jO9RbL>.

⁷ *Révision des repères alimentaires pour les adultes du futur Programme national nutrition santé 2017-2021*, HCSP, 2017. <https://bit.ly/2H13OLS>

fruits et légumes, légumes secs et céréales complètes tout en réduisant celle de viande rouge et de charcuterie. La végétalisation de l'alimentation permet de rééquilibrer le ratio protéines animales/végétales, d'apporter davantage de fibres et de vitamines (dont la population est en carence) et présente un impact positif sur les maladies cardio-vasculaires, le diabète et certains cancers⁸.

Du point de vue environnemental, l'alimentation représente 24 % de l'empreinte carbone des ménages français. Cette empreinte est dominée par l'amont agricole, dont les émissions proviennent à 85 % de la production de viande et de produits laitiers. La végétalisation (partielle) du régime alimentaire des Français·es est une nécessité et a été identifiée comme telle par le Sénat dans son rapport sur l'alimentation durable publié en 2020⁹ et par l'ADEME dans son magazine 142 paru en janvier 2021¹⁰. L'introduction de menus équilibrés sans viande ni poisson dans la restauration collective se traduirait par une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre¹¹. Au-delà de sa pertinence en matière de climat, cette végétalisation de l'alimentation au profit d'une viande de meilleure qualité présente également de nombreux bénéfices pour la biodiversité terrestre et marine, la préservation de l'eau et la lutte contre la déforestation¹².

⁸ Idem.

⁹ Rapport d'information *Vers une alimentation durable : Un enjeu sanitaire, social, territorial et environnemental majeur pour la France*, par Mme F. CARTRON et M. J-L. FICHET. <http://www.senat.fr/rap/r19-476/r19-476.html> p. 67.

¹⁰ Ademe magazine #142, janvier 2021. <https://bit.ly/3baZLwA>

¹¹ A titre d'exemple, le bureau d'étude le BASIC a démontré que l'introduction d'une option végétarienne dans les cantines scolaires publiques et privées, si elle était choisie par un quart des élèves, permettrait de réduire de 14% à 19% les gaz à effet de serre de l'alimentation des cantines concernées. Source : *Menus végétariens dans les cantines, quels impacts pour la planète ?* Greenpeace, 2020.

¹² J. Poore & T. Nemecek, *Reducing food environmental impacts through producers and consumers*, in *Science*, 1er juin 2018, vol. 360, n° 6392, pp. 987-992. <https://bit.ly/2J2HhDu>

3. Troisième étape (objectif à 2025) : instauration d'une option sans viande ni poisson équilibrée quotidienne ou, au choix, de deux menus sans viande ni poisson équilibrés obligatoires pour tous les convives

**Amendement proposé par Greenpeace France, le Réseau Action Climat,
WWF, l'AVF et la Fondation Nicolas Hulot**

Article 59

I- L'article 59 est supprimé et remplacé par les termes suivants :

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

« Art. L. 230-5-6. - A compter du 1^{er} janvier 2025, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge proposent une option sans viande ni poisson à chaque repas ou servent chaque semaine deux repas sans viande ni poisson en menu unique à tous les convives. Dans les deux cas, ces menus peuvent être composés de protéines animales ou végétales et respectent les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers. Les cantines servant moins de 100 couverts par repas ne sont pas concernées.

Exposé des motifs

L'expérimentation de la loi n° 2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires prend fin en octobre 2021. Cette

expérimentation est une réussite : d'une part, près des trois quarts des villes l'appliquent et proposent des menus de qualité¹³ et d'autre part, un rapport réalisé par le Bureau d'analyse sociétale pour une information citoyenne (BASIC) en a prouvé les nombreux bénéfices environnementaux¹⁴. Cet amendement vise à pérenniser cette expérimentation et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective (secteur de l'enseignement, du sanitaire et social, des publics captifs, du travail).

L'option quotidienne sans viande ni poisson à la cantine permet aux enfants et aux adultes qui ne consomment pas de viande d'avoir des repas équilibrés et non des repas où la viande est simplement retirée de l'assiette. Elle garantit ainsi l'accès pour toutes et tous à une alimentation nutritionnellement adaptée. Dans certains cas cependant (offre de menus uniques), l'alternative quotidienne peut être délicate à mettre en œuvre. De plus, elle ne garantit pas que tous les convives diversifieront leurs sources de protéines, en particulier si elle se fait sur inscription préalable. L'instauration de deux menus sans viande ni poisson équilibrés chaque semaine et pour tous les convives permet d'apporter des réponses à ces problématiques. Cet amendement permet d'assurer aux gestionnaires des cantines la liberté de mettre en œuvre la solution qui convient le mieux à leur situation. Il est essentiel d'y attribuer un caractère obligatoire car sans cela, il ne sera pas suivi d'effet significatif (à titre d'exemple, l'expérimentation des contrôles vidéos dans les abattoirs volontaires n'a abouti qu'au lancement de 4 abattoirs sur 1000 depuis la loi EGalim). Cet amendement constitue la troisième et dernière étape d'une diversification nécessaire des sources de protéines dans l'alimentation des cantines, les premières étant la pérennisation de la loi EGalim (menu végétarien hebdomadaire pour tous) et la mise en place d'une option végétarienne quotidienne dans toutes les cantines qui proposent déjà plusieurs choix de repas au quotidien.

