

Cour de Justice de la République

PLAINTE

POUR :

M. Pierre Larrouturou

Né le 19 Octobre 1964 à Périgueux (24)

De Nationalité française

Demeurant ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Mme Camille Etienne

Née le 29 mai 1998 à Pracompuis 73210 Peisey Nancroix

De Nationalité française

Demeurant ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

M. Cyril Dion

Né le 23 juillet 1978 à Poissy (78)

De Nationalité française

Demeurant ■■■■■■■■■■■■■■■■■■■■

Ayant pour avocate :

Maître Julie Gonidec

Avocate au Barreau de Paris

29 rue Jean de Beauvais – 75005 Paris

Tel. 01.88.40.22.63 - Fax. 01.84.10.47.71

Palais J136

CONTRE :

M. Jean Castex

M. Bruno Le Maire

Mme Barbara Pompili

Mme Emmanuelle Wargon

M. Jean-Baptiste Djebbari

- I. SUR LE RAPPEL DES FAITS**
- II. SUR L'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITÉ PÉNALE DES MEMBRES DU GOUVERNEMENT**
- III. SUR LA RECEVABILITÉ**
- IV. SUR LA QUALIFICATION DE L'INFRACTION**
 - 4.1. SUR L'ELEMENT MATERIEL DE L'INFRACTION**
 - 4.1.1. Sur l'existence d'un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes**
 - 4.1.1.1. Sur la notion de sinistre*
 - 4.1.1.2. Sur son impact potentiel sur la sécurité des personnes*
 - 4.1.2. Sur la démonstration d'une abstention volontaire**
 - 4.1.2.1. Sur la possibilité d'agir*
 - 4.1.2.2. Sur la possibilité objective d'une action efficace*
 - 4.1.2.3. Sur la nécessité d'une action au regard du niveau d'autorité*
 - 4.2.2.1. Sur l'insuffisance manifeste de l'action mise en œuvre*
 - 4.2. SUR L'ELEMENT INTENTIONNEL**
 - 4.2.1. Sur la conscience du sinistre**
 - 4.2.2. Sur l'abstention volontaire de le combattre**

I. SUR LE RAPPEL DES FAITS

« *Notre maison brûle et nous regardons ailleurs* » affirmait le président de la République, Jacques Chirac, le 2 septembre 2002, au sommet de la Terre de Johannesburg en Afrique du Sud.

« Notre maison brûle et nous regardons ailleurs.

La nature, mutilée, surexploitée, ne parvient plus à se reconstituer et nous refusons de l'admettre. L'humanité souffre. Elle souffre de mal-développement, au Nord comme au Sud, et nous sommes indifférents.

La terre et l'humanité sont en péril et nous en sommes tous responsables.

Il est temps d'ouvrir les yeux. Notre responsabilité collective est engagée. (...)

Prenons garde que le XXI^e siècle ne devienne pas, pour les générations futures, celui d'un crime de l'humanité contre la vie. »

Un crime de l'humanité contre la vie ? La formule employée par Jacques Chirac en 2002 disait bien l'extrême gravité de certains scénarios envisagés par les climatologues en cas d'action insuffisante pour combattre le réchauffement en cours.

Presque 20 ans plus tard, où en sommes-nous ? « *On est en train de perdre la bataille. On le sait* » affirmait le président de la République, Emmanuel Macron, en ouvrant le One Planet Summit qu'il a organisé le 12 décembre 2017.

« On est en train de perdre la bataille.

Ceux qui étaient avant nous avaient une chance, ils pouvaient dire : « On ne savait pas. » Et c'était vrai. Mais depuis une vingtaine d'années, on sait et on sait à chaque fois un peu plus, parce qu'il y a eu les travaux remarquables du GIEC, les travaux d'énormément de scientifiques internationaux grâce à qui il y a encore quelques semaines, un appel de 15 000 scientifiques a été lancé : « Il sera bientôt trop tard ! »... Maintenant, on sait très bien.

On sait ! Et il y a deux ans jour pour jour, un accord a été signé à Paris pour la première fois où la quasi-totalité de la communauté internationale a décidé de prendre des engagements. (...) On a signé un accord et qu'est-ce qui s'est passé entre-temps ?

On ne va pas assez vite et c'est ça le drame ! On ne va pas assez vite !

On s'est engagés à une augmentation de 1,5° C mais, si on continue sur notre lancée, on est à 3 ou 3,5° C. Ça n'a rien à voir avec ce à quoi on s'est engagés ! Rien !

(...) Je dis qu'on est en train de perdre la bataille. Et on ne pourra pas dire qu'on ne savait pas.

Si on décide de ne pas changer, on décide qu'il y a plusieurs pays dont les dirigeants sont autour de cette table et qui vont disparaître, leurs populations avec eux.

(...) On ne pourra plus expliquer à qui que ce soit qu'on ne savait pas. »

Comme le discours de Jacques Chirac à Johannesburg, le discours d'Emmanuel Macron a fortement marqué tous ceux qui l'ont entendu : « *On est en train de perdre la bataille. On le sait.* » « *Si on décide de ne pas changer, on décide juste qu'il y a plusieurs pays (...) qui vont disparaître, leurs populations avec eux.* »

Ce discours du président de la République fin 2017 se voulait un appel à l'action et posait des questions gênantes : y a-t-il vraiment des leaders qui « décident de ne pas changer » ? Alors qu'ils savent les dangers que court l'humanité à cause du dérèglement climatique, alors qu'ils ont entendu l'Appel des 15.000 scientifiques, certains leaders peuvent-ils vraiment décider de ne pas changer ? Ce serait très grave. Ils seraient coupables du crime de l'humanité contre la vie dont parlait Jacques Chirac.

Presque quatre ans après le discours d'Emmanuel Macron au One Planet Summit, où en est-on concrètement ? Qu'en est-il en France ? Les ministres qui travaillent sous son autorité sont-ils effectivement passé à l'action avec suffisamment de force pour éviter de « perdre la bataille » .

1. Une réalité scientifique incontestable

Dans ce discours, le président citait l'Appel signé le 13 novembre 2017 par 15.000 scientifiques « *Il sera bientôt trop tard* ».

Rappelons qu'à cette occasion, plus de 15.000 scientifiques venus de 184 pays ont lancé un avertissement solennel face aux risques de déstabilisation de la planète. En pleine Cop 23, ils veulent pousser un cri d'alarme : "*Il sera bientôt trop tard*"¹.



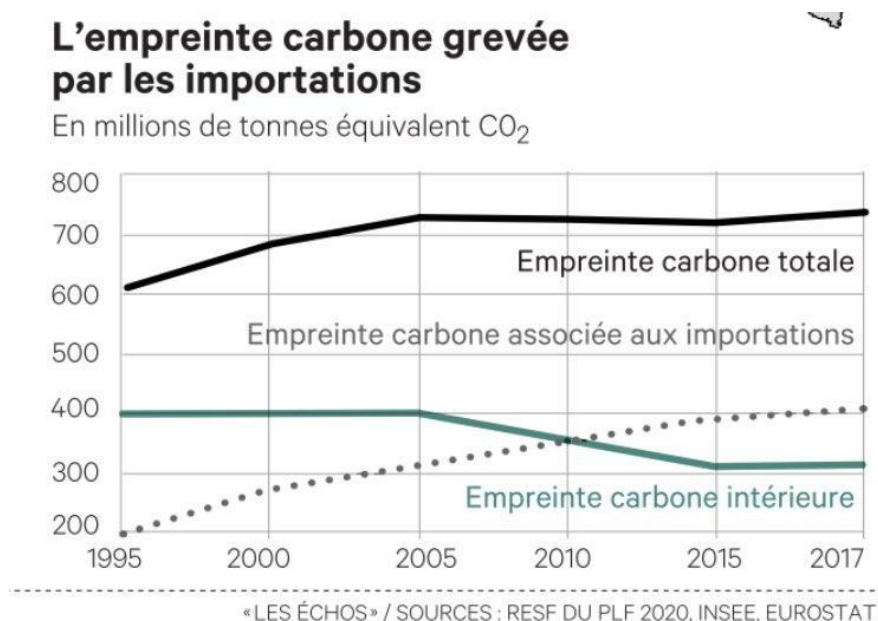
Ce texte, que *Le Monde* publie à sa Une et que le président de la République, Emmanuel Macron, cite dans son discours d'ouverture du One Planet Summit devant ses principaux ministres, n'est pas un texte banal. C'est un cri d'alarme. Ces 15.000 scientifiques veulent absolument alerter celles et ceux qui nous dirigent et l'ensemble des citoyens sur l'urgence vitale qu'il y a à provoquer un sursaut, à changer radicalement de braquet.

¹ Le cri d'alarme de quinze mille scientifiques sur l'état de la planète (2017), *Le Monde* : https://www.lemonde.fr/planete/article/2017/11/13/le-cri-d-alarme-de-quinze-mille-scientifiques-sur-l-etat-de-la-planete_5214185_3244.html

Ils insistent sur le petit nombre d'années qu'il nous reste pour changer nos modes de vie si nous voulons sauver la vie sur Terre. Plusieurs raisons les poussent à sonner le tocsin et à insister sur cette urgence absolue :

1. Nos émissions de gaz à effet de serre continuent à augmenter et la Planète semble de moins en moins capable d'absorber ces émissions.
2. Des mécanismes de rétroactions, des « cercles vicieux » très puissants se mettent en place, qui font que l'impact de ces émissions est de plus en plus grave. Si on les laisse s'installer et monter en puissance, ces « cercles vicieux » risquent de provoquer bientôt des évolutions gravissimes et totalement irréversibles.

Même des pays qui se veulent exemplaires comme la France, ne font pas leur part du travail. On se rassure en affirmant parfois que les émissions de CO₂ de la France ont diminué de 25 % depuis 1990. C'est n'est vrai que partiellement : la baisse de 25 % ne concerne que les émissions venant du territoire national mais si l'on tient compte des émissions liées à notre consommation de produits importés de Chine ou d'autres pays qui brûlent encore beaucoup de charbon, et si l'on tient compte de la déforestation liée à notre consommation de viande ou d'huile, notre empreinte carbone n'a pas diminué. Comme le notaient *Les Echos* le 14 octobre 2019 en marge du débat sur le Budget 2020, les chiffres donnés par le Ministère de l'écologie montrent même une claire augmentation entre 1995 et 2017...



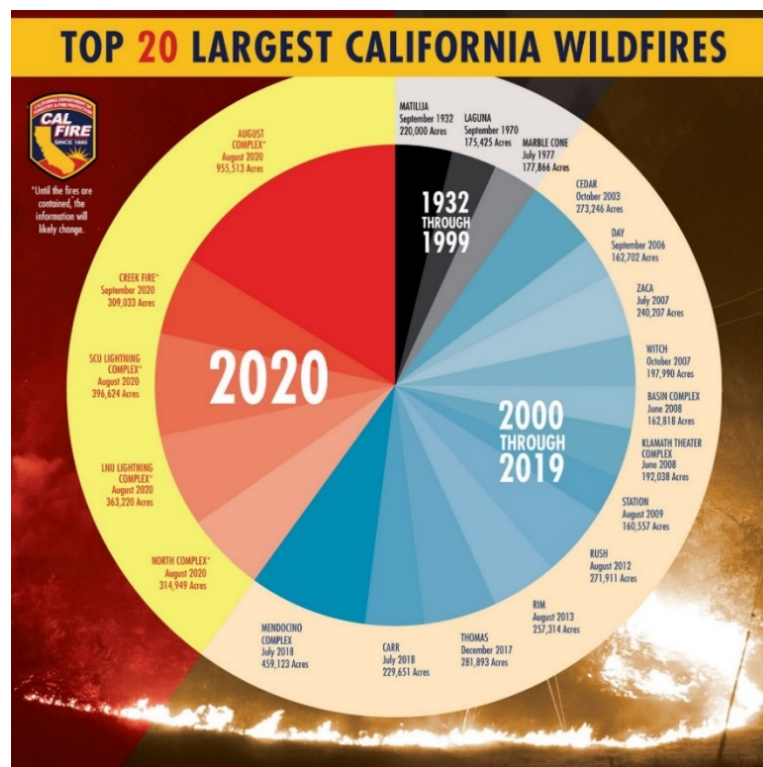
En mai 2021², la concentration en CO₂ dans l'atmosphère frôlait les 420 ppm., du jamais vu depuis 3 millions d'années.

Malgré le COVID, qui a effectivement diminué les émissions de tous nos pays pendant plusieurs mois, la concentration en CO₂ dans l'atmosphère augmente 3 fois plus vite que dans les années 1960.

² Huile de palme : Total doit revoir l'étude d'impact de La Mède (2021), Le Monde : https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/04/02/huile-de-palme-total-doit-revoir-l-etude-d-impact-de-la-mede_6075336_3244.html

« Le monstre est en train d'échapper à ses créateurs » affirme un expert. Même quand le CO2 qui vient directement de l'économie diminue à cause de l'épidémie de COVID-19 et des confinements qu'elle a provoqués, le CO2 qui vient des feux de forêts (dont le nombre et la puissance ont augmenté à cause du réchauffement climatique) augmente tellement qu'il compense l'impact direct de la crise COVID.

Le graphique ci-dessous est très parlant. Il montre les surfaces brûlées par les 20 plus grands feux de forêts enregistrés en Californie depuis 1932. A elle seule, l'année 2020 représente plus du tiers des surfaces brûlées par ces giga-feux en 90 ans.



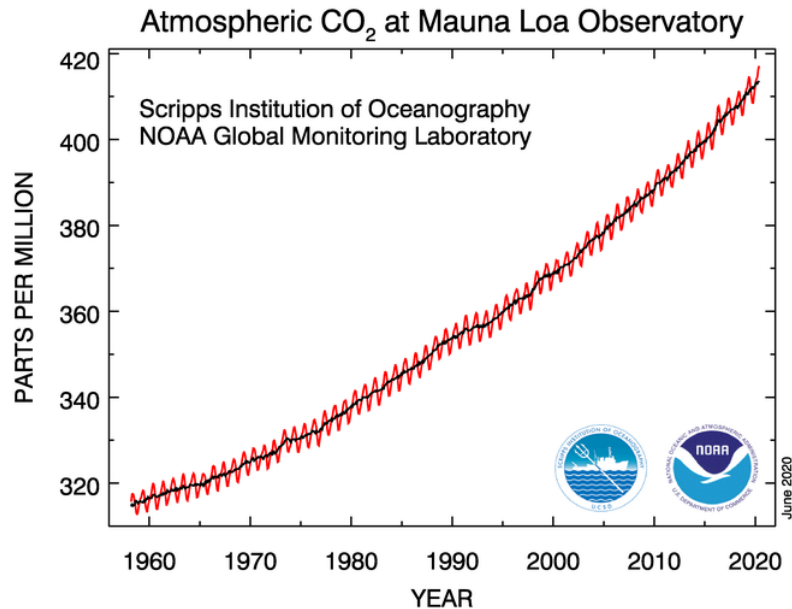
C'est absolument catastrophique. Les surfaces déforestées au Brésil ou ailleurs pour nourrir le bétail élevé en France ont atteint en 2020 des niveaux jamais vus. Et les feux de forêt se multiplient un peu partout (même en Sibérie !). Ces feux de forêts envoient dans l'atmosphère une très grande quantité de CO2, qui va encore accélérer le dérèglement climatique... Ceux de nos dirigeants qui se rassurent en pensant que la baisse de nos émissions liée au COVID –limitée et temporaire – va suffire pour calmer le dérèglement n'ont strictement rien compris au problème.

Les mesures en continu de la concentration de CO2 dans l'atmosphère ont commencé en 1958, lorsque, avec l'aide de l'armée américaine³, un jeune scientifique, Charles David Keeling, a installé des instruments de haute technologie à 3.350 mètres d'altitude, dans une zone éloignée de toute pollution et a commencé à mesurer scrupuleusement la quantité de CO2 dans l'air.

