

## Loi Convention citoyenne : le compte n'y est pas

 alternatives-economiques.fr//loi-convention-citoyenne-compte-ny/00095142



Le président de la République rencontre les membres de la Convention citoyenne pour le climat au Conseil économique, social et environnemental (Cese) à Paris, le 14 décembre 2020.

PHOTO : Jacques Witt/POOL/REA

?

Transmis le 8 janvier au Conseil national de la transition écologique, le projet de loi issu des travaux de la Convention citoyenne sera présenté le 10 février en conseil des ministres puis fin mars au Parlement. Affaiblie par rapport aux propositions des 150, la copie ne répond pas au mandat d'une réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre en 2030, loin s'en faut.

« *Un résultat mi-figue, mi-raisin* », juge Grégoire Fraty, l'un des 150 membres de la Convention citoyenne pour le climat et cofondateur de leur association. « *D'un côté, nos propositions sont pour la plupart reprises et cela va dans le bon sens. De l'autre, beaucoup ont été amoindries. Dans ces conditions, la France se donne-t-elle les moyens d'atteindre ses objectifs de baisse de réduction d'émissions ? Je n'en suis pas sûr et j'attends des réponses.* »

La Convention citoyenne pour le climat, on s'en souvient, a été lancée en avril 2019 par le Emmanuel Macron à l'issue du grand débat national organisé en réponse à la révolte des gilets jaunes. Mandatés pour identifier « *les mesures structurantes pour parvenir, dans un esprit de justice sociale, à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici 2030 par rapport à 1990* », les 150 citoyens tirés au sort ont travaillé d'octobre 2019 à juin 2020. Ils ont alors remis leurs propositions au Président qui s'était engagé à les soumettre « *sans filtre, soit au vote du Parlement, soit à référendum, soit à application réglementaire directe* ».

## Un projet de loi peu ambitieux

---

Plus de six mois après la présentation de ces 149 propositions, dont 40 % nécessitent une traduction dans la législation, nous y sommes. Transmis le 8 janvier au Conseil national de la transition écologique (CNTE), le projet de loi « Convention citoyenne » doit passer en conseil des ministres le 10 février et les parlementaires en seront saisis fin mars.

Le gouvernement avait présenté ses propositions législatives en les comparant point par point à celles des 150 citoyens lors de réunions organisées le 7 et le 8 décembre. Ce qui avait permis de mesurer le décalage. Pour Matthieu Orphelin, député du Maine-et-Loire, ex-LREM aujourd'hui chef de file du groupe EDS (Ecologie, démocratie et solidarité) :

« Le projet de loi ne répond pas à l'objectif d'une baisse de 40 % en 2030, c'est clair et net. Certes, dans ces quelque 70 articles, il y a beaucoup d'avancées. Mais sur les grosses mesures structurantes, les plus à même d'entraîner des changements, on a un vide. »

Le constat vaut également pour les propositions d'ordre réglementaire. On les retrouve notamment en bonne partie dans le plan de relance et la loi de finances 2021 où les arbitrages en faveur du « vert » cachent beaucoup de « gris »<sup>1</sup>, mais là aussi de manière souvent très atténuée.

Qu'en est-il des transports, première source d'émissions en France (136 Mt de CO<sub>2</sub> en 2019, 31 % du total métropolitain) ? Sur le gros sujet de la voiture, et pour aller vers « l'objectif de fin de vente » des autos utilisant des énergies fossiles en 2040 inscrit dans la loi mobilités, les citoyens proposaient l'interdiction dès 2025 des ventes de véhicules émettant plus de 133 g de CO<sub>2</sub>/km<sup>2</sup> en 2025 et plus de 109 g de CO<sub>2</sub>/km en 2030 (le seuil européen étant passé en 2021 à 115 g en moyenne des ventes).

Et s'ils préconisaient de gonfler le bonus pour les véhicules peu polluants (9 000 euros au lieu de 6 000 euros retenus à partir de mi-2021), ils demandaient aussi une forte hausse du malus et l'introduction d'un critère de poids.