Du point de vue environnemental, l'alimentation représente 24 % de l'empreinte carbone des ménages français. Cette empreinte est dominée par l'amont agricole, dont les émissions proviennent à 85 % de la production de viande et de produits laitiers. La végétalisation (partielle) du régime alimentaire des Français·es est une nécessité et a été identifiée comme telle par le Sénat dans son rapport sur l'alimentation durable

¹³ *Les cantines à la loupe*, Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3jSx0sq>

¹⁴ *Menus végétariens dans les cantines : quels impacts pour la planète ?* Greenpeace 2020. <https://bit.ly/3anZuam>

publié en 2020¹⁵ et par l'ADEME dans son magazine 142 paru en janvier 2021¹⁶. L'introduction de menus équilibrés sans viande ni poisson dans la restauration collective se traduirait par une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre¹⁷. Au-delà de sa pertinence en matière de climat, cette végétalisation de l'alimentation au profit d'une viande de meilleure qualité présente également de nombreux bénéfices pour la biodiversité terrestre et marine, la préservation de l'eau et la lutte contre la déforestation¹⁸.

En matière de santé, l'ANSES¹⁹, le Haut Conseil à la Santé Publique²⁰ ainsi que le Programme national nutrition santé préconisent d'augmenter la consommation de fruits et légumes, légumes secs et céréales complètes tout en réduisant celle de viande rouge et de charcuterie. La végétalisation de l'alimentation permet de rééquilibrer le ratio protéines animales/végétales, d'apporter davantage de fibres et de vitamines (dont la population est en carence) et présente un impact positif sur les maladies cardio-vasculaires, le diabète et certains cancers²¹.

¹⁵ Rapport d'information *Vers une alimentation durable : Un enjeu sanitaire, social, territorial et environnemental majeur pour la France*, par Mme F. CARTRON et M. J-L. FICHET. <http://www.senat.fr/rap/r19-476/r19-476.html>

¹⁶ Ademe magazine #142, janvier 2021. <https://bit.ly/3baZLwA>

¹⁷ A titre d'exemple, le bureau d'étude le BASIC a démontré que l'introduction d'une option végétarienne dans les cantines scolaires publiques et privées, si elle était choisie par un quart des élèves, permettrait de réduire de 14% à 19% les gaz à effet de serre de l'alimentation des cantines concernées. Source : *Menus végétariens dans les cantines, quels impacts pour la planète ?* Greenpeace, 2020.

¹⁸ J. Poore & T. Nemecek, *Reducing food environmental impacts through producers and consumers*, in Science, 1er juin 2018, vol. 360, n° 6392, pp. 987-992. <https://bit.ly/2J2HhDu>

¹⁹ *Actualisation des repères nutritionnels pour la population française*, ANSES, 2017, <https://bit.ly/2jO9RbL>.

²⁰ *Révision des repères alimentaires pour les adultes du futur Programme national nutrition santé 2017-2021*, HCSP, 2017. <https://bit.ly/2H13OLS>

²¹ Idem

4. Diversification des protéines dans la restauration collective privée

Dispositif 1 - diversifier les sources de protéines une fois par semaine

Après l'article 59 vient s'insérer l'article suivant :

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

« - Au plus tard un an après la promulgation de la loi n° XXX, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales.

Exposé des motifs

L'expérimentation de la loi n° 2018-938 concernant l'introduction d'un menu végétarien hebdomadaire concerne uniquement les cantines scolaires publiques et privées et arrive à son terme en octobre 2021. Cet amendement vise à pérenniser l'expérimentation de la loi EGAlim et à l'étendre à l'ensemble de la restauration collective privée. Cela est d'autant plus pertinent que le présent projet de loi étend aux personnes privées les dispositions sur l'approvisionnement durable. L'urgence climatique est l'affaire de tous et ce ne sont pas aux seules cantines scolaires de faire des efforts. De plus, les recommandations de l'ANSES²² et du Haut conseil de la santé publique²³ insistent sur la nécessité pour l'ensemble des Français, enfants comme adultes, de consommer plus de protéines végétales, plus de fruits et légumes et moins