³ En 1958, l'Armée américaine aidait Charles D. Keeling à installer son laboratoire à plus de 3.000 mètres d'altitude. Cela signifie que, à l'époque déjà, il y avait quelques bons arguments théoriques pour justifier l'intérêt de ces mesures permanentes du CO2 dans l'atmosphère... De 1958 à 2021, que de temps perdu !

L'unité de mesure est la Partie Par Million, PPM. En 60 ans, la concentration de CO₂ dans l'atmosphère est passée de 315 ppm, en 1958, à 420 ppm en mai 2021.

Evolution du CO₂ dans l'atmosphère depuis 1958



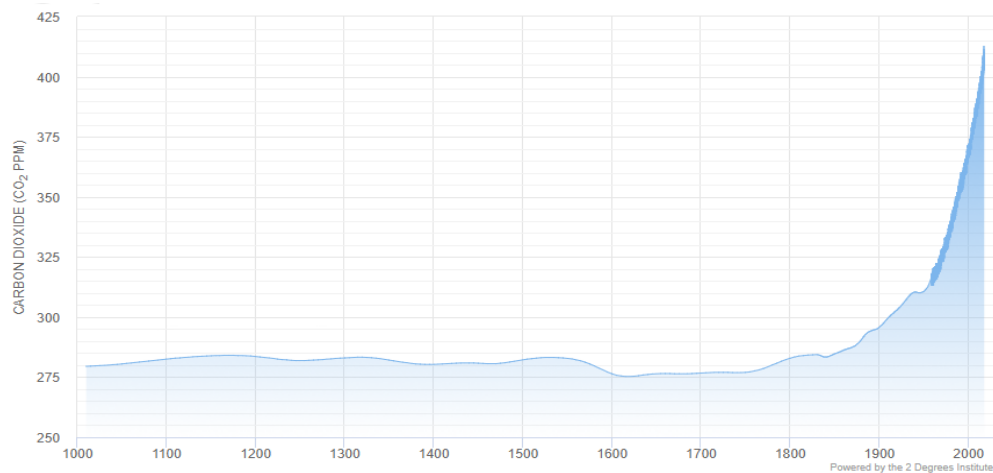
Le CO₂ agit comme une hormone dans le corps humain : même pour un adulte de 80 ou 90 kilos, il suffit de quelques microgrammes d'hormone thyroïdienne en trop (par exemple) pour dérégler une bonne partie de sa physiologie. De même, il suffit de quelques dizaines de ppm de CO₂ en plus dans l'ensemble de l'atmosphère pour dérégler le climat de la planète, comme il suffit d'une fine plaque de verre, de quelques millimètres seulement, pour tenir au chaud les immenses serres d'un jardin botanique.

Sur la courbe ci-dessus, qui retrace les relevés de Mauna Loa depuis 1958, on peut observer les oscillations annuelles de la concentration en CO₂, liées au rythme de la végétation : à la fin du printemps et en été, la concentration en CO₂ diminue un peu car il est absorbé par la végétation en pleine croissance⁴. Grâce à la photosynthèse, des millions de plantes grandissent en fixant des tonnes de molécules de CO₂... En revanche, pendant les mois d'automne et d'hiver, lorsque les feuilles tombent et commencent à pourrir, la concentration de CO₂ recommence à augmenter.

L'évolution de la concentration en CO₂ est encore plus remarquable si on suit son évolution non pas sur 60 ans mais sur les 1.000 dernières années. En analysant l'air emprisonné dans les glaces de l'Antarctique, on peut reconstituer de façon très fine l'évolution du CO₂ depuis mille ans. On constate que la concentration était stable (aux alentours de 280 ppm) jusqu'au début de l'ère industrielle. Elle augmente ensuite de plus en plus nettement.

⁴ Chaque année, c'est en mai que la concentration en CO₂ est la plus forte. Ensuite, elle commence à décroître pendant quelques mois. La végétation de l'hémisphère nord est beaucoup plus importante que celle de l'hémisphère sud, ce qui explique que l'influence des saisons soit aussi visible.

Evolution du CO2 dans l'atmosphère depuis l'an 1000



Mais c'est en prenant encore plus de recul, et en observant l'évolution du CO₂ depuis 800.000 ans, qu'on comprend mieux comment notre « modèle » de « développement » est en train de détraquer, de dérégler, l'équilibre qui s'était créé sur notre petite planète.

Evolution du CO2 dans l'atmosphère depuis 800.000 ans



Certes, comme le disent les climato-sceptiques, « il y a toujours eu des variations de la concentration de CO₂ dans l'atmosphère ». C'est vrai ! Mais ce qu'ils « oublient » de dire c'est que jamais, *jamais depuis 800.000 ans* ! la concentration en CO₂ n'avait dépassé les 300 ppm. Et qu'en 100 ans seulement, elle est passée de 300 à 420 ppm.

En 100 ans seulement, nous avons réussi à détraquer un système qui oscillait depuis plus de 800.000 ans autour de son point d'équilibre !

Pendant ces 800.000 ans, il y a eu régulièrement des variations de la température de la Terre liées en particulier à nos mouvements par rapport au Soleil. Mais ces mouvements étaient bien plus lents et plus limités.

La dernière fois qu'il y a eu un réchauffement climatique, il était vingt fois plus lent que le réchauffement actuel. Et on estime que, à cette époque, nos ancêtres n'étaient que 25 ou 30 millions sur l'ensemble de la planète. Ils avaient donc tout le temps d'évoluer, de bouger et il y avait plein d'espaces libres pour les accueillir... La situation a radicalement changé avec une Terre habitée par plus de 7 milliards d'hommes et de femmes et un réchauffement vingt fois plus rapide !

L'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre (CO₂, méthane...) due aux activités humaines est la cause principale du réchauffement en cours. Il n'y plus aucun de doute sur ce point.

2. L'intolérable remise en cause de cette réalité

On se souvient peut-être du livre publié en 2010 par Claude Allègre⁵. L'ancien ministre de la Recherche tapait à bras-raccourci sur les climatologues et affirmait que le réchauffement climatique était « *une théorie aussi incertaine qu'inutile* », « *une histoire abracadabrantesque* »

A peine le livre paru, plusieurs centaines de scientifiques s'insurgeaient contre les mensonges qu'il contient. L'Académie des Sciences s'est saisie du dossier et, quelques mois plus tard, après un débat auquel ont pu participer tous ceux et celles qui le voulaient, l'Académie vote, *à l'unanimité*, un texte qui s'oppose aux thèses de Claude Allègre⁶.

Ce jour-là, Claude Allègre est obligé de voter un texte qui condamne les mensonges contenus dans le livre qu'il a lui-même publié quelques mois plus tôt. Il perd toute crédibilité aux yeux d'un grand nombre de ses collègues. Mais le mal est fait : pendant les années où Allègre était ministre, la France n'a rien fait contre le dérèglement climatique et son livre a contribué à semer le doute et à ralentir encore l'action collective.

En ouvrant le One Planet Summit, Emmanuel Macron semblait dire qu'il y a des leaders qui décident de ne rien changer malgré l'urgence climatique. Avant d'évaluer l'action des ministres actuellement en responsabilité, on peut noter hélas que, sur ce dossier, un ministre de la recherche a été capable de mensonges tellement grossiers qu'il s'est mis à dos toute la communauté scientifique...

Oui, répétons-le. L'augmentation des gaz à effet de serre dans l'atmosphère est la cause principale du réchauffement récent. Les causes « naturelles » c'est-à-dire non liées aux activités humaines

⁵ L'imposture climatique ou La fausse écologie. Plon 2010.

⁶ G.Forzieri et al., The Lancet, août 2017

(comme les variations de l'activité solaire et de celles des volcans) représentent moins de 5 % du réchauffement récent.⁷

Comment pousser les responsables de l'Etat à agir efficacement contre le dérèglement climatique ? On a vu plus haut comment, le 28 octobre 2010, l'Académie des sciences avait mis à jour les mensonges d'un ancien ministre de la recherche, Claude Allègre, qui niait la réalité du dérèglement climatique.

Plus récemment, le 11 juin 2021, *Le Monde* et d'autres journaux nous apprenaient qu'un ancien premier ministre, François Fillon, était proposé par le Premier ministre russe pour rentrer au Conseil d'administration d'un groupe pétrolier public russe, Zaroubejneft. L'ancien premier ministre français pourrait ainsi devenir l'un des « représentants de la Fédération de Russie » au conseil d'administration de cette société spécialisée dans le développement et l'exploitation des gisements d'hydrocarbures.

François Fillon, ami des vendeurs de gaz russes ? Cela peut expliquer que l'Etat n'ait pas fait grand-chose pour lutter contre la précarité énergétique durant les 5 années où il était Premier ministre. François Fillon va être « représentant de la Fédération de Russie » ? On le croyait grand patriote... La découverte de ce genre de comportements nuit très gravement à la confiance que les citoyens peuvent placer dans leurs dirigeants.

Claude Allègre, François Fillon... C'est du passé. Mais aujourd'hui ? Pourquoi les ministres qui sont aujourd'hui chargés de la lutte contre la pollution et de la lutte contre le dérèglement climatique continuent-ils à agir de façon ridiculement faible ?

Le dérèglement climatique fait plus de 100.000 morts par an et va en s'accéléralant. Leur inertie est criminelle.

3. La nécessité d'une prise en compte de l'enjeu environnemental sous l'influence du juge

Le 1^{er} avril 2021, le tribunal administratif de Marseille a donné neuf mois au préfet des Bouches-du-Rhône pour revoir son autorisation donnée à Total d'exploiter la bioraffinerie de La Mède, à Martigues (Bouches-du-Rhône) (TA Marseille, 1^{er} avril 2021, n°1805238).

Le site de La Mède permet à Total de verdir sa production mais fait bondir les importations d'huile de palme de 60 % en France. Cela en fait une bioraffinerie « climaticide » pour Greenpeace France, Les Amis de la Terre, La Ligue de protection des oiseaux et France nature environnement (FNE) qui avaient saisi la justice.

« Greenpeace estime qu'en raison de la déforestation provoquée en Indonésie, le fonctionnement de La Mède pourrait entraîner une émission de 1,5 million de tonnes de CO₂ au minimum, soit l'équivalent de trois trimestres d'émissions de gaz à effet de serre de la ville de Marseille. Ces

⁷ 5^{ème} rapport du GIEC, groupe I, 2013

associations réclamaient l'annulation de l'autorisation préfectorale d'exploiter accordée le 16 mai 2018 » rappelle *Le Monde* dans son édition du 2 avril 2021⁸.

Le tribunal a demandé à Total de reprendre son étude d'impact du projet. Dans sa précédente mouture, la compagnie pétrolière faisait valoir que la transformation de la plate-forme de La Mède devait réduire notablement les émissions de GES (-75 % pour le CO₂ et - 98 % pour les poussières). Mais cela dans le seul environnement immédiat des installations, sans intégrer le fait que la bioraffinerie devait fonctionner avec des quantités très importantes d'huile de palme importée.

Or, relèvent les juges administratifs, *« le recours à cette matière première est particulièrement nocif pour le climat et la biodiversité en raison d'un risque reconnu de changement indirect d'affectation des sols, générant déforestation et émissions de gaz à effet de serre, quels que soient les conditions et les lieux dans lesquels ces composés oléagineux sont produits »*. Total est prié de fournir une étude d'impact qui prend en compte la globalité des émissions de CO₂, y compris celles liées à la déforestation à quelques milliers de kilomètres du site de la Mède.

On voit mal comment cette vision globale qui est imposée à Total par le juge administratif, ne s'imposerait pas aussi au bilan Carbone du pays tout entier comme le demande le Haut Conseil pour le Climat depuis son premier rapport. Et si l'on adopte cette vision globale, le total de nos émissions de CO₂ ne diminue pas !

Le 10 juillet 2020, le Conseil d'état a enjoint à l'exécutif de prendre sans tarder toutes les mesures nécessaires pour réduire les niveaux de pollution sous peine d'une astreinte record de 10 millions d'euros par semestre de retard. Trois ans après une première décision, la plus haute juridiction administrative constatait que *« le gouvernement n'a toujours pas pris les mesures demandées pour réduire la pollution de l'air dans huit zones en France »* (CE, 10 juillet 2020, n°428409).

Et malgré les décisions récentes du Tribunal administratif de Paris (Notre affaire a tous) et du Conseil d'Etat (ville de Grande Synthe), les ministres chargés de la lutte contre le dérèglement climatique continuent à ne pas agir de façon proportionnée à la gravité du sinistre.

Le 11 juin 2021, dans l'affaire qui oppose la ville de Grande Synthe à l'Etat, le Rapporteur public a demandé au Conseil d'Etat que soit enjoint à l'Etat d'agir contre le changement climatique. De nombreux observateurs ont affirmé que, si le Conseil suit l'avis du Rapporteur, ce sera une décision historique. Mais on peut craindre que cette injonction à agir, même si elle était suivie (dans un an ?) de sanctions payées par l'Etat, ne suffise pas à vaincre l'inertie des ministres. *« L'Etat risque encore une amende de 10 millions d'euros ? C'est l'Etat qui paye (pas les ministres) et ce n'est qu'une goutte d'eau par rapport au déficit de 220 milliards prévu en 2021 »* penseront les plus cyniques

4. L'urgence impérieuse d'une action efficace unanimement soulignée

En ce début 2021, alors que nous rédigeons cette plainte, il ne se passe pas un mois sans qu'une nouvelle étude soit publiée qui vienne renforcer notre inquiétude et notre volonté de pousser nos dirigeants à l'action.

⁸Huile de palme : Total doit revoir l'étude d'impact de La Mède (2021), *Le Monde* : https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/04/02/huile-de-palme-total-doit-revoir-l-etude-d-impact-de-la-mede_6075336_3244.html

Le 27 mai 2021, l'Organisation météorologique mondiale (OMM) publiait un bulletin très inquiétant⁹.

On se souvient que l'accord de Paris visait à « limiter l'élévation de la température à 1,5°C par rapport au niveau préindustriel ». En décembre 2015, c'était pour la communauté internationale, un « objectif à long terme ». Hélas, moins de 6 ans plus tard, l'OMM affirme qu'il est probable à 40 % que ce seuil de 1,5°C sera déjà atteint dans les 5 prochaines années...

Il est davantage probable que la température soit supérieure de 1,5 °C aux valeurs préindustrielles pendant les 5 prochaines années

Genève, le 27 mai 2021 (OMM) – D'après un nouveau bulletin sur le climat publié par l'Organisation météorologique mondiale, il est probable à 40 % que la température mondiale annuelle moyenne soit temporairement supérieure de 1,5 °C aux valeurs préindustrielles pendant au moins l'une des cinq prochaines années. Cette probabilité augmente avec le temps.

Pendant la période 2021-2025, comparativement au passé récent (défini comme la moyenne 1981-2010), la probabilité est accrue que davantage de cyclones tropicaux surviennent dans l'Atlantique.

« Cette étude montre, avec une grande fiabilité scientifique, que nous nous rapprochons de manière mesurable et inexorable de la limite inférieure de l'Accord de Paris. Elle vient nous rappeler que nous devons tous remplir plus rapidement nos engagements pour réduire radicalement les émissions de gaz à effet de serre et atteindre la neutralité carbone » a déclaré le Secrétaire général de l'OMM, M. Petteri Taalas.

Et le 18 mai, c'est l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) qui publie un rapport dont la teneur est totalement inédite. Il y a dix ans, certains affirmaient que l'AIE était le porte-parole des grandes compagnies pétrolières. Mais la situation sur le front du climat est tellement grave que, en mai 2021, l'AIE demande de stopper immédiatement tout nouveau projet d'exploration dans les énergies fossiles.

Pour éviter que le dérèglement climatique n'échappe à notre contrôle, l'AIE¹⁰ préconise un vrai big-bang : augmenter de 150 % les investissements pour faire décroître la consommation globale d'énergie (malgré la hausse de la population) et diminuer de 75 % le recours au pétrole.