Le gouvernement a rejeté l'interdiction des véhicules polluants au motif que le droit européen ne le permet pas et préconise un « objectif de fin de vente » des véhicules les plus émetteurs en 2030

Le gouvernement a rejeté l'interdiction des véhicules polluants au motif que le droit européen ne le permet pas et préconise un « objectif de fin de vente » des véhicules les plus émetteurs en 2030, sans en préciser les modalités. Plusieurs pays ont déjà décidé l'interdiction de vente de tous les véhicules thermiques à cette date : Royaume-Uni, Irlande, Suède, Danemark et Pays-Bas.

Quant au malus, outil qui permettrait concrètement d'avancer vers cet objectif, son niveau reste peu désincitatif. Au seuil de déclenchement (133 g de CO<sub>2</sub>/km en 2021), son montant est de 50 euros cette année, contre 1 000 euros demandés par la Convention, sachant que près de 45 % des immatriculations sont sous cette barre.

Concernant la prise en compte du poids, le seuil de 1 400 kg demandé par les 150 citoyens a été relevé à 1 800 kg, ce qui frappera moins de 2 % des immatriculations. Les voitures électriques sont même exemptées, ce qui profitera aux gros « SUV », dont la production génère encore plus d'émissions de CO<sub>2</sub> que les véhicules légers.

Il faut citer également l'interdiction de la publicité pour les produits les plus émetteurs, demandée par la Convention et rejetée par l'exécutif – à l'exception (très cosmétique) des publicités pour les carburants fossiles –, tout comme le caractère obligatoire du forfait mobilités durables.

## Soutiens aux transports polluants

---

« *Que ce soit pour l'automobile, les poids lourds ou l'aviation, beaucoup d'aides sont mises sur la table, en particulier avec le plan de relance, mais avec trop peu de contraintes en face. C'est la carotte sans le bâton et c'est inquiétant* », résume Quentin Perrier, économiste du climat à I4CE.

L'exonération fiscale sur le gazole professionnel, que les citoyens voulaient peu à peu éliminer d'ici à 2030, sera maintenue jusqu'en 2023 et très hypothétiquement réduite ensuite en cas d'« *avancées en matière de convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen* ».

Dans l'aérien, *exit* le renforcement de la taxe sur les billets d'avion – le gouvernement s'en remet à des négociations européennes – et la fermeture des lignes intérieures quand il existe une alternative en moins de quatre heures de trajet, l'exécutif a repris cette mesure, mais pour des trajets en moins de deux heures et demie.

Du côté du vélo, avec le passage de 50 à 200 millions d'euros annuels du fonds vélo via le plan de relance, l'ambition est en ligne avec la demande de la Convention, observe Quentin Perrier. Du moins à court terme. En revanche, le rail est préoccupant.

« *La proposition de réduire la TVA de 10 % à 5,5 % sur les billets de train n'a pas été retenue. L'Etat considère que cette mesure est en pratique déjà mise en œuvre dans la mesure où il subventionne beaucoup le train* », pointe le chercheur.

« *Or, entre réduction de la dette de SNCF Réseau et projets déjà programmés, on ne sait toujours pas très bien ce qui contribuera réellement à des investissements additionnels dans les 4,7 milliards d'euros annoncés dans le plan de relance pour le ferroviaire.* »

Selon le Réseau Action Climat, seuls 650 millions (sur deux ans) correspondent à de nouveaux crédits.

Ces reculs s'observent dans tous les autres domaines. Pour l'agriculture (deuxième secteur émetteur, 19 % des émissions), la proposition législative d'une taxe sur les engrais azotés, également préconisée dans un rapport de France Stratégie de 2019, est rejetée. Elle pourrait s'appliquer en 2024 au plus tôt, « en cas d'échec des mesures incitatives ».

De même, le gouvernement refuse d'imposer que les cantines scolaires offrent une option végétarienne quotidienne. La proposition réglementaire de chèques alimentaires pour permettre aux personnes les plus démunies d'acheter bio et/ou local n'a quant à elle pas été reprise en loi de finances.

## Rénovation thermique : rendez-vous manqué

---

Au chapitre de la rénovation énergétique des bâtiments (troisième secteur émetteur, 18 % des émissions), la proposition majeure de la Convention est l'obligation de rénovation globale au niveau basse consommation moyennant un accompagnement technique et financier adapté. Etaient visés les logements d'étiquette énergie F et G d'ici à 2030 (les passoires thermiques), et ceux classés D et E avant 2040.