²²

<https://www.anses.fr/fr/content/1%E2%80%99anses-actualise-les-rep%C3%A8res-de-consommations-alimentaires-pour-la-population-fran%C3%A7aise>

²³ https://www.hcsp.fr/Explore.cgi/Telecharger?NomFichier=hcspa20170216_reperesalimentairesactua2017.pdf

de viande (hors volaille). Le ministère de l'agriculture rappelle également qu'il est nécessaire de relancer la consommation de protéines végétales auprès des Français²⁴. Cette relance de la consommation est en cohérence avec le Plan protéines végétales annoncé par le gouvernement en 2020. L'objectif ici est bien de diversifier les sources de protéines au profit d'une montée en gamme des protéines animales par ailleurs.

Dispositif 2 - diversifier les sources de protéines et laisser le choix chaque jour

Après l'article 59 vient s'insérer l'article suivant :

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

« - À compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

Exposé des motifs

L'urgence climatique est l'affaire de tous et ce n'est pas uniquement aux collectivités territoriales de faire des efforts. Ceci est d'autant plus vrai que la restauration collective privée possède des moyens plus importants que la restauration collective publique pour ses repas ; elle peut faire évoluer son offre au profit de la qualité d'autant plus facilement. Cela est d'autant plus pertinent que le présent projet de loi étend aux personnes privées les dispositions sur l'approvisionnement durable. De plus, les recommandations de l'ANSES²⁵ et du Haut conseil de la santé publique²⁶

²⁴ <https://agriculture.gouv.fr/consommation-plus-de-lentilles-haricots-feves-et-pois-chiche-dans-lassiette>

²⁵

<https://www.anses.fr/fr/content/1%E2%80%99anses-actualise-les-rep%C3%A8res-de-consommations-alimentaires-pour-la-population-fran%C3%A7aise>

²⁶ https://www.hcsp.fr/Explore.cgi/Telecharger?NomFichier=hcspa20170216_reperesalimentairesactua2017.pdf

insistent sur la nécessité pour l'ensemble des Français, enfants comme adultes, de consommer plus de protéines végétales, plus de fruits et légumes et moins de viande (hors volaille). Le ministère de l'agriculture rappelle également qu'il est nécessaire de relancer la consommation de protéines végétales auprès des Français²⁷. Cette relance de la consommation est en cohérence avec le Plan protéines végétales annoncé par le gouvernement en 2020. L'objectif ici est bien de diversifier les sources de protéines au profit d'une montée en gamme des protéines animales par ailleurs.

Remarque : à titre d'exemple, en restauration scolaire (de la maternelle au lycée), si deux menus équilibrés sans viande ni poisson étaient servis à tous les élèves chaque semaine, nous constaterions :

- Une réduction de 28 à 38% des émissions de gaz à effet de serre de l'alimentation des cantines concernées,
- Une réduction de 33 à 36% du coût de dépollution de l'eau liée à la production agricole de cette alimentation,
- Une réduction de 16 à 23% de la consommation d'eau associée,
- Une réduction de 41 à 51% de l'importation d'alimentation animale (ce qui correspond à une division par deux des risques de déforestation associés),
- Une réduction de 32 à 36% de surfaces nécessaires en moins.

Source : Menus végétariens dans les cantines, quels impacts pour la planète ? Greenpeace, 2020. <https://bit.ly/2Z1M1NY>

²⁷ <https://agriculture.gouv.fr/consommation-plus-de-lentilles-haricots-feves-et-pois-chiche-dans-lassiette>

Fiscalité

Contact : Clément Sénéchal - 06 46 90 21 02 / clement.senechal@greenpeace.org

ISF climatique

Amendement proposé par Greenpeace France

Article additionnel - xxx

I. – Les articles du code général des impôts modifiés par l’article 31 de la loi n° 2017-1837 du 30 décembre 2017 de finances pour 2018 sont rétablis dans leur rédaction antérieure à la publication de la même loi, à l’exception de l’article 885 U du même code, rétabli dans une version ainsi modifiée :

“ Article 885 U

1. Le tarif de l’impôt est fixé par la somme :

a) D’un tarif applicable à une fraction de la valeur nette taxable tel que disposé dans le tableau suivant :

(en pourcentage)

Fraction de la valeur nette taxable du patrimoine	Tarif applicable
N'excédant pas 800 000 €	0
Supérieure à 800 000 € et inférieure ou égale à 1 300 000 €	0,50
Supérieure à 1 300 000 € et inférieure ou égale à 2 570 000 €	0,70
Supérieure à 2 570 000 € et inférieure ou égale à 5 000 000 €	1