Cette course contre la montre devrait permettre de radicalement changer le visage du monde de l'énergie. En 2050, l'AIE¹¹ estime que le recours au pétrole pourrait chuter de 75 % et le charbon de 90 % par rapport aux standards actuels. Tandis que l'éolien et le solaire pourraient fournir à eux seuls 70 % de l'électricité consommée dans le monde, contre à peine 10 % aujourd'hui. L'énergie solaire, en particulier, pourrait devenir la première source de production d'énergie dans le monde

⁹ L'Organisation météorologique mondiale (OMM) est l'organisme des Nations Unies qui fait autorité pour les questions relatives au temps, au climat et à l'eau.

¹⁰ Les Echos, « Climat : l'Agence internationale de l'énergie appelle à renoncer immédiatement à tout nouveau projet fossile », 19 mai 2021

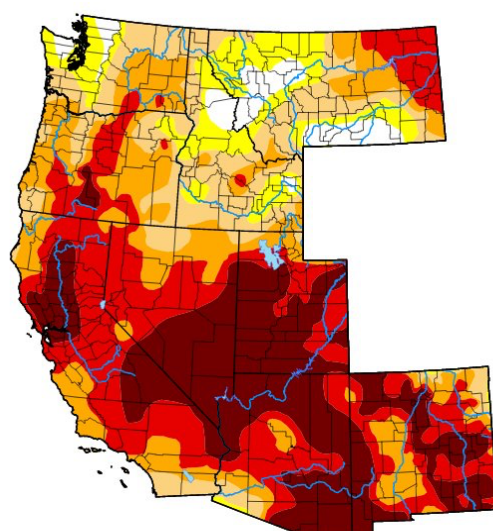
d'ici-là. Enfin, la demande globale d'énergie pourrait baisser de près de 8 % dans le monde grâce aux efforts d'économie d'énergie, et ce malgré un accroissement de la population.

L'article précité des Echos pointe ainsi que¹² : « [...] L'AIE le reconnaît : le chemin qu'elle préconise implique un bouleversement économique et géopolitique sans précédent. Si le monde suivait cette trajectoire, les prix du pétrole chuteraient à 25 dollars le baril à l'horizon 2050, contre environ 70 dollars aujourd'hui.

Dans les milieux économiques, ce rapport fait l'effet d'une bombe. Il est publié à la Une de tous les grands journaux. Depuis quelques années, en petit comité, les dirigeants de l'AIE faisaient parfois état de leurs préoccupations croissantes pour l'environnement. Mais s'ils mettent par écrit cet appel à un vrai big bang, s'ils le font de façon aussi solennelle, c'est que la situation est extrêmement grave et qu'ils ont de très bons arguments pour justifier la radicalité de leurs demandes.

Le 3 juin, aux Etats-Unis, les services chargés de la lutte contre la sécheresse (le National Drought Mitigation Center) annoncent que plus de 50 % du territoire de l'Ouest du pays est déjà en situation de sécheresse extrême. Au début de l'été 2020, c'était moins de 2 %.

West



Map released: Thurs. June 3, 2021

Data valid: June 1, 2021 at 8 a.m. EDT

Intensity

None
D0 (Abnormally Dry)
D1 (Moderate Drought)
D2 (Severe Drought)
D3 (Extreme Drought)
D4 (Exceptional Drought)
No Data

Authors

United States and Puerto Rico Author(s):
Brian Fuchs, National Drought Mitigation Center
Pacific Islands and Virgin Islands Author(s):
Ahira Sanchez-Lugo, NOAA/NCEI

Toutes ces informations sont connues du plus grand nombre car elles sont très largement reprises par les grands médias. Le 26 mai 2021, par exemple, dans son journal de 20 heures, France 2 diffusait un reportage qui a marqué les esprits et suscité beaucoup de reprises sur les réseaux sociaux. « En Californie, où sont cultivés 2/3 des fruits d'Amérique, les arbres sont arrachés à cause du manque d'eau, explique l'une des correspondantes de France Télévision aux Etats-Unis. Des lacs qui servaient de réservoir d'eau sont totalement vides. (On voit des gens se promener à pieds secs au fond d'un lac qui n'est plus qu'une immense surface de terre craquelée). Des paysans arrachent un tiers de leurs arbres fruitiers en sachant que si tous les arbres puisent l'eau du sol, la récolte sera quasi nulle. Mieux vaut sacrifier un tiers des arbres pour que les fruits portés par les

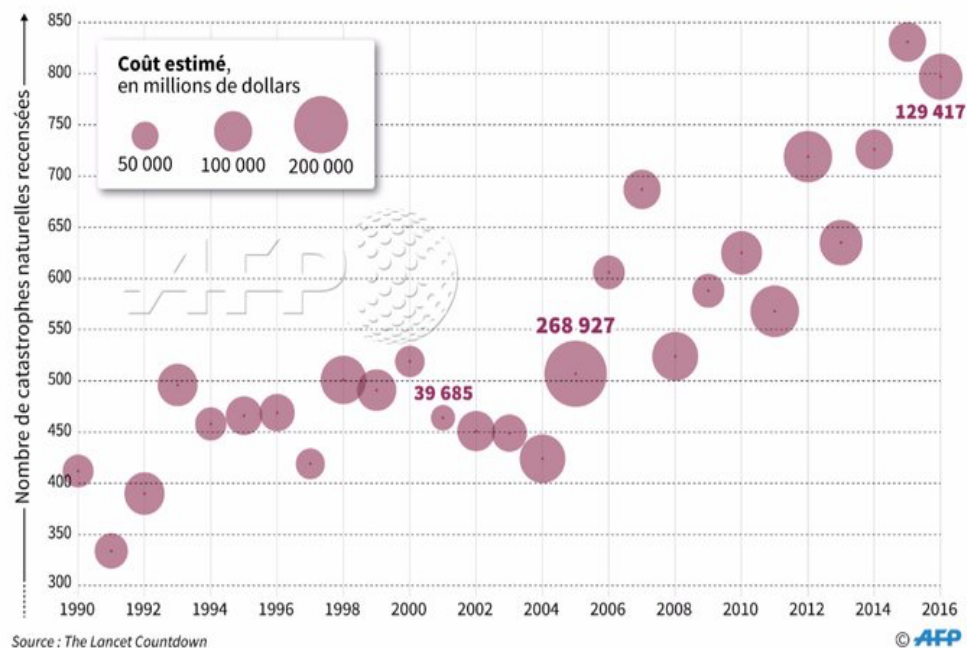
¹² Sharon Wajsbrot *Les Echos*

autres puissent se développer... (On voit des énormes bulldozers arracher, par dizaines, de magnifiques amandiers...) Un homme explique qu'il s'en sort grâce à l'eau de la nappe phréatique mais qu'il doit forer plus profond, toujours plus profond... »

Canicules, sécheresses et incendies, pluies diluviennes, inondations et ouragans... Si l'on en croit les sociétés d'assurance, le nombre d'événements climatiques extrêmes a plus que doublé en trente ans.

Nombre et coût des catastrophes liées au dérèglement climatique (1990-2016)

Le coût des catastrophes liées au changement climatique



« On est en train de perdre la bataille. On le sait » affirmait Emmanuel Macron en 2017, en ouvrant le One Planet Summit. Il se moquait de ceux qui avaient décidé de « ne pas changer ». Nous sommes quatre ans plus tard, et il est de plus en plus probable que nous allons perdre la bataille. Il est de plus en plus probable que le dérèglement climatique va s'accélérer, que des seuils de non-retour décisifs seront bientôt franchis qui nous amèneront au chaos.

Fort heureusement, certains dirigeants acceptent de se laisser bousculer par l'extrême gravité de la situation. Ainsi, en Allemagne, après que la Cour de Karlsruhe a publié le 29 avril 2021 une décision historique affirmant que la Loi climat votée fin 2019 était insuffisante (bien qu'elle prévoit une baisse de 55 % des émissions de CO₂ d'ici 2030, nettement plus que la Loi Climat française) car les efforts qui resteront à accomplir après 2030 pour parvenir à la neutralité carbone en 2050 conduiront probablement à limiter les libertés fondamentales des citoyens¹³, Angela Merkel et

¹³ « Les dispositions contestées portent atteinte aux libertés des requérants, dont certains sont encore très jeunes. Elles repoussent irrévérablement à la période postérieure à 2030 des charges considérables en matière de réduction d'émissions », taclent les juges de Karlsruhe.

l'ensemble des ministre concernés ont accepté de revoir leurs copies et vont muscler leur politique Climat.

Ce n'est pas le cas en France hélas où, malgré plusieurs décisions de justice condamnant l'Etat pour son action insuffisante, les ministres concernés par la lutte contre la pollution et contre le dérèglement climatique ont visiblement décidé de ne rien changer ou de changer de façon marginale.

A plusieurs reprises, en un an, les ministres en charge de ces dossiers ont pris de décisions amenant à diminuer l'efficacité de la Loi Climat et de l'ensemble des politiques de lutte contre la pollution et contre le dérèglement climatique.

On se souvient que, le 29 juin 2020, le Président de la République avait annoncé qu'il allait reprendre à son compte 146 des 149 mesures proposées par la Convention citoyenne pour le climat. Mais, comme on le verra plus loin, le texte de loi qui a été rendu public à l'issue du Conseil des Ministres du 10 février 2021 est très loin de reprendre l'essentiel de ces solutions. C'est une première décision très grave des ministres chargés de ces dossiers : ils ont délibérément décidé de ne pas retenir l'essentiel des solutions venant des 18 mois de travail de la Convention citoyenne.

Le projet de loi publié à l'issue de ce Conseil des ministres est jugé très négativement aussi bien par le Haut Conseil pour le Climat (HCC) que par le Comité Economique, Social et Environnemental (CESE) et par le Conseil National de la Transition Ecologique (CNTE). On verra plus loin les arguments de ces trois instances.

Dans une note datée du 8 février 2021, Matthieu Orphelin, ancien chef du service Observation, économie et évaluation de l'ADEME (Agence de l'Environnement de la Maîtrise de l'Energie.), précise “ *En écartant sciemment les mesures les plus impactantes des 150 citoyens, le texte reste symbolique et ne permet de réduire les émissions de la France que de 12,6 Mt CO₂, soit 2,3% à l'horizon 2030 !* ”

On trouvera en annexe le courrier adressé par Matthieu Orphelin au Président de la République et ses analyses de l'étude d'impact de la loi, qui sous-tendent ces chiffres.

Matthieu orphelin a identifié 5 mesures phares qui auraient permis, à elles seules, de multiplier par près de 4 les émissions de CO2 évitées en 2030 :

Proposition	Mt CO ₂ /an évitées en 2030
1. Créer une obligation de rénovation globale pour les logements, couplée à une avance du coût des travaux jusqu'à 100% pour les propriétaires qui en ont besoin & rénovation BBC de la moitié des bâtiments publics d'ici 2030	+ 13,9 ²
2. Proposer un éco-prêt taux zéro pour acheter des véhicules peu émetteurs & organiser dès 2025 la fin de vente des véhicules les plus polluants avec un seuil ambitieux	+ 12,2
3. Généraliser le forfait mobilités durables pour tous les salariés (vélo + covoiturage)	+ 3,9
4. Réguler en 10 ans la publicité sur les produits les plus polluants	+ 2
5. Instaurer dès maintenant une redevance sur les engrais azotés sans attendre 2025, et augmenter d'autant, voire un peu plus, les soutiens aux agriculteurs pour développer les alternatives	+ 2 ³
TOTAL (en plus du texte existant)	+ 34
Pour rappel, l'impact actuel de la loi CCC du gouvernement est de seulement...	12,6 !!!

Si le gouvernement avait accepté les amendements liés à ces 5 propositions, la baisse des émissions de CO2 que l'on peut attendre de la loi aurait été de 46,6 Mt CO2 au lieu de 12,6 Mt. A elle seule, la proposition 1 (sur la rénovation globale des logements), une proposition soutenue par un très grand nombre d'acteurs du bâtiment, aurait pu doubler l'efficacité de la loi et créer massivement des emplois.

Matthieu Orphelin ajoutait “ *Les arguments de ceux qui nous disent que cela coûterait trop cher ne tiennent pas ! Pour la rénovation énergétique, le surcoût pour l'Etat n'est que temporaire car l'aide accordée sera récupérée dans quelques années, au moment de la transmission du bien (7 ans en moyenne), sans même parler des gains sur la sécurité sociale grâce aux progrès sur la précarité énergétique. Les mesures pour accélérer la mobilité propre bénéficieront aux constructeurs français qui augmenteront significativement leurs ventes de véhicules peu émetteurs. Le coût du forfait mobilités durables serait quant à lui plus que compensé, pour les entreprises (diminution des retards et de l'absentéisme, gains QVT et parking) comme pour l'Etat (baisse des arrêts maladies). La régulation de la publicité ne coûte rien et, bien menée, permettra d'orienter progressivement les citoyens vers une consommation plus sobre et responsable.* »

« Ces 5 mesures sont là, à portée de main. Elles ne demandent qu'une chose : de la volonté politique. Elles améliorent la vie des citoyens et de nos industries, réduisent les dépenses de santé, créent des emplois, contribuent au bien-être de tous. Elles symbolisent le minimum nécessaire pour faire de cette loi une vraie loi pour le climat et pour les Français » concluait M.Orphelin.

On verra plus loin comment, lors des débats à l'Assemblée nationale, du 8 mars au 4 mai 2021, les ministres ont délibérément émis des avis défavorables sur la plupart des amendements qui auraient pu augmenter l'efficacité de la loi.

Le 28 février, la Convention Citoyenne sur le Climat a donné une note de 3,3 sur 10 au projet de Loi que le gouvernement a publié le 10 février en refusant une grande partie de ses propositions, et une note de 2,5 seulement s'agissant de savoir « *dans quelle mesure les décisions du gouvernement relatives aux propositions de la CCC permettent de s'approcher de l'objectif fixé* » par le président de la République à la création de la CCC, « baisser de 40 % nos émissions de GES ».

La spécialiste des questions de Climat au journal *Le Monde*, Audrey Garric, a analysé le contenu du projet de loi et des amendements acceptés par le gouvernement pendant le passage à l'Assemblée nationale. Dans un podcast¹⁴ mis en ligne sur le site du journal le 7 mai 2021, elle affirme "Peut-on vraiment dire que les mesures proposées par la Conférence citoyenne sont reprises sans filtre comme s'y était engagé le Président de la République ? Non. On a fait ce travail avec les décodeurs de regarder chacune des propositions, une à une. On a fait des calculs, je vais vous donner des chiffres : seules 18 des 146 propositions ont fait l'objet d'une reprise intégrale; ça fait 12 %. Outre les 3 jokers du Président, 26 autres mesures n'ont pas été reprises du tout. Finalement, la grande majorité des mesures sont partiellement reprises, c'est là où il y a le gros nœud de la divergence entre les oppositions et le gouvernement. C'est que le plus souvent le gouvernement suit l'intention des citoyens mais ne va pas du tout assez loin, il n'y a pas la contrainte, la durée est complètement repoussée, il y a des exceptions...."

On verra plus loin plusieurs exemples de mesures presque complètement vidées de leur contenu par le Conseil des Ministres puis par le refus des ministres d'accepter tel ou tel amendement durant le débat parlementaire.

Le gouvernement affirme qu'il soutient, au niveau européen, l'objectif d'une baisse de 55 % des émissions de GES d'ici 2030, mais il a refusé, en France, l'essentiel des solutions avancées par la Convention Citoyenne et les députés (y compris les députés de la majorité) qui voulaient se donner les moyens d'atteindre une réduction de 40 % de ces émissions.

Quand un amendement propose 500 millions d'euros d'investissements pour développer l'usage du vélo et que le ministre se réjouit de cet amendement... mais demande au député de le retirer au prétexte que le gouvernement a déjà prévu de mettre 21 millions sur ce sujet, doit-on dire que le gouvernement agit dans le bon sens (et a repris la proposition) ou a-t-on le droit de s'interroger sur l'efficacité d'un budget nettement plus faible que le budget demandé ?

Pour gagner la bataille du climat, l'Agence Internationale de l'Energie appelle à un vrai Big-bang, un effort jamais vu, en augmentant de + 150 % les investissements visant à économiser l'énergie et à développer les énergies renouvelables. Mais, sur la plupart des propositions venues de la CCC, le gouvernement a décidé de n'affecter que des budgets ridiculement faibles.