Le gouvernement n'envisage d'obligation que pour les propriétaires louant des passoires thermiques, qui seraient progressivement interdites à la location d'ici à 2028

Mais dans ses réponses de décembre, le gouvernement n'envisage d'obligation que pour les propriétaires louant des passoires thermiques, qui seraient progressivement interdites à la location d'ici à 2028. Par ailleurs, les niveaux de performance à atteindre dans les opérations de rénovation ne sont pas précisés et n'entrent donc pas dans les critères d'obtention des aides publiques.

En matière de financement public, la rallonge de 1 milliard d'euros annuels de l'enveloppe pour les primes à la rénovation de logements privés dans le cadre du plan de relance est une bonne nouvelle, mais ce n'est jamais qu'un retour au niveau de 2017 et reste à savoir ce qu'il en restera après 2022.

Tout ceci, au final, est indigent. Bien sûr, toutes les propositions des 150 n'avaient pas à être reprises telles quelles. Mais comme le rappelle Matthieu Orphelin :

« Pour chaque mesure forte écartée ou affaiblie, le gouvernement aurait dû en proposer d'autres permettant des gains de CO2 équivalents. Il n'a fait que retrancher et n'a rien ajouté. C'est ce qu'on peut lui reprocher : il ne respecte pas la feuille de route qu'il a lui-même donnée à la Convention citoyenne. »

C'est d'autant plus grave que cette feuille de route est caduque : l'Europe vise désormais une baisse de 55 % en 2030 et non plus 40 %.

Comme pour faire passer la pilule de ses arbitrages décevants qu'il a présentés aux 150 le 14 décembre, le président Macron a annoncé un référendum inscrivant la préservation du climat et de la biodiversité à l'article 1<sup>er</sup> de la Constitution, l'une des demandes de la Convention. Ce projet de loi constitutionnelle sera présenté en conseil des ministres en même temps que le projet de loi « Convention citoyenne ». « Un bon coup politique », note Matthieu Orphelin, puisque le lendemain de cette annonce, les médias ont surtout parlé du référendum et beaucoup moins du reste.

Le Président avait pourtant annoncé le 14 juillet qu'il souhaitait voir cette proposition inscrite « *le plus vite possible* », et elle aurait pu l'être dès l'été dernier. Au-delà de la question de son apport concret, se pose celle du référendum, une procédure qui tourne souvent à un vote pour ou contre le chef de l'Etat, a fortiori à l'approche des élections.

« *Les conséquences d'une faible participation, d'un vote "non" ou d'un "petit oui" pourraient être graves pour l'environnement* », a déclaré l'avocat Arnaud Gossement.

Il faudra déjà au préalable que l'Assemblée et le Sénat votent cette proposition de référendum en des termes identiques.

En attendant, les 150 se retrouvent début février pour donner leur « réponse à la réponse » du gouvernement, dans une huitième et ultime session. Ils pourraient demander une évaluation précise des effets attendus des mesures finalement décidées, au regard de l'objectif. Le résultat pourrait être cruel.

*Vous trouverez en complément de cet article les documents transmis par le gouvernement aux parlementaires et aux Citoyens lors des réunions des 7 et 8 décembre entre ministres, parlementaires et membres de la Convention citoyenne. Ils présentent les arbitrages du gouvernement sur la plupart des propositions de la Convention.*

Groupe de travail se nourrir

Voir le PDF

Groupe de travail consommer

Voir le PDF

Groupe de travail se loger (Rénovation énergétique des bâtiments).

Voir le PDF

Groupe de travail se loger (Lutter contre l'artificialisation des sols).

Voir le PDF

Groupe de travail se déplacer

Voir le PDF

Projet de loi climat Exposé des motifs

Voir le PDF

Projet de loi climat articles de 1 à 62

Voir le PDF

- 1. Voir : « Les contradictions écologiques du plan de relance » et « Quand la France verdit son budget ».

- 2. Données converties dans le protocole WLTP avec un facteur de 1,21 par rapport à l'ancien protocole NEDC.