Supérieure à 5 000 000 € et inférieure ou égale à 10 000 000 €	1,25
Supérieure à 10 000 000 €	1,50

b) De tarifs de référence applicables à la valeur nette taxable des placements financiers tel que disposé dans le tableau suivant :

(en pourcentage)

Type de placements financiers	Tarif de référence applicable
Parts ou actions de société avec engagement collectif de conservation 6 ans minimum	1,29
Parts ou actions détenues par les salariés, mandataires sociaux et retraités	1,29
Autres valeurs mobilières (toutes les parts ou actions de sociétés dans lesquelles pas de fonction exercée : actions, FCP, Sicav, etc.)	1,13
Liquidités (CC, livrets, BT, épargne en tous genres)	0,95
Contrats d'assurance-vie	0,59
Titres ou parts de FIP, FCPI, FCPR reçus en contrepartie de la souscription au capital d'une PME	1,29
Droits sociaux de sociétés dans lesquelles le contribuable exerce une fonction ou une activité	1,29

Exposé des motifs

Les tarifs mentionnés au b) du 1. correspondent à l'application de la composante carbone utilisée dans le calcul de la taxe intérieure de consommations sur les produits énergétiques - telle que prévue par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et gelée à 44,6 euros dans la loi de finances 2018 - à l'empreinte carbone moyenne des différents placements considérés estimée par Greenpeace France au vu des meilleures données disponibles. Ils introduisent une composante climatique dans le cadre de l'ISF qui ne pourra qu'encourager la bonne utilisation de la taxonomie verte en cours de mise en œuvre au niveau européen.

Il sera possible d'ouvrir par la suite la possibilité aux déclarants de justifier de l'empreinte carbone associée à leurs différents placements et d'un tarif individualisé sur la base du prix carbone de référence fixé par le code des douanes. A défaut, ces tarifs de référence continueront de s'appliquer.

Cet amendement vise à réaligner la fiscalité énergétique sur les trajectoires de réduction d'émissions de gaz à effet de serre prévues par la Stratégie Nationale Bas Carbone, en intégrant un élément de justice environnementale fort, susceptible de répondre à l'exigence de transition juste édictée en préambule de l'Accord de Paris. Il vise une meilleure péréquation entre la contribution budgétaire des ménages et leur empreinte carbone, afin d'organiser un partage de l'effort plus rationnel et cohérent au sein de la société. En effet, il apparaît que le patrimoine financier des 1 % des ménages les plus riches est associé à une empreinte carbone 66 fois supérieure à celle des 10 % les plus pauvres. À elles seules, les émissions de GES associées au patrimoine financier détenu par les ménages assujettis à l'ISF en 2017 représentent environ un tiers de l'ensemble des émissions associées au patrimoine financier des ménages français. En ce sens, cet amendement vise à améliorer l'acceptabilité sociale de la transition énergétique indispensable à l'endiguement du réchauffement climatique.

Bilan carbone des différentes classes d'actifs estimées par Greenpeace France sur la base des données disponibles :

Type de placements financiers	Émissions moyennes gCO ₂ eq/an/euro
Parts ou actions de société avec engagement collectif de conservation 6 ans minimum	289

Parts ou actions détenues	289
Autres valeurs mobilières (toutes les parts ou actions de sociétés dans lesquelles pas de fonction exercée : actions, FCP, Sicav, etc.)	255
Liquidités (CC, livrets, BT, épargne en tous genres)	213
Contrats d'assurance-vie	132
Titres ou parts de FIP, FCPI, FCPR reçus en contrepartie de la souscription au capital d'une PME	289
Droits sociaux de sociétés dans lesquelles le contribuable exerce une fonction ou une activité	289

Se loger

Contacts :

Nicolas Nace, Greenpeace France - 06 25 82 83 99 / nicolas.nace@greenpeace.org

Amendements portés par le Réseau Action Climat, Greenpeace France et une coalition d'acteurs regroupant des organisations de la filière du bâtiment (bureaux d'études, opérateurs techniques, sociétés de tiers financement), think tanks, ONG environnementales et de lutte contre la précarité énergétique.