¹⁴ L'heure du Monde - La loi climat est-elle à la hauteur des enjeux ? Esther Michon et Audrey Garric, (05/2021) *Le Monde* : https://www.lemonde.fr/podcasts/article/2021/05/07/la-loi-climat-est-elle-a-la-hauteur-des-enjeux_6079415_5463015.html

C'est d'autant plus choquant que, le mardi 1^{er} juin, dans *Les Echos*, le secrétaire d'Etat chargé des Affaires européennes, Clément Beaune, confirmait que Bruno Lemaire et l'ensemble du gouvernement français ne soutenait pas l'initiative lancée par la Présidence du Conseil pour parvenir à la création d'une taxe sur les transactions financières. Comme on le verra plus loin, c'est le même gouvernement qui affirme à l'Assemblée nationale qu'il n'y a pas d'argent pour améliorer la Loi Climat (sur les questions de rénovation des bâtiments ou de développement des transports en commun) mais qui, à Bruxelles, bloque la négociation sur la taxe sur les transactions financières alors que c'est précisément pour financer une action climat ambitieuse que, dans un rapport voté le 13 novembre 2020, le Parlement européen a demandé de relancer la négociation en coopération renforcée sur une taxe sur les transactions financières « qui pourrait rapporter jusqu'à 57 milliards par an ».

Un autre exemple de ce refus de lutter vraiment contre le dérèglement climatique ? Le lundi 7 juin, la ministre de la Transition écologique, Barbara Pompili, était l'invitée de l'émission *Les 4 vérités* sur France 2. La journaliste, Caroline Roux, lui pose une question simple :

- Il y a une mesure qui concerne 3,5 millions de Français et qui est passée un peu inaperçue la semaine dernière : la fin des chaudières au fuel qui était prévue au 1^{er} juillet 2021 a été reportée à juillet 2022.
-

Pourquoi ce report ? Y a plus urgence ? Je me rappelle de l'époque où vous disiez « se chauffer au fuel, c'est très mauvais. C'est émettre autant de CO2 que si on utilisait 3 voitures pendant un an ».

- Je confirme, répond la ministre.
- Ah ?
- Je confirme (rire gêné). C'est très mauvais de se chauffer au fuel. Mais il y a une volonté dans la période d'y aller (euh...) tranquillement.
- Pourquoi vous dites ça ? Il y a une urgence écologique. Pourquoi cette volonté d'y aller tranquillement ?

et la ministre de botter en touche en expliquant que le gouvernement avait peur que la mesure soit mal comprise.

Quand l'Agence Internationale de l'Energie demande de stopper immédiatement tous les nouveaux investissements fossiles et de tout faire pour diminuer drastiquement notre production de CO2, comment une ministre de la transition écologique peut-elle affirmer qu'il faut agir « tranquillement » ?

Qui a demandé ce report d'un an ? Y a-t-il eu des pétitions ? Des manifestations ? Des appels dans la presse ? Non. Rien. Juste le lobby du fuel qui a sans doute voulu continuer le business as usual... Si la ministre avait peur que la mesure ne soit pas bien comprise, fallait-il décider de la repousser ou seulement l'expliquer un peu mieux ? En juillet 2022, va-t-elle de nouveau la repousser d'un an de peur qu'elle soit mal comprise ?

« *Notre maison brûle* »... et la Cheffe des pompiers décide d'agir « tranquillement ».

Le 18 mai, la ministre s'est réjouie du rapport de l'AIE qui demandait qu'on stoppe immédiatement les investissements fossiles mais le 7 juin elle explique en riant que le gouvernement a décidé de décaler d'un an la fin progressive des chaudières au fuel.

Et le 11 juin, quand le ministre luxembourgeois de l'énergie, Claude Turmes, annonce que 11 pays d'Europe (dont l'Allemagne) font bloc pour mettre fin aux investissements dans le gaz fossile, la ministre française ne fait pas partie de ces 11 ministres qui veulent agir en phase avec les conseils de l'AIE.



Today Ministers of 🇮🇹 🇸🇮 🇪🇸
🇧🇪 🇩🇪 🇩🇰 🇮🇪 🇱🇺 🇳🇱 🇵🇹 🇸🇪 met
ahead of the #EnergyCouncil
to reiterate their commitment
against the inclusion of #gas
& the blending of #hydrogen
in the #TEN_ERegulation
#EUCouncil

[Traduire le Tweet](#)



En Allemagne, les ministres acceptent de se remettre en cause et de se remettre au travail quand la Cour de Karlsruhe dit que la Loi Climat qui prévoit une baisse de 55% des émissions de CO2 d'ici 2030 n'est pas suffisante. En France, malgré les décisions du Conseil d'Etat et du Tribunal administratif de Paris, malgré les avis négatifs du HCC, du CESE et de CNTE, les ministres se satisfont de mesures qui ne permettront sans doute même pas une baisse de 30 % de ces émissions...

Par leur inertie, par les décisions qu'ils ont prises de façon délibérée et répétée, les ministres chargés d'organiser et de financer la lutte contre le dérèglement climatique sont complices de ce « crime de l'humanité contre la vie » dont parlait Jacques Chirac à Johannesburg.

Ce crime de l'humanité contre la vie n'est pas encore reconnu, ni dans le droit français ni dans le droit européen ni dans le droit international. Mais cette absence de moyen sérieux mis en œuvre

pour combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes est constitutive du délit visé à l'article 223-7 du code pénal, dont se sont rendus coupables les ministres visés par la présente plainte dans l'exercice de leur fonction.

II. SUR L'ENGAGEMENT DE LA RESPONSABILITÉ PÉNALE DES MEMBRES DU GOUVERNEMENT MIS EN CAUSE

Les dispositions de l'article 68-1 de la Constitution de la Vème République énoncent que :

« Art. 68-1. - Les membres du gouvernement sont pénalement responsables des actes accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et qualifiés crimes ou délits au moment où ils ont été commis.

Ils sont jugés par la Cour de justice de la République.

La Cour de justice de la République est liée par la définition des crimes et délits ainsi que par la détermination des peines telles qu'elles résultent de la loi. »

Il convient de préciser que l'engagement de la responsabilité pénale des membres du gouvernement ne saurait en aucun cas se confondre avec une quelconque responsabilité politique.

A cet égard, la Cour de Justice de la République a précisé :

- « Il doit être rappelé, à titre liminaire, que le principe de la séparation des pouvoirs, consacré par l'article 16 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen et l'article 24 de la Constitution, selon lequel le Parlement contrôle le gouvernement, ne font pas obstacle à ce qu'une poursuite pénale soit exercée à l'encontre d'un membre du gouvernement pour des faits qui, susceptibles de caractériser un manquement aux devoirs de sa fonction lors d'une prise de décision, auraient involontairement favorisé des détournements commis par des tiers portant atteinte aux intérêts financiers de l'Etat dont il est le gardien dans son domaine d'attribution.

En effet, la responsabilité politique qu'il pourrait encourir du chef de la même prise de décision est d'une nature différente et a une finalité distincte de l'action pénale et ne saurait empêcher cette dernière, sans méconnaître le principe d'égalité des citoyens devant la loi. »

(CJR, 19 décembre 2016, 2016/001)

- « Mais attendu que la responsabilité politique - à en supposer la notion, les critères et la mise en œuvre précisément définis, ce qui n'est pas de la compétence de la Cour -, n'est exclusive ni de la responsabilité civile et administrative de L'Etat ni de la responsabilité pénale »

(CJR, 9 mars 1999, 99/001)

Les membres du gouvernement demeurent donc pénalement responsables des décisions qu'ils sont amenés à prendre dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

Il sera démontré ci-après que tel est le cas en l'espèce.

III. SUR LA RECEVABILITE

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la loi organique n° 93-1252 du 23 novembre 1993 sur la Cour de justice de la République, la présente plainte contient le nom des membres du gouvernement visé par la plainte, l'énoncé des faits allégués à leur encontre et est signée par le plaignant.

Elle est donc recevable.

IV. SUR LA QUALIFICATION DE L'INFRACTION

Aux termes des dispositions de l'article 223-7 du Code pénal

« Quiconque s'abstient volontairement de prendre ou de provoquer les mesures permettant, sans risque pour lui ou pour les tiers, de combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende ».

Ainsi qu'il sera démontré, il est incontestable que cette infraction est constituée, l'élément matériel (4.1.) et l'élément moral (4.2.) étant caractérisés.

4.1. SUR L'ELEMENT MATERIEL DE L'INFRACTION

La définition de cette infraction suppose de caractériser d'une part, l'existence d'un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes (4.1.1.) et d'autre part, une abstention volontaire de le combattre (4.1.2.).

4.1.1. Sur l'existence d'un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes

Conformément à la lettre du texte, la constitution de cette infraction requiert de caractériser un sinistre (4.1.1.1) de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes (4.1.1.2).

4.1.1.1. Sur la notion de sinistre

La notion de sinistre telle qu'envisagée par les dispositions du code pénal n'a fait l'objet d'aucune définition légale ou d'interprétation jurisprudentielle.

En premier lieu, la notion de sinistre semble devoir recevoir une qualification particulièrement large.

(i) Dans le répertoire relatif aux omissions de porter secours et à l'entrave aux mesures d'assistance, Didier Rebut rappelle l'acception particulièrement large que confère la doctrine à la notion de sinistre au sens de ces dispositions (Rep. Dalloz, droit pénal et procédure pénale, *Omissions de porter secours et entrave aux mesures d'assistance*, octobre 2003). Il énonce ainsi :

« Celui-ci peut être entendu comme un « événement catastrophique naturel, qui occasionne des dommages (incendie, inondation, naufrage, séisme, etc.) » (Dictionnaire Le Petit Robert, 2002). Il s'agit d'une définition étroite du sinistre qui le fait correspondre à une catastrophe. C'est la définition qui est implicitement adoptée par la doctrine à travers les exemples qu'elle propose. Il s'agit généralement d'événements susceptibles d'occasionner de nombreux dommages : incendie, inondation, explosion, écoulement d'un immeuble (M. VÉRON, Droit pénal spécial, 9^e éd., Armand Colin, 2002, n° 164). Cette définition ne fait pas nécessairement coïncider sinistre et accident pour exiger que l'événement ait une dimension catastrophique. Il en résulte notamment qu'un accident ne peut pas constituer un sinistre s'il n'a pas une importante potentialité dommageable.

*Mais on peut douter que le juge pénal retienne cette définition qui diminuerait largement la portée du délit en l'appliquant aux seuls événements catastrophiques. Elle irait, d'ailleurs, à l'encontre de la volonté du législateur qui a incriminé l'abstention de combattre un sinistre pour compléter la non-assistance à personne en danger. Or, ce délit s'applique à toutes les situations de péril sans qu'il soit nécessaire qu'elles aient la dimension d'une catastrophe. Le projet de loi avait, en outre, expressément relié la création du nouveau délit à la situation des « victimes des accidents (qui) sont abandonnées à leurs souffrances par égoïsme ou indifférence ». Il apparaît bien que le mot « sinistre » n'a pas été employé dans son sens étroit. Il a, en fait, été choisi pour donner une grande latitude d'application au nouveau délit, c'est-à-dire pour ne pas la limiter aux seuls accidents (J. FRANCILLON, *ibid.*). Il en résulte que le sinistre n'est pas seulement une catastrophe, mais n'importe quel événement dommageable : « la notion de sinistre (...) englobe tout événement catastrophique naturel occasionnant des dommages ou des pertes, comme un incendie, une inondation, un naufrage ou un tremblement de terre, ainsi que les accidents de toute nature » (J. FRANCILLON, *ibid.*). »*

Selon cette définition, la notion de sinistre coïncide avec un fait naturel dommageable. Le champ d'application de l'infraction serait donc davantage fonction de ses potentielles conséquences sur la sécurité des personnes que de sa qualification de sinistre, dont l'acception apparaît particulièrement large.

(ii) En droit des assurances, la notion de sinistre fait l'objet d'une définition applicable au droit des assurances relative à la mise en œuvre des garanties assurantielles :

« Au sens du présent chapitre, constitue un sinistre tout dommage ou ensemble de dommages causés à des tiers, engageant la responsabilité de l'assuré, résultant d'un fait dommageable et ayant donné lieu à une ou plusieurs réclamations. Le fait dommageable est celui qui constitue la cause génératrice du dommage. Un ensemble de faits dommageables ayant la même cause technique est assimilé à un fait dommageable unique. »

Il s'ensuit qu'en droit des assurances la notion de sinistre se rattache à un fait dommageable qui se réalise provoquant un préjudice à un tiers (lequel en réclame réparation).

Si une transposition de cette définition à la matière pénale n'est pas possible, faute de pouvoir contractualiser en pareille matière, elle illustre néanmoins l'acception juridique du concept de sinistre comme réalisation d'un risque identifié provoquant un dommage.

En second lieu, la nécessité de qualifier un sinistre déjà survenu ne permet pas d'exclure du champ d'application du délit le sinistre continu.

L'interprétation jurisprudentielle du délit de mise en danger de la vie d'autrui, réprimé à l'article 223-6 du code pénal offre un point de comparaison utile à cet égard.

Pour mémoire, ce délit est défini comme suit :

« Sera puni des mêmes peines quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours. »

Saisie d'une affaire portant sur l'application de ces dispositions, la Cour de cassation a énoncé que :

« Attendu que, pour déclarer Marie-Louise C... coupable d'omission de porter secours, l'arrêt attaqué retient, par motifs propres et adoptés, que l'intéressée, directrice diocésaine de l'enseignement catholique, bien qu'elle ait appris, en 1990, qu'Alain B... avait déjà été soupçonné de comportements impudiques à l'égard d'élèves et qu'elle ait été alertée, dès février 1992, à propos de "choses qui se passaient sous les douches après les cross en forêt", avait attendu le 12 juin 1992, après le dépôt de plaintes par des parents d'élèves, pour saisir l'organisme de gestion de l'établissement scolaire ;

Attendu qu'en l'état de ces motifs, exempts d'insuffisance comme de contradiction, d'où il résulte que la prévenue s'est volontairement abstenue de conjurer, alors qu'elle en avait le pouvoir, le péril immédiat et constant dont elle avait connaissance et auquel ont été exposées les victimes des agressions sexuelles commises de février à juin 1992, la cour d'appel a justifié sa décision sans encourir les griefs allégués »

(Crim., 9 avril 1997, 96-84.431)

Cette logique est parfaitement transposable au délit d'abstention de combattre un sinistre.

L'inverse reviendrait à exclure de la répression une inaction aux conséquences plus graves : seule l'abstention à combattre un sinistre circonscrit serait passible d'une sanction pénale alors même que ses conséquences seraient bien moins dommageables qu'une abstention répétée à combattre un sinistre d'une ampleur croissante.

En l'espèce, il ne fait aucun doute que le réchauffement climatique est constitutif d'un sinistre au sens de ces dispositions.

En effet, **en premier lieu**, il est incontestable que le réchauffement climatique constitue un fait dommageable identifié et survenu.

(i) En juin 2016, des inondations très importantes avaient touché le bassin parisien et provoqué de graves dégâts dans les récoltes : les pieds dans l'eau, les épis de blé ne se remplissaient pas correctement ou commençaient parfois à pourrir avant la récolte... En France et en Belgique, la récolte de blé avait perdu 32 % par rapport à la moyenne de la décennie précédente. Une perte de 32 %, c'est considérable !

(ii) En 2018, EDF a dû arrêter quatre centrales nucléaires. « En 2017, le débit moyen du Rhône avait baissé de 30 % par rapport à une année normale, explique un cadre de la Compagnie Nationale du Rhône.