Création de la définition et de l'obligation de rénovation globale

Article additionnel

Après l'article 39, créer un nouvel article ainsi rédigé :

« Le code de la construction et de l'habitation est ainsi modifié :

1°. À L'article L.111-1 du code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020, après l'alinéa 17°, deux alinéas sont intégrés :

« 17° bis Rénovation performante : la rénovation performante d'un bâtiment est un ensemble de travaux qui permettent au parc bâti d'atteindre les objectifs fixés dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 en son article 1 sans mettre en danger la santé des occupants et en assurant le confort thermique été comme hiver. Soit le bâtiment rénové performant atteint lui-même le niveau de consommation BBC rénovation 2009, défini par l'arrêté du 29 septembre 2009 relatif au contenu et aux conditions d'attribution du label « haute performance énergétique rénovation », soit il contribue à l'atteinte de cet objectif pour le parc bâti en moyenne nationale, notamment par la mise en œuvre d'une combinaison de travaux précalculée à cet effet. Un bâtiment rénové performant est un bâtiment qui a traité les six postes de travaux suivants : isolation des murs, des planchers bas et de la toiture, remplacement des menuiseries extérieures, ventilation et production de chauffage et eau chaude sanitaire, ainsi que les interfaces associées.

« 17° ter Rénovation globale : la rénovation globale, dite rénovation complète et performante, d'un bâtiment est une rénovation performante menée en une seule opération de travaux réalisée en moins de douze mois. »

2° Créer un nouvel article 173-2-1 dans le code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction issue de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 :

« I. - Les bâtiments ou parties de bâtiments existants à usage d'habitation ne répondant pas à un critère de performance énergétique minimale, déterminé selon la

méthode du diagnostic de performance énergétique, doivent faire l'objet d'une rénovation globale telle que définie au 17° ter de l'article L.111-1.

« II. - A compter du 1er janvier 2028, le critère de performance énergétique minimal correspond au seuil minimal de performance énergétique de la classe E de bâtiments ou parties de bâtiments. A compter du 1er janvier 2040, le seuil du critère de performance énergétique minimale mentionné au I est égal au seuil minimal de la classe C de bâtiments ou parties de bâtiments.

« IV. - Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités de l'application du présent article. »

Exposé des motifs

Cet amendement propose de créer un article additionnel visant à intégrer dans le code de l'habitation et de la construction une définition de la rénovation performante, une définition de la rénovation globale ainsi qu'une obligation de rénovation globale des bâtiments à usage d'habitation avec un échéancier pour 2030, pour 2040 et en cas de mutation des bâtiments à usage principal d'habitation comprenant un seul logement.

La Loi de Transition Écologique et de Croissance Verte du 17 août 2015 (Loi n°2015-992) entérine un objectif de rénovation du parc bâti selon les normes bâtiment basse consommation ou assimilées d'ici 2050. Pour s'assurer de l'atteinte de cet objectif, l'État doit faciliter les méthodes de rénovation permettant d'aboutir à la performance globale du bâtiment, c'est-à-dire construites sur une vision d'ensemble des travaux avant de les lancer, une coordination dans leur mise en œuvre et un suivi qualité pendant et après travaux.

Les récents travaux du Haut Conseil pour le Climat (HCC) (rénover mieux : leçons d'Europe ; Avis portant sur le projet de loi climat et résilience) et de l'Ademe²⁸ (Rénovation performante par étapes) alertent sur l'inefficacité d'une approche par gestes isolés de travaux (tels que les changements de chaudière, fenêtre etc.) et les risques de pathologies coûteuses qu'elle génère. Face à ce constat, la Convention

²⁸ Cf. [Rapport ADEME](#), 2020, *La rénovation performante par étapes - Étude des conditions nécessaires pour atteindre la performance BBC rénovation ou équivalent à terme en logement individuel*, paru le 25/01/21.

Citoyenne pour le Climat a appelé à structurer la stratégie nationale de rénovation vers les rénovations dites « globales » et également appelées « complètes et performantes », qui traitent l'ensemble des postes de travaux de manière coordonnée pour s'assurer de l'atteinte du niveau BBC ou équivalent en moyenne nationale doivent être privilégiés.

Comme le rappelle le HCC, « en omettant de traduire légalement l'objectif BBC de long terme, le projet de loi laisse craindre la réalisation de rénovations énergétiques insuffisamment ambitieuses, et susceptibles de bloquer des logements à des niveaux de performance énergétique insuffisants ». Dans ce cadre, il est important que les dispositifs du projet de loi incitent les ménages à engager des travaux complets, et en évitant dès que c'est possible la logique insuffisante de simple « sortie de passoire ».

Projet d'amendement de Greenpeace France sur le titre VI "Renforcer la protection judiciaire de l'environnement" du Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique

Contacts :

Laura Monnier, juriste - 06 21 18 07 17 / laura.monnier@greenpeace.org

Clara Gonzales, juriste - 06 37 57 39 44 / clara.gonzales@greenpeace.org

Commandé par le Ministère de la Justice et le Ministère de la Transition écologique, le rapport “ [Une justice pour l’environnement - Mission d’évaluation des relations entre justice et environnement](#)” (ci-après rapport Justice et Environnement) publié en octobre 2019, résumait ainsi les enjeux d’une réforme législative du droit pénal environnemental :

“Protégeant un ordre public majeur, le droit pénal écologique doit sanctionner les agissements socialement condamnables même s’ils sont commis dans le cadre d’une activité autorisée par l’administration. La dimension éthique du droit de l’environnement doit être clairement affichée. Or la législation actuelle est trop souvent composée d’infractions d’une grande technicité exigeant la démonstration d’un résultat dommageable souvent difficile à établir.

*La **création d’une infraction générique d’atteinte volontaire à l’environnement**, appelée de leurs vœux par nombre d’interlocuteurs dont la conférence nationale des procureurs de la République, serait de nature à répondre à une telle aspiration. À l’image des dispositions de l’article 322-1 du code pénal, la destruction, la dégradation ou la détérioration graves des éléments composants la biosphère pourraient ainsi être incriminées. La gravité pourrait être mesurée à l’aune de la difficulté à réparer le dommage ou à son caractère irréversible. Il serait souhaitable qu’une telle infraction puisse, dans sa formulation, faire référence à un critère d’extraterritorialité pour attirer devant les juridictions françaises des comportements lourdement fautifs commis hors du territoire national.*

*De même, ainsi que le suggèrent de nombreux commentateurs, il pourrait aussi être créé un « **délit de mise en danger grave et délibérée de l’environnement** » inspiré du délit de l’article 223-1 du code pénal et qui viendrait sanctionner les comportements susceptibles de générer des risques d’atteintes graves à l’environnement. Afin d’assouplir l’exigence du lien de causalité, il serait toutefois souhaitable que l’exposition au risque grave soit sanctionnée en cas d’exposition directe ou indirecte. Cette mise en péril devrait sanctionner la violation délibérée d’une obligation imposée par la loi ou le règlement mais également par un acte administratif individuel, la matière environnementale reposant largement sur un régime d’autorisations et de mise en demeure délivrées par l’autorité préfectorale.*

L’intérêt d’une telle incrimination qui n’exige pas la réalisation d’un dommage avéré, permettrait d’échapper à la contrainte probatoire de nombreuses incriminations environnementales qui exige la démonstration d’une atteinte à la biodiversité. Un tel délit permettrait ainsi d’assurer une forme de prévention pour éviter que des dommages

écologiques irréversibles ne se produisent. Elle serait en conséquence de nature à dynamiser le développement du contentieux environnemental.”

Ainsi, légiférer sur le droit pénal environnemental permettrait de pallier certaines de ses lacunes constatées de longue date : l’absence d’un délit général d’atteinte et de mise en danger de l’environnement²⁹.

Pour corriger le manque de lisibilité de ce droit, et sa soumission au droit administratif de l’environnement, le rapport préconise de regrouper l’ensemble des infractions environnementales dans le code pénal, au sein d’un nouveau chapitre dédié³⁰.

Greenpeace France, soucieuse de contribuer à la clarté des débats sur le titre VI du Projet de loi, a souhaité formuler une proposition d’amendement cohérente et inspirée des propositions déjà rédigées par des experts reconnus tels que France Nature Environnement et l’Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN), mais également des recommandations du rapport Justice et Environnement.

Nous formulons un projet d’amendement portant sur la création d’un nouveau délit autonome, le **délit de mise en danger de l’environnement**, cohérent avec le délit de mise en danger de la vie d’autrui et la notion de préjudice écologique déjà définie dans le Code civil, afin d’incriminer le fait d’exposer l’environnement à un risque d’atteinte non négligeable à l’environnement.

²⁹ Recommandation n° 12 (Créer un délit général d’atteinte grave ou de mise en péril grave à l’environnement).

³⁰ Recommandation n° 11 (Regrouper les principales et les plus graves incriminations environnementales, issues du code de l’environnement, du code forestier, du code minier, du code de la santé publique, et du code rural, dans le code pénal au sein d’un nouveau chapitre intitulé « lutte contre les atteintes aux équilibres écologiques et à l’environnement » incorporé dans le titre 1er du livre IV portant sur les atteintes aux intérêts fondamentaux de la nation)

Amendement

Article 67

L'article 67 est ainsi rédigé :

I. - Il est inséré un chapitre V dans le titre I du livre IV du code pénal intitulé « des atteintes aux équilibres biologiques et l'environnement »

Ce chapitre est ainsi rédigé :