Les autorités suisses avaient été sollicitées pour relâcher de l'eau pour pouvoir refroidir une centrale nucléaire française. Mais durant cette même année 2018, quatre centrales avaient été mises à l'arrêt

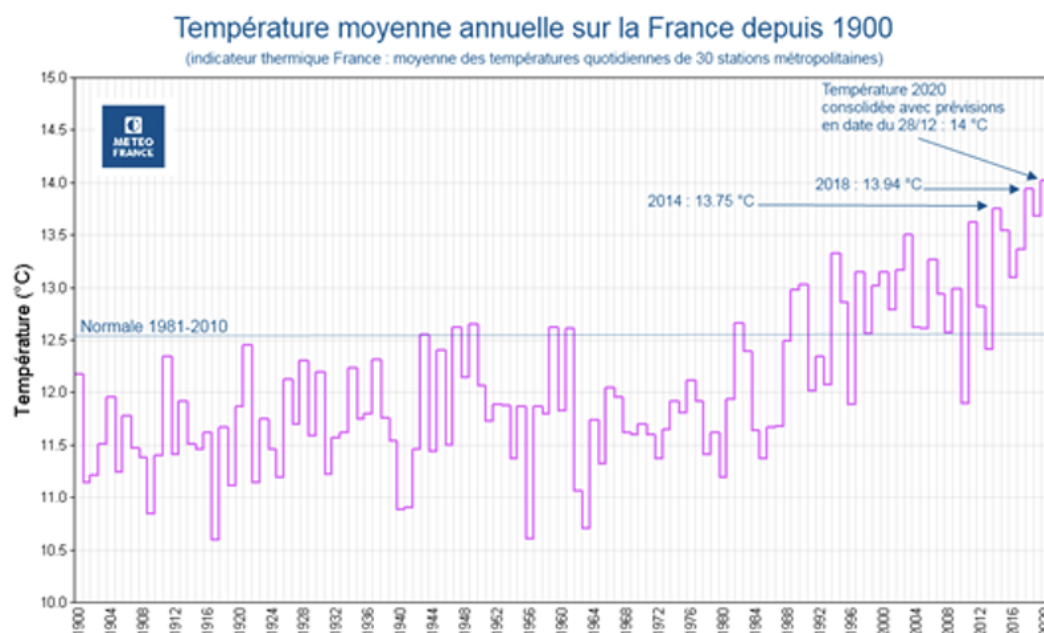
car l'eau des fleuves, qui doit les refroidir, était trop tiède (et aurait été trop chaude à la sortie pour les poissons qui y vivent)

(iii) Le 28 décembre 2020, Météo France publiait un rapport affirmant que « avec une valeur moyenne sur l'ensemble du pays atteignant 14 °C, la température de l'année 2020 se classera au 1^{er} rang des plus fortes valeurs mesurées depuis 1900, devant 2018 (13,9 °).

Cette année 2020 a été jalonnée par une succession de mois « chauds » à l'exception des mois de juin et octobre relativement proches de la normale.

En début d'année, le pays a connu son second mois de février le plus chaud de l'histoire, jalonné par plusieurs pics de douceur remarquable et de nombreux records.

Durant l'été, deux épisodes de canicule ont concerné la France, du 30 juillet au 1^{er} août, puis du 6 au 13 août. Le mois de septembre a ensuite été marqué par une vague de chaleur tardive exceptionnelle du 13 au 17. Après un mois d'octobre légèrement frais, novembre a bénéficié de conditions anticycloniques et d'une douceur exceptionnelle.



Température annuelle en France depuis 1900.

(iv) Le 20 octobre 2020, Santé Publique France a publié le bilan des épisodes de canicule 2020 : « Trois vagues de chaleur se sont abattues sur la France cet été, notamment dans le Nord du pays.

Ces trois épisodes caniculaires ont eu des impacts sanitaires notables sur l'ensemble de la population exposée, qu'il s'agisse des plus âgés comme des plus jeunes. Les autorités sanitaires ont en effet enregistré 1.924 décès supplémentaires pendant ces différentes canicules, après les 1.435 décès liés aux canicules de l'été 2019.

Les Français âgés de 75 ans et plus ont été les plus touchés par cette surmortalité, mais on observe également une augmentation de la mortalité dès 45 ans : 202 décès en excès pour les 45-64 ans.

(v) De même, en octobre 2020, ce sont des inondations dans le Var qui ont provoqué une douzaine de morts et emporté quelque 90 maisons. Certes, il y a toujours eu des épisodes cévenols.

Mais la hausse des températures de l'eau de la méditerranée augmente l'évaporation et les études de l'IPSL montre une augmentation du nombre et de la violence des épisodes cévenols.

Les travaux de l'IPSL (Institut Pierre Simon Laplace et du Haut Conseil pour le Climat montrent que, en France, les conséquences du changement climatique sur la variabilité des rendements des grandes cultures sont de plus en plus visibles. En 2016, on l'a dit, la baisse de rendement du blé due à de fortes précipitations au printemps, après un hiver doux, est estimée à 32 % par rapport à 2015, soit une perte de récolte double pour le blé par rapport à l'épisode caniculaire de 2003. En 2020, à nouveau, la production subit une baisse de 26,2 % par rapport au niveau de 2019 pour les grandes cultures et de 18,4 % par rapport à la moyenne 2015-2019. La fréquence de ce type d'extrême augmente dans les projections climatiques.

À l'échelle européenne, la gravité des impacts combinés de la canicule et de la sécheresse sur la production agricole européenne a triplé au cours des 50 dernières années, passant de -2 % (1964-1990) à -7 % (1991-2015).

Les sécheresses historiques et les vagues de chaleur associées ont réduit les rendements céréaliers européens de 9 % en moyenne, tandis que les vagues de chaleur l'ont fait de 7 %. Comme les sécheresses deviennent significativement plus sévères au fil du temps, la production céréalière de l'UE baisse, en moyenne, de 3 % lors de chaque année de sécheresse.

Les travaux de l'Institut Pierre Simon Laplace¹⁵ et du Haut Conseil pour le Climat montrent que le nombre de sécheresses et de vagues de chaleur signalées est passé de 13 au cours de la période 1964-1990 à 62 entre 1991 et 2015.

De même, 38 inondations et 4 vagues de froid ont eu lieu au cours de la première période, contre respectivement 103 et 56 au cours de la seconde période. Les précipitations intenses qui causent des inondations génèrent aussi un engorgement en eau des sols, une baisse du rayonnement solaire et des maladies fongiques qui affectent les rendements des cultures, comme cela a été observé en 2016.

Le début de l'année 2021 illustre aussi ce phénomène avec des dommages records dus aux gelées touchant les vignes et les arbres fruitiers (par exemple, baisse de l'ordre de 40% de la production d'abricots par rapport à 2020). Déjà en 2020, l'année agricole fut marquée par des records de température de janvier à août et par de forts contrastes pluviométriques, avec des excès de pluies à l'automne 2019, suivis de sécheresse au printemps et à l'été 2020 ayant entraîné une chute de production des grandes cultures et une baisse importante des exportations de céréales.

Les sécheresses affectent également les élevages via la réduction des ressources alimentaires (fourrages, ensilages de maïs, grains, etc.) et des ressources en eau des troupeaux. Les éleveurs de ruminants sont particulièrement sensibles à la réduction de la croissance de l'herbe et aux pertes de cultures fourragères en cas de sécheresse, qu'il s'agisse de cultures pluviales ou de cultures irriguées (comme le maïs) puisque le recours à l'irrigation est le plus souvent limité par des arrêtés préfectoraux visant à conserver les ressources en eau durant les sécheresses. De plus, les vagues de chaleur ont des effets directs entraînant une baisse d'alimentation et de production, pouvant déboucher sur une surmortalité en conditions de canicule, particulièrement lorsque les bâtiments ne permettent pas d'évacuer la chaleur, et conditions de production intensive où la densité des animaux (volailles, porcins) et l'intensité de la production (vaches laitières) s'accompagnent d'une chaleur métabolique importante. De fortes températures entraînent aussi des risques plus élevés de rupture de la chaîne du froid pour les produits alimentaires.

¹⁵ [1] Créé en 1991, l'Institut Pierre-Simon-Laplace est un institut de recherche universitaire qui fédère neuf laboratoires regroupant environ 1 400 membres avec, à parts égales, des chercheurs, des ingénieurs et des étudiants. C'est le « cœur » de la recherche climatologique en France.

Ces éléments, connus et documentés, attestent indubitablement que le réchauffement climatique, déjà à l'œuvre, constitue un fait naturel dommageable avéré.

Il s'agit donc d'un sinistre au sens des dispositions de l'article 223-7 du Code pénal.

En second lieu, il s'agit d'un sinistre continu susceptible d'entrer dans le champ d'application des dispositions de l'article 223-7 du code pénal.

A cet égard, Météo France souligne que si rien n'est fait pour ralentir très nettement le dérèglement en cours, Météo France craint que dans la seconde moitié de ce siècle, notre pays soit très régulièrement soumis à des épisodes de canicule avec des températures atteignant 54 ou 55°C. La mortalité liée aux canicules pourrait être multipliée par 50 d'ici la fin du siècle.

Les prévisions de chercheurs du MIT¹⁶ montrent que, si rien n'est fait de décisif contre le dérèglement climatique, des périodes assez longues et assez récurrentes de chaleur humide étouffante pourraient rendre très difficilement habitables certaines des zones les plus peuplées d'Asie d'ici une cinquantaine d'années.

4.1.1.2. Sur son impact potentiel sur la sécurité des personnes

En droit, la définition du sinistre au sens des dispositions de l'article 223-7 du code pénal est finaliste : ce sont les conséquences potentielles du sinistre constaté qui emportera la possibilité ou non d'engager une responsabilité pénale sur le fondement de ces dispositions.

En revanche, cette définition est indifférente à la question de savoir si ces conséquences se réalisent ou non. Il faut et il suffit que la preuve de la nature potentiellement dangereuse pour la sécurité des personnes du sinistre constaté soit rapportée.

En l'espèce, il est indiscutable que le sinistre du dérèglement climatique est de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes et que son aggravation conduira à une mise en danger exponentielle des populations.

Ainsi qu'il a été rappelé ci-avant, les épisodes caniculaires des dernières années ont conduit à une surmortalité, d'environ 18% s'agissant de la canicule constatée en 2019. Les autorités sanitaires ont en effet enregistré 1.924 décès supplémentaires pendant les canicules de l'été 2020, après les 1.435 décès liés aux canicules de l'été 2019.

Les données scientifiques convergent sur l'inéluctable accroissement des épisodes caniculaires si rien n'est mis en œuvre pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique et s'accordent sur les conséquences dramatiques de ces canicules pour la vie quotidienne des êtres humains et leur santé.

« C'est le syndrome du boxeur, explique un chercheur de Météo-France. Le boxeur peut encaisser un énorme coup dans la tête : il tombe puis il se relève. Il va encaisser un deuxième coup : il tombe et il se relève. Mais le troisième coup peut être fatal... On ne sait pas encore très bien l'expliquer mais un corps vivant – un corps humain, un animal ou une forêt – réagit un peu pareil : il peut assez bien supporter une canicule, puis une deuxième mais la troisième risque d'être fatale. »

¹⁶ S. Kang, E. A. B. Eltahir, *Nature Communication*, 2018.

Dans ce scénario, qui n'est le « scénario central » que si nous continuons à ne rien faire de sérieux contre le réchauffement climatique, la mortalité devrait fortement augmenter : dans la seconde moitié du siècle, les canicules risquent de provoquer 50 fois plus de décès qu'actuellement. Aujourd'hui, les canicules provoquent chaque année quelques 3.000 décès en Europe. A la fin du siècle, on pourrait déplorer chaque année 150.000 morts¹⁷

Le réchauffement climatique serait également de nature à remettre en cause drastiquement l'accès à l'alimentation. Sur le continent africain, le scénario central de la FAO prévoit des pertes de récolte de 35 à 60 % selon les régions (et selon le niveau qu'aura atteint le réchauffement climatique). Dans beaucoup de régions d'Afrique, l'eau sera plus rare –mais tombera de façon plus violente- alors que l'évaporation va augmenter...

Si rien de décisif n'est entrepris dans les toutes prochaines années, bon nombre de chercheurs estiment qu'on ne pourra pas éviter un réchauffement supérieur à 3°C. dans de nombreuses régions d'Afrique, ce scénario conduirait à des récoltes divisées par 2 (au moins), alors que, d'ici 2050, la population de l'Afrique va doubler !

Au regard des éléments qui précèdent, il est incontestable que le réchauffement climatique constitue un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes au sens des dispositions de l'article 223-7 du Code pénal.

¹⁷ G.Forzieri et al.,The Lancet, août 2017

4.1.2. Sur la démonstration d'une abstention volontaire

En l'absence d'interprétation jurisprudentielle propre au délit d'abstention de combattre un sinistre, il y a lieu de se référer aux applications jurisprudentielles d'abstention d'assistance à une personne en péril, réprimé à l'article 223-6 2° du code pénal, et dont les éléments constitutifs présentent des similarités permettant le raisonnement par analogie.

La constitution de l'infraction doit être admise lorsque l'action était possible (4.1.2.1.) et que rien n'a été mis en œuvre ou que l'action a été manifestement insuffisante (4.1.2.2.). La matérialité de l'infraction suppose donc que la mise en œuvre de la meilleure action possible face à une situation donnée.

4.1.2.1. Sur la possibilité d'agir

La possibilité de mettre en action s'apprécie au regard de la nature du sinistre combattu (4.1.2.1) et au regard de la position et de l'autorité susceptible de permettre une lutte efficace contre ce dernier (2.1.1.2.).

4.1.2.1. Sur les modalités d'une action efficace

Les 146 propositions issues de la Convention citoyenne pour le climat étaient sérieuses, le fruit de 18 mois de travail avec les meilleurs scientifiques et les meilleurs experts dans chaque domaine étudié.

Le Président de la République lui-même a validé ces 146 propositions.

Comme le rappelle le Président Emmanuel Macron lui-même sur son compte Twitter le 29 juin 2020¹⁸.

"Le temps est venu de faire, d'agir.

Je m'y étais engagé, je tiens parole : 146 propositions sur les 149 que vous avez formulées seront transmises soit au Gouvernement, soit au Parlement, soit au peuple français."

Le Président insiste, dans un autre tweet le même jour¹⁹, sur le fait qu'il valide personnellement ces 146 propositions : *"Je dis oui à 146 propositions de la convention citoyenne pour le climat"*

Le Président précisera dans son discours, devant les 150 membres de la Convention citoyenne, et devant le Premier Ministre Edouard Philippe (qui cèdera sa place 4 jours plus tard à Jean Castex), devant Elisabeth Borne, Ministre de la Transition écologique et solidaire (qui sera remplacée dans cette fonction par Barbara Pompili 7 jours plus tard), ainsi que le Ministre Djebbari et Barbara Pompili.

"D'abord parce que l'urgence est là, vous l'avez rappelé, plus prégnante encore qu'au moment où nous avons lancé vos travaux. La planète pourrait être sur une trajectoire de plus 7 degrés d'ici 2100, la biodiversité continue de se dégrader, les choses ne s'améliorent pas spontanément."

¹⁸ <https://twitter.com/EmmanuelMacron/status/1277561503059709952>

¹⁹ <https://twitter.com/EmmanuelMacron/status/1277618950847598594>

*"Alors lorsque nous nous sommes vus en janvier, je vous avais dit toutes les propositions qui seront abouties et précises **seront transmises sans filtre** soit au Gouvernement pour ce qui relève du domaine réglementaire soit pour ce qui relève de la loi, au Parlement, ou directement au peuple français. Et donc notre échange d'aujourd'hui n'est pas un grand discours sur des principes abstraits, c'est la réponse à laquelle je m'étais engagé et le lancement d'un nouveau processus. Et je vous confirme ce matin que j'irai au bout de ce contrat moral qui nous lie en transmettant effectivement la totalité de vos propositions à l'exception de 3 d'entre elles - les 3 jokers dont nous avons parlé en janvier, sur 149 sur lesquelles justement je vais revenir.*

Je veux que toutes vos propositions qui sont prêtes soient mises en œuvre au plus vite. Certaines, les premières, en particulier toutes celles qui relèvent justement du champ réglementaire, seront abordées lors d'un prochain Conseil de défense écologique -c'est un Conseil des ministres restreint dédié aux questions de biodiversité, d'environnement et de climat - d'ici fin juillet."

"Ensuite un projet de loi spécifique sera présenté à la fin de l'été. Il intégrera l'ensemble de vos mesures qui relèvent du champ législatif qui seront finalisées dans les prochaines semaines ; et y compris celles qui méritent encore d'être affinées ou complétées dans le cadre d'un travail auquel je tiens à ce que vous soyez étroitement associés. Le Gouvernement et le parlement y travailleront et, comme je m'y étais engagé, je souhaite que vous soyez associés dans le cadre du suivi. Dès demain, ce que je vous propose c'est de mettre en place les groupes de travail sur vos propositions qui permettront avec les parlementaires et le Gouvernement de pleinement vous associer aux transformations en lois, en règles concrètes. Et dès la semaine prochaine, le président de l'Assemblée nationale vous recevra à cette fin."

"En effet, sur l'ensemble de vos propositions vous avez souhaité qu'elles passent par le Parlement. Je vous ai dit que c'est ce que nous allions faire avec ces groupes de travail et ces textes de loi."

Barbara Pompili, qui était alors Présidente de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, et qui allait devenir 7 jours plus tard Ministre de la Transition écologique et solidaire, a communiqué ce jour-là dans le même sens. Le 29 juin, elle disait sur les réseaux sociaux:

"Réunis ce matin autour de la @Conv_Citoyenne et d'@EmmanuelMacron: le temps n'est plus à la parole, mais aux actions. Les travaux des citoyens, la #CriseSanitaire, les élections #municipales2020.. tout nous le rappelle. Sachons maintenant écouter les conseils et les cris d'alarme"

La Ministre Wargon, quant à elle, a communiqué ce jour-là sur les réseaux sociaux et dans les médias dans le même sens : un tweet du 29 juin indiquait

"Promesse tenue par le Président de la République @EmmanuelMacron.

Sur les 149 propositions de la @Conv_Citoyenne, 146 vont être transmises au parlement."

Ce tweet renvoie vers un extrait de CNEWS où Mme Wargon précise *"Je voudrais saluer la promesse tenue par le président de la république qui s'était engagé à reprendre et à transmettre sans filtre, soit au Parlement soit au référendum les propositions. 149 propositions des citoyens, 146 vont être transmises au Parlement, et il s'est engagé à rendre possible un référendum sur la modification de la Constitution."*

Précisons qu'à cette date elle était secrétaire d'État à l'Écologie auprès de la ministre de la Transition écologique et solidaire, avant d'être promue, le 6 juillet suivant, ministre déléguée chargée du logement auprès de la ministre de la Transition écologique Barbara Pompili.

4.1.2.2. Sur la nécessité d'une action au regard du niveau d'autorité

Il résulte de la jurisprudence rendue sur l'infraction de mise en danger d'autrui que le fait d'être dans une situation d'autorité rend l'action indispensable et donc l'abstention coupable.

A cet égard, il a été jugé que :

*« Attendu que, pour déclarer Marie-Louise C... coupable d'omission de porter secours, l'arrêt attaqué retient, par motifs propres et adoptés, que l'intéressée, directrice diocésaine de l'enseignement catholique, bien qu'elle ait appris, en 1990, qu'Alain B... avait déjà été soupçonné de comportements impudiques à l'égard d'élèves et qu'elle ait été alertée, dès février 1992, à propos de "choses qui se passaient sous les douches après les cross en forêt", avait attendu le 12 juin 1992, après le dépôt de plaintes par des parents d'élèves, pour saisir l'organisme de gestion de l'établissement scolaire ;
Attendu qu'en l'état de ces motifs, exempts d'insuffisance comme de contradiction, d'où il résulte que la prévenue s'est volontairement abstenue de conjurer, alors qu'elle en avait le pouvoir, le péril immédiat et constant dont elle avait connaissance et auquel ont été exposées les victimes des agressions sexuelles commises de février à juin 1992, la cour d'appel a justifié sa décision sans encourir les griefs allégués »
(Crim., 9 avril 1997, 96-84.431, précité)*

Dans ce cas d'espèce, la responsabilité de la directrice est engagée, d'une part, parce qu'elle était informée que des élèves de son établissement étaient placés dans une situation de péril et qu'elle avait la possibilité, du fait de son pouvoir de direction, de mettre un terme à cette situation, ce qu'elle s'est abstenue de faire.

Ce raisonnement est parfaitement transposable au cas d'espèce.

En premier lieu, il convient de rappeler que le Premier Ministre dispose de l'initiative des lois. L'article 39 de la Constitution dispose ainsi que :

*« L'initiative des lois appartient concurremment au Premier ministre et aux membres du Parlement.
Les projets de loi sont délibérés en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat et déposés sur le bureau de l'une des deux Assemblées. Les projets de loi de finances et de loi de financement de la sécurité sociale sont soumis en premier lieu à l'Assemblée nationale. Sans préjudice du premier alinéa de l'article 44, les projets de loi ayant pour principal objet l'organisation des collectivités territoriales sont soumis en premier lieu au Sénat.
La présentation des projets de loi déposés devant l'Assemblée nationale ou le Sénat répond aux conditions fixées par une loi organique. »*

Il s'ensuit que le gouvernement, représenté par le Premier Ministre, dispose des attributions constitutionnelles lui permettant de soumettre au vote du pouvoir législatif un texte qu'il a rédigé, en application des dispositions de l'article 39 de la Constitution.

Dès lors, le gouvernement dispose d'un levier d'action efficace pour agir efficacement, et il lui était loisible de soumettre au vote des assemblées un texte conforme à son engagement d'inclure l'ensemble des 146 propositions proposées par la Convention climat.

Une action efficace était donc possible.

4.1.2.1. Sur le caractère manifestement insuffisant de l'action mise en œuvre

L'abstention volontaire de combattre le sinistre du réchauffement climatique tient tout d'abord à l'insuffisance du projet de loi présenté en conseil des ministres, alors même que les membres du gouvernement, et au premier chef, le premier ministre disposait d'une latitude propre pour inclure les propositions présentées par la convention citoyenne pour le climat.

L'abstention volontaire reprochée aux mis en cause dans le cadre de la présente procédure revêt deux aspects : il s'agit d'abord d'une insuffisance générale de l'arsenal juridique proposé dans le cadre du combat contre le réchauffement climatique.

Il s'agit ensuite d'insuffisances caractérisées dans des matières cruciales à la mise en œuvre d'une politique de combat efficace du dérèglement climatique.

(i) *Sur l'abstention d'inclure les propositions issues de la convention climat dans le projet de loi*

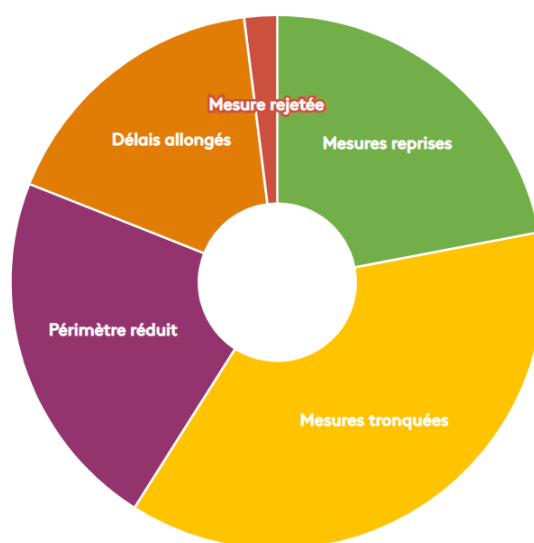
Le texte du projet de loi "le projet de loi "portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets", dit "loi climat et résilience", présenté le 10 février 2021 en Conseil des ministres, n'est pas à la hauteur des objectifs climatiques de la France, selon l'avis du Conseil économique, social et environnemental (CESE)²⁰ (saisi par le gouvernement le 7 janvier), avis voté à la quasi-unanimité le 27 janvier 2021 (135 pour et 22 abstentions).²¹

Dans cet avis, les rapporteurs précisent : *"comparées à ces objectifs, les nombreuses mesures du projet de loi, considérées une à une, sont en général pertinentes mais souvent limitées, souvent différées, souvent soumises à des conditions telles que l'on doute de les voir mises en œuvre à terme rapproché"*.

L'actuel projet de loi, qui comporte 65 articles, n'a vocation, selon le gouvernement, qu'à reprendre 40 % environ des propositions des conventionnels, les autres se retrouvant dans le projet de loi de finances, dans le plan de relance, traduite dans la réglementation ou en attente de décisions européennes.

Que sont devenues les propositions de la Convention citoyenne dans le projet de loi ?

46 propositions se retrouvent, plus ou moins modifiées, dans le texte



Source: [Suivi de la Convention citoyenne pour le climat](#)

franceinfo:

Le sentiment d'un détricotage de bon nombre de propositions des 150 est au cœur des tensions entre ONG/société civile et gouvernement. « On en a déjà eu un premier aperçu lors de l'examen du projet de loi de finances 2021, pointe Jean-François Julliard, directeur général de Greenpeace

²⁰ Le texte climat n'est pas à la hauteur des objectifs, pour le Conseil économique, social et environnemental (2021), Le Monde : https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/01/28/le-conseil-economique-social-et-environnemental-emet-des-reserves-sur-le-projet-de-loi-climat_6067923_3244.html

²¹ Alimentation, logement, véhicules polluants... le CESE craint que la future loi climat se contente « d'ajustements » (2021), Le Monde : https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/01/27/la-loi-climat-pas-a-la-hauteur-des-objectifs-pour-le-conseil-economique-social-et-environnemental_6067808_3244.html

France. C'est par exemple le refus de la baisse de la TVA sur le train [finalement votée par le Sénat, contre l'avis du gouvernement²²], de réguler la publicité, d'avoir une obligation de rénovation du logement, de rétablir un impôt sur la fortune avec une composante climatique, ou encore du malus au poids des véhicules, qui ne concernera que ceux de plus de 1,8 tonne (contre 1,4 dans la proposition de la CCC)... »

Selon Ouest France²³ (11 février 2021): "Le Conseil d'Etat vient de rendre un avis au vitriol sur le projet de loi "climat et résilience". Tout y passe : étude d'impact insuffisante, erreurs de droit... Rarement lu un avis aussi sévère. Notamment sur [rénovation énergétique] du bâtiment, publicité ou écocide...", a tweeté jeudi l'avocat Arnaud Gossement, spécialiste du droit de l'environnement.

Dans un rapport de 40 pages, la haute juridiction administrative, systématiquement saisie, formule des recommandations que le gouvernement n'est pas tenu de suivre. Les juges estiment d'ailleurs que « compte tenu de la date à laquelle les avis ont été rendus, la possibilité de les prendre en compte est extrêmement réduite ».

Le Conseil d'État constate des « insuffisances notables » de cette étude d'impact « en ce qui concerne certaines mesures du projet de loi » dont il a eu copie le 12 janvier."

(ii) *Sur les abstentions caractérisées dans chacun des segments cruciaux de la lutte contre le dérèglement climatique*

- Renoncement 1 : Porter le montant du fonds " vélo " à 500 millions d'euros sur dix ans

La Convention Citoyenne pour le Climat rappelle que :

En France, la part du vélo dans les déplacements des Français a chuté de presque 8 points entre 1970 (10 %) et aujourd'hui (2,7 %).

D'après l'enquête nationale transport et déplacement (2008), tous types urbains confondus, de l'espace à dominante rurale jusqu'à Paris intra-muros, les déplacements pour des activités étant à des distances inférieures à 5km, représentent 44 % des déplacements en moyenne, avec un maximum de 57 % et un minimum de 31 % suivant le type urbain. Un vélo électrique peut aisément rouler à 20 km/h, ce qui permet de réaliser un déplacement de 5 km en 15 min.

Pour atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9 % en 2024 et 12 % en 2030, tels que définis respectivement par le Plan vélo et la Stratégie nationale bas carbone, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire.

La part modale actuelle étant à 2,7% (en % du nombre de trajets quotidiens courte distance), cela nécessite de tripler la pratique du vélo en 3 ans. Cette augmentation importante est possible mais

²² Le Sénat vote pour la baisse de la TVA sur les billets de train de 10 à 5,5 % (2020), Public Sénat : <https://www.publicsenat.fr/article/parlementaire/le-senat-vote-pour-la-baisse-de-la-tva-sur-les-billets-de-train-de-10-a-55#:~:text=Dans%20le%20cadre%20de%20l,propositions%20de%20la%20Convention%20citoyenne.&text=Il%20porte%20sur%20la%20baisse,%25%20%C3%A0%205%2C5%20%25>

²³ Le Conseil d'État émet le projet de loi climat du gouvernement (2021), Ouest France : <https://www.ouest-france.fr/environnement/climat/le-conseil-d-etat-etmet-le-projet-de-loi-climat-du-gouvernement-7151663>

nécessite la réalisation d'infrastructures cyclables et stationnements sécurisés sur l'ensemble du territoire.

Or, tel que le développent Matthieu Orphelin, M. Jean-Charles Colas-Roy (LREM), Mme Anissa Khedher (LREM), Mme Valérie Bazin-Malgras (LR), ainsi que bien d'autres députés, dans l'exposé accompagnant leurs amendements sur le sujet : bien que les efforts financiers réalisés ces dernières années méritent d'être soulignés, la tendance des investissements actuels ne permet pas d'atteindre l'objectif de 9% de part modale en 2024. Le développement du vélo a changé d'échelle ces dernières années, et encore plus ces derniers mois. Cette dynamique nécessite d'être accompagnée, comme en témoigne l'engouement pour les appels à projet Vélo et territoires. Les financements accordés par l'Etat aux collectivités territoriales pour le développement d'infrastructures vélo doivent être fortement augmentés. L'ADEME et la DGE, dans leur étude Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 parue en avril 2020, rappellent d'une part qu'« aucune évolution significative de la pratique sur l'ensemble du territoire n'est à attendre sans une progression importante des investissements publics », et d'autre part que « le taux de pratique utilitaire du vélo est très corrélé au linéaire d'aménagements cyclables par habitant. » Ses auteurs recommandent un doublement voire un triplement du linéaire de pistes cyclables et voies vertes à horizon 2030 ainsi qu'une très forte augmentation du nombre de places de stationnement.

Cette étude évalue l'effort financier nécessaire à l'atteinte de la part modale de 9 % en 2024 à 4 à 5 milliards d'euros par an en tout, Etat et collectivités, soit 70 € par habitant par an en tout. Elle propose de continuer cette trajectoire financière sur 10 ans (celle-ci pourrait ensuite être réduite à 30 euros par an par habitant une fois les infrastructures principales en place).

Le rapport entre investissements de l'Etat et investissements des collectivités pour le vélo étant actuellement d'environ 1 à 10 (570 millions d'euros en tout, dont 50 millions d'euros par l'Etat), l'investissement nécessaire de la part de l'Etat est évalué à 500 millions d'euros par an.

Or le Fonds vélo qui accompagne le Plan vélo du Gouvernement est actuellement de 100 M€/an depuis son augmentation dans la loi de finances pour 2021, soit un budget moyen de 8€ par an et par habitant (dont 0,75cts€/an/habitant issus du plan vélo). L'étude DGE/ADEME précitée qualifie ce niveau d'investissement de « tendanciel » et prévoit qu'il aura pour conséquence une part modale du vélo de seulement 3,5 % en 2030, avec de très fortes disparités territoriales entre les grands centres urbains, les zones périurbaines et les zones rurales (la tendance d'investissement étant actuellement moins forte dans ces 2 derniers cas).

Il faut donc augmenter le montant du Fonds vélo à 500 M€/an, et l'inscrire dans une stratégie sur dix ans.

Cet amendement reprend pour partie une demande de la Convention citoyenne pour le climat (SD-A2.3), actualisée des conclusions de l'étude économique de la DGE et de l'ADEME précitée.

Cette rédaction est portée en commun avec les autres co-présidents du Club des élus nationaux pour le vélo. Elle a fait l'objet d'échanges avec la FUB, le Réseau Action Climat, le Club des villes et territoires cyclables et Vélo et territoires.