« Chapitre V - Des atteintes aux équilibres biologiques et l'environnement

Section 1 - De la mise en danger de l'environnement

Article 415-1

- I. *Le fait d'exposer directement ou indirectement le sol, le sous-sol, l'air, les eaux souterraines, superficielles ou eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, la faune, la flore ou les habitats naturels à un risque d'atteinte non négligeable par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi, le règlement ou un acte administratif individuel est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.*
- II. *En cas de réalisation de l'atteinte à l'environnement, la peine mentionnée au I est portée à deux ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende.*
- III. *La peine mentionnée au I est portée à cinq ans d'emprisonnement et à 750 000 euros d'amende, et celle mentionnée au II à sept ans d'emprisonnement et à 3 750 000 euros lorsque l'infraction est commise en bande organisée, au sens de l'article 132-71 du code pénal.*

Article 415-2

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du présent code, des infractions définies à l'article 415-1 encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38, les peines prévues par les 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

II. - L'article 121-3 alinéa 2 du code pénal est modifié comme suit :

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

III. - Il est inséré un article L. 173-2-1 dans le code de l'environnement :

« Les articles 415-1 et 415-2 du code pénal concernant les risques causés à l'environnement sont reproduits ci-après :

Article 415-1

- I. *Le fait d'exposer directement ou indirectement le sol, le sous-sol, l'air, les eaux souterraines, superficielles ou eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales, la faune, la flore ou les habitats naturels à un risque d'atteinte non négligeable par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi, le règlement ou un acte administratif individuel est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende.*
- II. *En cas de réalisation de l'atteinte à l'environnement, la peine mentionnée au I est portée à deux ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende.*
- III. *La peine mentionnée au I est portée à cinq ans d'emprisonnement et à 750 000 euros d'amende, et celle mentionnée au II à sept ans d'emprisonnement et à 3 750 000 euros lorsque l'infraction est commise en bande organisée, au sens de l'article 132-71 du code pénal.*

Article 415-2

Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du présent code, des infractions définies à l'article 415-1 encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38, les peines prévues par les 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 8° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

IV. - Au premier alinéa du I de l'article L. 172-1 du code de l'environnement, après les mots : *« aux dispositions du code pénal relatives »* insérer les mots : *« aux risques causés à l'environnement, »*

V. Au sein du code de procédure pénale, l'article 706-73-1 est modifié comme suit :

Article 706-73-1 du code de procédure pénale : « Le présent titre, à l'exception de l'article 706-88, est également applicable à l'enquête, à la poursuite et au jugement des délits suivants :

[...] 12° Délits relatifs à la mise en danger délibérée de l'environnement mentionnés au I et II de l'article 415-1 du code pénal commis en bande organisée, prévus au III du même article. »

Exposé des motifs

Selon le rapport Justice et Environnement, le droit pénal de l'environnement se caractérise par un faible nombre d'incriminations généralistes et autonomes tandis que les infractions spéciales par renvoi sont nombreuses. Cette situation contribue à brouiller la fonction sociale du droit pénal environnemental qui apparaît inféodé à la police administrative. La législation actuelle est trop souvent composée d'infractions d'une grande technicité exigeant la démonstration d'un résultat dommageable souvent difficile à établir.

L'obligation de prévenir les atteintes à l'environnement est prévue à l'article 3 de la Charte de l'environnement. Dans la majorité des cas, les atteintes à l'environnement sont extrêmement difficiles voire impossibles à réparer. Sanctionner les atteintes à l'environnement ne peut donc suffire. Il faut avoir les moyens de les prévenir. Il est donc nécessaire de prévoir un délit de mise en danger de l'environnement.

Or, les dispositions prévues à l'article 67 ne sont pas opérationnelles.

Tout d'abord la définition de l'atteinte est dantesque. En cas de risque d'atteinte à la faune, flore, qualité de l'eau, **il est en général impossible de prouver en amont que le risque d'atteinte est susceptible de perdurer pendant au moins 10 ans.** La notion d'atteinte "grave et durable" va par ailleurs bien au-delà des exigences européennes qui visaient la "dégradation substantielle" (directive du 19 novembre 2008, 2008/99/CE).

Par ailleurs, le champ d'application de cet article est très réduit : il ne concerne que les faits prévus aux articles L. 173-1 et L. 173-2, c'est-à-dire, à titre d'exemple, le fait d'exploiter une activité ou une installation sans autorisations préalables, homologation, ou un poursuivant des activités d'exploitation ou travaux soumis à autorisation, déclaration ou dérogation sans respecter une mise en demeure.

Or les infractions accessoires, c'est-à-dire dépendantes de l'intervention administrative, s'inscrivent dans un contexte de diminution des effectifs de contrôle. En creux, la part d'autocontrôles et de déclarations non contrôlées augmente. Ce contexte commande d'envisager des infractions indépendantes de la carence administrative.