Le plan Vélo fixe l'objectif de 9 % de part modale du vélo en 2024. Cela implique son triplement, ce qui, même compte tenu du très fort développement actuel de la pratique, **dépend des aménagements, de l'existence de voies cyclables séparées et sécurisées dans les collectivités.** Selon une étude de l'Agence de la transition écologique (ADEME) et de la direction

générale des entreprises (DGE), aucune évolution significative de la pratique n'est à attendre sans une progression importante des investissements publics et le taux de pratique utilitaire du vélo est clairement corrélé au linéaire d'aménagements cyclables par habitant. Cette étude évalue les besoins à 4 à 5 milliards d'euros par an. Il faudrait donc porter le montant du fonds « vélo » à 500 millions d'euros sur dix ans. (source : **Mme Delphine Batho** en *Commission spéciale, Samedi 13 mars, 21h, Compte rendu n°28.*)

Cette proposition de **porter le montant du fonds « vélo » à 500 millions d'euros sur dix ans** a été reprise dans des amendements présentés en commission spéciale et en séance plénière à l'Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par la présente cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

- *Amendement CS3286 Matthieu Orphelin. Commission spéciale, Samedi 13 mars, 21h, Compte rendu n°28.*
- *Amendements identiques 1740, 1823, 2891, 2953, 3525, 3752, 4799, 5224, 6306 et 6559. Séance du samedi 10 avril, 1^{ère} séance, compte rendu.*

Ces amendements visent à inscrire les objectifs cités dans le paragraphe précédent « brève synthèse de l'enjeu » dans la loi et d'y prévoir une trajectoire d'augmentation du montant du fonds « vélo ».

Ces amendements n'ont pas été repris, en raison de l'avis défavorable des membres du gouvernements.

En effet, **les avis émis par les représentants du gouvernement ont été décisifs pour l'abandon de ces éléments pourtant ambitieux et essentiels.**

Jean-Marc Zulesi : « Il a été décidé de consacrer au fonds vélo 100 millions d'euros supplémentaires en 2021 et 2022 dans le cadre du plan de relance. S'y ajoutent plusieurs instruments de soutien aux collectivités : la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL), qui permet de les accompagner dans le développement de services de transport de proximité durables ; les contrats de plan État-région (CPER) – j'appelle les régions à consacrer des financements ambitieux aux infrastructures dédiées aux vélos ; l'appel à projet « vélo et territoires » lancé par l'ADEME en 2019, qui a permis de financer 227 projets à hauteur de 17 millions d'euros. Enfin, le « coup de pouce vélo » a remis un certain nombre de Français en selle. Avis défavorable. »

Barbara Pompili : « Je suis tout à fait d'accord pour que l'on parle un peu de vélo, et je partage l'objectif d'accompagner le développement de sa pratique, en cohérence avec les orientations stratégiques de la LOM. [...] Celle-ci prévoit ainsi un fonds « mobilités actives » doté de 350 millions d'euros sur sept ans, mis en avant annuellement par le biais d'appels à projet financés par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Ce dispositif connaît un grand succès : 114 millions d'euros ont déjà été mis à la disposition des collectivités lauréates en 2019 et 2020. Le troisième appel à projet vient d'être annoncé ; il permettra d'attribuer 101 millions supplémentaires dès 2021, grâce à l'accélération de la trajectoire compte tenu du contexte. Le prochain appel sera lancé au printemps. Au niveau territorial, les enveloppes de la DSIL et leur abondement dans le cadre du plan de relance ont également vocation à soutenir les projets d'aménagements cyclables. Par ailleurs, les aménagements contribuant directement à l'augmentation de la pratique du vélo – la sécurité étant essentielle pour faire passer le cap à ceux qui hésitent – figurent parmi les priorités à financer par les 600 millions d'euros mis à la disposition des régions dans le cadre du plan de relance, et j'invite les régions à se saisir de ces fonds à cette

fin. Enfin, le Conseil d'orientation des infrastructures créé en application de la LOM, et qui devrait finir par être installé, est chargé d'éclairer le Gouvernement en vue de l'actualisation de la programmation financière et opérationnelle prévue par la LOM. La place des modes doux sera évidemment importante dans ces travaux s'agissant de la trajectoire pluriannuelle de l'AFITF. Vous le voyez, nous augmentons les fonds d'investissement de l'État en faveur du développement de la pratique du vélo, et nous continuerons de le faire, car ce développement mérite d'être soutenu. Demande de retrait. »

Commission spéciale, Samedi 13 mars, 21h, [Compte rendu n°28](#)

Jean-Baptiste Djebbari : « Le programme que nous proposons, Génération vélo, remplit l'objectif poursuivi par les amendements. C'est donc une demande de retrait ou, à défaut, un avis défavorable. »

Séance du samedi 10 avril, 1^{ère} séance, [compte rendu](#)

Renoncement 2 : Refus de privilégier les trains plutôt que l'avion pour une grande part des trajets intérieurs, tel que recommandé par la Convention citoyenne

Selon le Parlement européen, [les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation ont largement augmenté en raison de la croissance du trafic](#). Le nombre de passagers aériens dans l'UE a triplé depuis 1993. À cause de la croissance record du trafic, due à l'augmentation considérable du nombre de passagers et du volume des échanges commerciaux, l'aviation et les transports maritimes internationaux sont la source d'émission à la croissance la plus rapide.

Les émissions générées par le transport aérien sont aussi parmi les plus inégalement réparties en termes sociaux : [Une étude publiée dans le Global Environment Change, reprise en une du Guardian, rappelait en 2020](#) que "La moitié des émissions du transport aérien générée par 1 % de la population mondiale".

Comme le rappelle la Convention Citoyenne dans son rapport final : Nous voulons dès à présent réduire les émissions de CO2 causées par le transport aérien.

En effet, l'avion est aujourd'hui un moyen de transport fortement émetteur de CO2. Selon l'ADEME, un aller-retour Paris-New-York pour une personne émet autant de CO2 que la consommation annuelle du domicile d'une personne. Pour un passager, un vol Paris-Marseille émet 45 fois plus de CO2 qu'un parcours en TGV sur la même distance.

Nous voulons, d'ici 2030, favoriser les transports « bas carbone » pour diminuer les gaz à effet de serre émis par les vols nationaux et internationaux.

Nous avons compris au cours des échanges avec les différents intervenants, les experts et le groupe d'appui et en discutant entre nous que, pour y parvenir, nous devons combiner les différents transports (plan d'offre ferroviaire permettant de compenser l'arrêt progressif des lignes intérieures).

Pour cela, nous proposons les modalités suivantes :

...

→ Uniquement sur les lignes où il existe une alternative bas carbone satisfaisante en prix et en temps, organiser progressivement la fin du trafic aérien sur les vols intérieurs d'ici 2025 ;

Comme le rappelle la CCC, le Conseil de Défense écologique de février 2020 a lui-même reconnu l'importance de ne pas prendre l'avion lorsqu'il existe une alternative bas-carbone : les fonctionnaires en mission ne pourront plus prendre l'avion pour tout trajet ne dépassant pas 4 heures de train. Cette obligation figure dans le plan pour un État exemplaire sur la transition énergétique.

L'intention des membres est bien de poursuivre cette dynamique, en réduisant progressivement puis en supprimant, les vols intérieurs là où il existe une alternative bas-carbone.

Nous pensons que cette suppression de ligne aura des conséquences sociales qu'il conviendra d'accompagner pour l'ensemble de la filière (compagnies, aéroports de province, sous- traitants, collectivités), en développant également les possibilités de transferts par le train vers les aéroports internationaux, mais que la croissance actuelle globale des vols internationaux devrait permettre de compenser la baisse des vols nationaux sans réduction trop importante des emplois. Par ailleurs, l'investissement dans le réseau ferroviaire proposé par le groupe représente à la fois des emplois et des moyens alternatifs plus nombreux pour les habitants des zones dans lesquelles des lignes seront supprimées.

L'amendement 4427 déposé par Matthieu Orphelin en séance plénière visait à “ donner une réelle efficacité à la fermeture d'une partie des lignes aériennes intérieures en englobant toutes les lignes pour lesquelles il existe une alternative en train de moins de 4h. Il met en œuvre la proposition SD-E2 de la Convention citoyenne pour le climat, vidée de son sens par la réduction de cette durée à 2h30.

La proposition du Gouvernement est largement insuffisante puisqu'elle ne permet de réduire que de 2,2 % les émissions des vols métropolitains contre 33 % dans une option de 4h, et sans l'exonération des passagers en correspondance.

Le trajet Paris-Marseille en train s'effectue par exemple en un peu plus de 3h. En avion, il émet 45 fois plus de CO2 qu'un parcours en TGV sur la même distance (selon l'Ademe).

L'amendement supprime également l'exclusion des vols en correspondance, difficilement justifiable quand de nombreuses liaisons directes relient l'aéroport Charles de Gaulle aux gares régionales, et que la SNCF travaille au lancement d'offres combinées « Train+Air ».

Cet amendement est issu d'une proposition du Réseau Action Climat. ”

Les échanges entre le Ministre délégué Jean-Baptiste Djebbari et les députés, lors de la discussion du projet de “ loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets. ”, lors de Séance du samedi 10 avril 2021, sont particulièrement parlants.

“ Mme la présidente.

Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 4427, 6811, 4628 et 6809, pouvant être soumis à une discussion commune. Les amendements n^{os} 4628 et 6809 sont identiques. ... La parole est à Mme Danièle Obono, pour soutenir l'amendement n^o 6811.

Mme Danièle Obono.

Rappelons tout d'abord le sujet de l'article. Les vols intérieurs représentent 4 % des émissions de gaz à effet de serre en France. Ces vols sont très souvent remplaçables par des trajets ferroviaires, qui ont une empreinte carbone bien plus faible. En outre, la pollution aérienne se double d'une injustice sociale : ce sont les plus riches qui polluent l'air de la majorité.

M. Bruno Millienne.

Menteuse !

Mme Danièle Obono.

En France, la moitié des déplacements par avion est le fait des 20 % de personnes dont les revenus par unité de consommation sont les plus élevés. Ainsi, la proposition de la Convention citoyenne pour le climat d'organiser progressivement la fin du trafic aérien – je dis bien progressivement – sur les vols intérieurs d'ici à 2025, et uniquement sur les lignes où il existe une offre bas carbone satisfaisante en prix et en temps, avec un trajet de moins de quatre heures, apparaît comme étant de bon sens. Elle ne s'oppose pas, malgré ce qu'ont pu dire, penser ou craindre certains de nos collègues, à l'enjeu économique.

D'après Greenpeace, le passage de quatre heures à deux heures trente épargnerait les trois connexions les plus émettrices : Paris-Nice, Paris-Toulouse et Paris-Marseille. Avec plus de 3 millions de passagers en 2019, la navette entre Paris et Nice produit l'équivalent de 225 000 tonnes de CO₂. Voilà pourquoi nous demandons de revenir à la proposition initiale de la CCC : supprimer les exceptions prévues pour les correspondances et garantir la non-réattribution des créneaux.

...

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur.

... Avis défavorable à l'ensemble des amendements.

Mme la présidente.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

Je reviendrai sur les deux arguments qui ont été développés.

Pourquoi avons-nous fixé la toise à deux heures trente ? Parce que la limite de quatre heures aurait asséché des territoires qui sont déjà enclavés sur le plan physique et numérique.

Mme Danièle Obono.

Pas du tout, puisqu'il existe d'autres modes de transport !

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.

C'est notamment le cas du grand Massif central, que je connais particulièrement bien, avec des villes comme Brive, Limoges, Rodez et Clermont-Ferrand. Retenir la limite que vous proposez contreviendrait à l'équité entre les territoires.

...

Pour toutes ces raisons, j'émetts un avis très défavorable sur ces amendements.

Mme la présidente.

La parole est à Mme Mathilde Panot.

Mme Mathilde Panot.

Je conteste vos arguments.

En l'espèce, nous ne parlons pas de l'enclavement des territoires. Si l'on interdisait l'exploitation de services aériens sur des liaisons intérieures dès lors qu'existe une offre ferroviaire de moins de quatre heures, les trajets concernés seraient Paris-Marseille – qui dure trois heures deux, ce qui ne me paraît pas extraordinairement long –, Paris-Montpellier, qui prend trois heures quatre, ou Paris-Brest, qui se fait en trois heures vingt-cinq. Je rappelle qu'en 2019, Paris-Marseille a été la troisième ligne de vols intérieurs la plus utilisée et qu'elle a produit 127 000 tonnes de CO₂ par an. J'ajoute que la durée du trajet en avion fait l'objet d'une publicité mensongère, qui méconnaît le temps nécessaire pour arriver jusqu'à l'aéroport, la demi-heure d'attente qui précède l'embarquement, puis, à l'arrivée, la jonction de l'aéroport au centre-ville. Ces délais, ajoutés au temps de transport, ne justifient pas qu'on continue à privilégier l'avion, alors que la mesure que nous proposons – j'y insiste – n'enclaverait en rien les territoires.

...

(L'amendement n° 4427 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix l'amendement n° 6811.

... (L'amendement n° 6811 n'est pas adopté.)

Mme la présidente.

Je mets aux voix les amendements identiques n°s 4628 et 6809.

(Les amendements identiques n°s 4628 et 6809 ne sont pas adoptés.)”

L'étude d'impact du projet de loi évalue à 0,2352 le nombre de Mt d'émissions de CO₂ évitées par an. Les 3 lignes aériennes Paris-Nice, Paris-Toulouse et Paris-Marseille émettent quant à elles un total 565 000 tonnes de CO₂ émis par an. Adopter ces amendements, ou inclure dès le départ la proposition de la Convention citoyenne dans le projet de loi, aurait permis de tripler l'impact de cette mesure. Mais M. Djebbari a choisi de ne pas le faire, et même d'y opposer un avis défavorable.

Renoncement 3 : Avancer la date pour l'interdiction de la vente de véhicules thermiques fixée à 2040 par la loi d'orientation sur les mobilités

- L'effet de la tardive interdiction de vente des véhicules thermiques sur le réchauffement climatique

Dans son récent rapport “ Net Zéro en 2050 ”, l'Agence International de l'Energie (AIE) montre la voie à prendre afin que les émissions mondiales de CO₂ liées à l'énergie arrivent à net zéro, en net, d'ici à 2050. Pour atteindre cet objectif et limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 °C, l'AIE appelle les gouvernements à n'accepter la vente que de voitures électriques dès 2035. [Source](#)

Dans ce sens, le Royaume Uni et le Danemark ont d'ores et déjà fait le choix d'interdire la vente de voitures neuves à combustion dès 2030, avec une exemption pour les hybrides jusque 2035.

En outre, lors du débat relatif à la loi Climat et Résilience en Commission spéciale le samedi 13 mars 2021 (séance de 14h30, [compte rendu n°27](#)), en présence de la ministre Mme Barbara Pompili, les députés M. Jean-Luc Fugit et Mme Delphine Batho se sont exprimés sur l'importance que revêt la régulation de l'industrie automobile, qui en plus d'être fortement polluante, constitue également une urgence sanitaire :

- **M. Jean-Luc Fugit.** “ Je veux tout d'abord rappeler qu'outre les émissions de CO₂, le secteur des transports est responsable, selon les chiffres de 2019, de 19 % de la pollution due aux particules et, surtout, des deux tiers de la pollution due aux oxydes d'azote.”
- **Delphine Batho :** “ La CCC n'a pas fait qu'une proposition concernant l'industrie automobile et l'évolution de la voiture individuelle ; elle a présenté un ensemble de mesures cohérent, incluant notamment le malus au poids, une taxe sur les tarifs d'assurance prenant en compte les émissions de CO₂ et le poids, la location de longue durée. De fait, je le rappelle, **tous les gains d'efficacité énergétique réalisés ces dernières années ont été effacés par l'augmentation du poids des véhicules. J'ajoute que l'urgence est tout autant d'ordre climatique que d'ordre sanitaire.** J'ai constaté, dans le cadre de mon rapport sur l'industrie automobile, que le leitmotiv de la filière est la prévisibilité des règles et des normes. **Un délai de dix ans est extrêmement raisonnable à cet égard. Nous avons retenu la date de 2030 car c'est celle qui est fixée par le GIEC.**

Contrairement à la promesse faite par Emmanuel Macron de transmettre “sans filtre” les 146 propositions de la CCC, prononcée le 20 juin 2020 devant les 150 membres de la Convention

Citoyenne pour le Climat, applaudies par Mmes Pompili et Wargon et M. Djebbari (voir citation plus haut), le projet de loi adopté le 10 février 2021 ne reprend pas “sans filtre” la proposition “Interdire dès 2025 la commercialisation de véhicules neufs très émetteurs ; les véhicules anciens pouvant continuer de circuler” (PROPOSITION SD-C1.3).