Le présent amendement vise donc à supprimer l'actuelle rédaction de l'article 67 et d'en proposer une nouvelle permettant de créer un dispositif avec une sanction adaptée aux comportements qui mettent en danger l'environnement pour éviter que le dommage ne se produise.

Le I du présent amendement prévoit la création d'un délit de mise en danger de l'environnement à l'article 415-1 du Code pénal conformément à la recommandation n° 12 du rapport Justice et Environnement. Il prévoit de l'insérer dans un nouveau chapitre V créé au sein du titre I du livre IV du code pénal intitulé « Des atteintes aux équilibres biologiques et l'environnement », conformément à la recommandation n° 11 du rapport Justice et Environnement.

Comme l'article 223-1 du Code pénal sanctionne les comportements volontaires dangereux pour la personne afin de les prévenir, il convient de sanctionner les comportements volontaires dangereux pour l'environnement, lorsqu'une obligation particulière de sécurité ou de prudence prévue par la loi ou le règlement est délibérément violée. Conformément aux recommandations du rapport Justice et Environnement, la spécificité des atteintes environnementales et du droit de l'environnement suppose d'ajouter : la possibilité que l'obligation soit prévue par un acte administratif individuel et la possibilité de réprimer non seulement les atteintes directes mais également indirectes.

Par ailleurs, toujours pour satisfaire à la spécificité de l'atteinte environnementale, le risque n'a pas besoin de présenter un caractère immédiat, la preuve de l'immédiateté étant impossible à rapporter dans la plupart des situations. L'exigence demeure de prouver qu'existe un risque réel, susceptible de constituer une atteinte non négligeable et pour lequel il existe une forte probabilité de réalisation.

L'atteinte se définit en référence à la notion de préjudice écologique définie à l'article 1247 du Code civil qui suppose que soit porté une "atteinte non négligeable" à l'environnement. Elle permet d'introduire une cohérence dans la définition de l'atteinte environnementale en droit français, le préjudice écologique ayant fait son entrée dans le Code civil en 2016, soit postérieurement à l'adoption de la directive 2008/99/CE qui fait référence à la notion de dégradation substantielle à laquelle les termes d'atteinte non négligeable peuvent aisément être substitués. Ces termes ont par ailleurs été jugés conformes à la Constitution par le Conseil constitutionnel dans sa décision n° 2020-881 QPC du 5 février 2021.

Enfin, il est prévu par le deuxième alinéa de l'article 415-1 qu'en cas de réalisation du dommage, c'est-à-dire de survenance avérée de l'atteinte, la peine soit aggravée. Le

quantum prévu est cohérent avec celui de l'article L. 216-6 du Code de l'environnement qui réprime les atteintes aux milieux aquatiques.

Ce délit de mise en danger de l'environnement serait réprimé par l'article 415-1 du Code pénal, l'article 415-2 permettant de prévoir les peines adaptées aux personnes morales.

Le troisième alinéa du nouvel article 415-1, avec le IV du présent amendement, permet la création d'une circonstance aggravante de bande organisée, notamment pour réprimer les stratégies d'entreprises visant l'enrichissement à travers des manquements conduisant à la mise en danger délibérée de l'environnement. Cette circonstance aggravante est notamment issue des recommandations du Professeur Laurent Neyret³¹.

Un tel délit permettra d'agir même quand l'administration n'a pas mis en demeure de mettre fin au comportement à risque ou lorsqu'elle n'a pas informé l'autorité judiciaire des manquements comme le souligne le rapport Justice et Environnement : *« il est relevé par le CGEDD que certaines décisions d'autorisation, notamment en matière d'urbanisme, peuvent même être prises par des autorités administratives en toute connaissance des effets destructeurs de travaux entrepris à l'égard des espaces naturels »*.

A titre d'exemple, il pourra couvrir le cas d'un bateau pétrolier passant trop près d'une réserve naturelle marine, au milieu de récifs ; ou d'un avion ne respectant pas l'interdiction de survol des réserves naturelles pendant une période de nidification d'une espèce protégée ; ou encore en cas d'épandage des pesticides à moins de 5 mètres des cours d'eau et tous les mauvais usages des pesticides où atteintes à l'environnement sont difficile à démontrer ; ou encore le fait de faire des travaux sans faire d'étude d'incidence Natura 2000 (comme les inventaires n'ont pas été faits avant, il sera difficile de démontrer le dommage).

Le IV du présent amendement vise à permettre aux inspecteurs de l'environnement de constater le délit des risques causés à l'environnement pour rendre la disposition effective.

Les II, III et V visent à harmoniser la légistique pour permettre l'insertion de ce nouveau délit dans le Code pénal.

³¹ Laurent Neyret, "Des écocrimes à l'écocide - Le droit pénal au secours de l'environnement", Ed Bruylant, 2015