En effet, comme l’a rappelé Mme Delphine Batho lors du débat en Commission spéciale le 13/04/2021, la date prévue en 2040 pour la fin de vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles est beaucoup trop éloignée au regard de l’urgence climatique. Quant à l’objectif fixé à l’article 25, que le rapporteur conserve dans son amendement, il est largement insuffisant puisqu’il ne concernera que 1 % à 2 % des véhicules mis sur le marché en 2030.

Cette proposition d’avancer la date pour **l’interdiction de la vente de véhicules thermiques** fixée à 2040 par la loi d’orientation sur les mobilités a été reprise par divers amendements, en commission et en séance plénière de l’Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

- Les amendements à ce sujet, ci-dessous cités, ont tous été refusés.

Les amendements suivants pour avancer la date de fin de vente des véhicules les plus polluants de 2040 à 2030 : amendements identiques CS2044 de M. Gérard Leseul et CS2828 de M. Matthieu Orphelin, (Commission spéciale – Samedi 13 mars 2021, séance de 14h30, compte rendu n°27) ; amendement n°4230 Matthieu Orphelin et n°5994 Gérard Leseul, (Séance du vendredi 9 avril, 2^e séance 15h, compte rendu) ;

L’amendement suivant de Jean-Charles Colas-Roy pour avancer l’échéance de 2040 à 2035 : Amendement n°6556 Jean-Charles Colas-Roy, (Séance du vendredi 9 avril, 3^e séance, compte rendu).

Explication sur l’importance des amendements présentés par les députés les ayant proposés : débat en Commission spéciale – Samedi 13 mars 2021, séance de 14h30, compte rendu n°27

- **M. Gérard Leseul.** “Nous proposons d’avancer de 2040 à 2030 la date prévue pour la fin de la vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles. Il s’agit de prendre en compte la durée de vie d’un véhicule, qui est estimée entre douze et quinze ans. ”
- **Mme Delphine Batho.** “ Le débat porte sur une masse importante de CO₂, compte tenu des émissions du secteur des transports, liées notamment à l’usage de la voiture particulière. La date de 2040 est en effet beaucoup trop éloignée au regard de l’urgence climatique. Quant à **l’objectif fixé à l’article 25, que le rapporteur conserve dans son amendement, il est largement insuffisant puisqu’il ne concernera que 1 % à 2 % des véhicules mis sur le marché en 2030.** Nous proposons, pour notre part, de rattraper le retard de la France en la matière, **puisque huit pays européens – la Norvège, le Danemark, l’Irlande, les Pays-Bas, la Slovaquie, la Suède, l’Écosse et le Royaume-Uni – ont déjà pris l’engagement de mettre fin à la vente de véhicules diesel et essence au plus tard en 2030.** Il s’agit d’envoyer un signal clair favorable au déploiement des véhicules électriques mais aussi au développement des filières du biogaz et de l’hydrogène, dont les performances environnementales doivent encore s’améliorer, et au

report modal vers les solutions les plus sobres en carbone. Cet amendement a été élaboré en lien avec le Réseau Action Climat.

- Un avis défavorable sur ces amendements et réponse du gouvernement

Mme Barbara Pompili, ministre. (...) “ Le délai ne paraît pas suffisant pour avancer de 2040 à 2030 l’objectif de fin de vente des voitures et véhicules utilitaires légers (VUL) utilisant des énergies fossiles. Peu de pays se sont fixé un tel objectif, et la trajectoire définie par la France est similaire à celle de pays tels que l’Espagne et le Canada. (...) Nous agissons dans le cadre des négociations européennes sur les règlements d’émission des véhicules afin de chercher une convergence entre les pays pour acter un horizon commun et décider une véritable fin de la vente des véhicules utilisant des énergies fossiles. J’émetts par conséquent un avis défavorable à ces amendements. ” Commission spéciale – Samedi 13 mars 2021, séance de 14h30, compte rendu n°27

Dans sa réponse, Barbara Pompili justifie le délai de 2040 par le fait que “ peu de pays se sont fixé un tel objectif ”, or, comme retranscrit ci-dessus dans l’intervention de Mme Delphine Batho, il s’agit de rattraper le retard de la France **puisque huit pays européens : la Norvège, le Danemark, l’Irlande, les Pays-Bas, la Slovénie, la Suède, l’Écosse et le Royaume-Uni ont déjà pris l’engagement de mettre fin à la vente de véhicules diesel et essence au plus tard en 2030.**

En substance, le choix de poser un avis défavorable sur ces amendements sur cette base revient à dire que ces amendements sont refusés car la France est déjà pionnière en la matière, et qu’il faut prendre son temps. Cela permet de souligner que la majorité et le Gouvernement ont choisi une fois de plus des délais allongés, pas à la hauteur de l’urgence, contrairement à de nombreux autres pays pionniers.

Renoncement 4 : Élargir l’obligation de mettre fin à la vente des véhicules les plus émetteurs de CO2 d’ici à 2030 aux véhicules utilitaires légers (VUL).

- L’effet du paramètre réduit de l’obligation de fin de vente des véhicules les plus émetteurs de CO2 d’ici à 2030 sur le réchauffement climatique

Comme présenté ci-dessus, le secteur du transport est l’un des secteurs les plus polluants en France.

Rappel des faits énoncés préalablement :

Selon la CCC, les émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements (personnes et transport de marchandises) représentent plus de 30% des émissions nationales. Ce total est partagé entre les voitures (52 % du total), les poids lourds (19 %), les véhicules utilitaires (19 %) et les vols intérieurs (4 %). Dans son étude, la CCC écrit “ À ce jour, nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire pour atteindre une réduction d’au moins 40 % des émissions d’ici 2030 : le rapport annuel 2019 du Haut Conseil pour le Climat soulignait que ce secteur a « accumulé des retards importants par rapport à la trajectoire SNBC ”. Source

Aussi, dans son récent rapport “ Net Zéro en 2050 ”, l’Agence International de l’Energie (AIE) montre la voie à prendre afin que que les émissions mondiales de CO2 liées à l’énergie arrivent à net zéro d’ici à 2050. Pour atteindre cet objectif et limiter l’augmentation de la température

mondiale à 1,5 °C, l'AIE appelle les gouvernements à n'accepter la vente que de voitures électriques dès 2035. Source

Dans ce sens, le Royaume Uni et le Danemark ont d'ores et déjà fait le choix d'interdire la vente de voitures neuves à combustion dès 2030, avec une exemption pour les hybrides jusque 2035.

Les véhicules utilitaires légers (VUL) les plus lourds (classe III) ne seraient pas soumis à cet objectif d'obligation de fin de vente des véhicules les plus émetteurs de CO₂ d'ici à 2030. Or selon Damien Adam, député porteur de l'amendement n°7204, pour remédier à ce défaut du projet de loi, “ Cette mesure permettrait de fixer un premier objectif ambitieux à l'horizon 2030, en cohérence avec notre objectif d'interdire la vente des véhicules à énergie fossile d'ici à 2040, tout en donnant de la visibilité aux acteurs de la filière. En effet, les émissions de CO₂ étant moins élevées en moyenne pour les voitures particulières que pour les VUL, il est proposé de fixer le seuil à 120 grammes de CO₂ par kilomètre, pour la norme NEDC en 2030, ce qui correspond au niveau moyen d'émission de ces véhicules en 2020. Afin de prendre en considération la nécessité, pour les professionnels, de disposer de véhicules permettant de transporter des charges lourdes et d'éviter de contribuer à la multiplication des véhicules en circulation, en particulier en milieu urbain, les véhicules utilitaires légers les plus lourds, correspondant à la classe III, ne seraient pas soumis à cet objectif. ” Séance du vendredi 9 avril, 2e séance 15h, compte rendu.

Cette proposition d'élargissement de l'obligation de mettre fin à la vente des véhicules les plus émetteurs de CO₂ d'ici à 2030 aux VUL a été reprise par plusieurs amendements, en commission et en séance plénière de l'Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

- Un amendement, n°6211, de Jean-Luc Fugit, présenté lors de la séance du vendredi 9 avril, 3e séance, compte rendu.
- Un amendement, n°7204, d'Adam Damien, (énoncé ci-dessus) présenté lors de la séance du vendredi 9 avril, 2e séance 15h, compte rendu.

Sur l'amendement de M. Jean-Luc Fugit, qui ajoute un jalon intermédiaire en 2035 (Fin de la vente de VUL neufs utilisant **exclusivement** des énergies fossiles) avant la fin de la vente des véhicules à énergie fossile d'ici à 2040: “ Nous avons évoqué l'idée de renforcer la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers – une trajectoire définie par la loi d'orientation des mobilités (LOM). Je propose ici de le faire pour les VUL, en ajoutant un jalon intermédiaire en 2035, année à partir de laquelle les VUL neufs utilisant exclusivement des énergies fossiles ne pourraient plus être vendus.(...) Je rappelle que, dans les agglomérations, les VUL jouent malheureusement un rôle non négligeable dans l'émission d'oxydes d'azote, un rôle presque aussi important que les véhicules particuliers – certes plus nombreux. Aussi, pour me résumer, en nous montrant plus ambitieux, nous pourrions à la fois, sur le plan climatique, diminuer plus fortement les émissions de CO₂ et, sur le plan sanitaire, celles d'oxydes d'azote.

Ici, une fois de plus est démontrée l'importance que revêt une vraie régulation de l'industrie automobile, qui en plus d'être fortement polluante, constitue également une urgence sanitaire

- Un avis défavorable sur ces amendements :

Réponses du Gouvernement :

Barbara Pompili : « Or le secteur des VUL est très particulier, comme vous le savez parfaitement. Il est diversifié, sert des usages variés : les professions concernées incluent de très petites entreprises

et des artisans. Il me semble donc nécessaire d'approfondir la question, et l'étude de l'impact de la mesure, en concertation avec les acteurs concernés, ce qui pourrait permettre de déboucher sur un amendement dans la suite du processus législatif, en commission mixte paritaire, par exemple. Tout en partageant l'esprit de votre amendement, je vous propose donc de le retirer, pour l'instant. » Séance du vendredi 9 avril, 2e séance 15h, compte rendu

Barbara Pompili : « Votre amendement porte sur les véhicules utilisant exclusivement des énergies fossiles. Or, déjà, la plupart des carburants essence et diesel incorporent une part de biocarburant, et du biogaz est injecté dans les réseaux de gaz qui alimentent les points d'avitaillement. Aussi la portée de votre amendement n'est-elle pas certaine. Par ailleurs, il ne paraît pas nécessaire d'inscrire dans la loi un jalon supplémentaire cinq ans avant la date fixée par la LOM pour la fin de la vente des VUL utilisant des énergies fossiles. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement. » Séance du vendredi 9 avril, 3e séance, compte rendu

Pour revenir sur la réponse de Mme Pompili de la Séance du vendredi 9 avril, 3e séance, l'incorporation de biocarburants conventionnels est aujourd'hui plafonnée à 7% de l'énergie contenue dans les carburants (source : 12/04/2021 Biocarburants - Ministère de la Transition Écologique), ainsi, la part des biocarburants présents dans les carburants semble très faible dans ce contexte et la réponse de Mme Pompili ne répond pas à l'enjeu soulevé qui est de réduire fortement l'utilisation des énergies fossiles pour les véhicules.

On notera également que le Conseil d'Etat, dans son avis sur la restriction progressive de la circulation de certaines catégories de véhicules particulièrement polluants, notait que cette mesure "n'est pas disproportionnée au regard des motifs impérieux de santé publique et de protection de l'environnement qui la justifient."

De plus, dans sa première réponse, une fois de plus, Mme Pompili justifie sa demande de retrait d'amendement en disant qu'il faut étudier l'impact de la mesure... impact qui est pourtant très clairement exprimé par les dépositaires dudit amendement. Incompréhension une fois de plus vis à vis de la réponse de la ministre.

Renoncement 5 : Rétrofitage des véhicules

- L'effet du paramètre retrofitage des véhicules sur le réchauffement climatique

Comme présenté ci-dessus, le secteur du transport est l'un des secteurs les plus polluants en France.

Rappel des faits énoncés préalablement :

Selon la CCC, les émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements (personnes et transport de marchandises) représentent plus de 30% des émissions nationales. Ce total est partagé entre les voitures (52 % du total), les poids lourds (19 %), les véhicules utilitaires (19 %) et les vols intérieurs (4 %). Dans son étude, la CCC écrit " À ce jour, nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire pour atteindre une réduction d'au moins 40 % des émissions d'ici 2030 : le rapport annuel 2019 du Haut Conseil pour le Climat soulignait que ce secteur a « accumulé des retards importants par rapport à la trajectoire SNBC ». Source

Aussi, dans son récent rapport " Net Zéro en 2050 ", l'Agence International de l'Energie (AIE) montre la voie à prendre afin que les émissions mondiales de CO2 liées à l'énergie arrivent à net zéro d'ici à 2050. Pour atteindre cet objectif et limiter l'augmentation de la température

mondiale à 1,5 °C, l'AIE appelle les gouvernements à n'accepter la vente que de voitures électriques dès 2035. Source

Le retrofit des véhicules (remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique et une batterie) est une solution écologique, mais également une solution sociale, puisque son coût est inférieur à l'achat d'un véhicule électrique neuf.

Une étude récente (19/05/2021) de l'ADEME Transformer les véhicules thermiques en véhicules électriques : quelles conditions nécessaires à un retrofit économe, sûr et bénéfique pour l'environnement démontre que le retrofit électrique est “ une solution pertinente pour répondre aux enjeux de qualité de l'air et climatique en limitant les émissions de gaz à effet de serre ou de polluants et en réduisant automatiquement l'usage des matières premières. ”

Aussi, “ lorsqu'un retrofit électrique est possible sur un véhicule, cette option présente toujours une baisse supplémentaire des émissions par rapport au choix de l'achat d'un véhicule électrique neuf. (...) Concernant les citadines, qui représentent un parc considérable de véhicules qui pourraient être retrofités, leur conversion permettrait de réduire de 66% les émissions de CO2 par rapport au scénario de conservation du véhicule diesel et de 47% par rapport au scénario d'achat d'un véhicule électrique neuf, selon les hypothèses de calcul prises dans l'étude. Concernant le retrofit des autobus, l'impact sur les émissions de GES serait de -87% d'émission de CO2 par rapport au scénario de conservation du véhicule diesel et -37% par rapport au scénario d'achat d'un véhicule électrique neuf. ” Ainsi, l'avantage du retrofit, tant pour l'environnement que d'un point de vue économique, semble clair.

La Convention Citoyenne, dans son Rapport final, préconisait :

Nous souhaitons proposer des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État pour l'achat d'un véhicule propre. Ces prêts pourront être limités à des gammes de véhicules légers et pas trop chers.

Dans cette proposition, les prêts à taux zéro pourraient être élargis au changement de moteur d'un véhicule ancien :

→ Cette évolution (par exemple, installer un moteur éthanol ou électrique dans une voiture dont le moteur était thermique à l'origine), appelée retrofit est permise par les textes ;1

→ Nous souhaitons que les aides prévues pour l'achat d'un véhicule neuf soient élargies au changement de moteur d'une voiture existante ;

→ Pour les personnes à faible et très faible revenu, nous souhaitons la prise en charge totale du coût du changement de moteur quand elles souhaiteront passer d'un moteur thermique vers un moteur fonctionnant à l'éthanol.

Cette proposition de fixer un objectif de 100 000 véhicules retrofités d'ici 2030 a été reprise par un amendement, présenté en séance plénière à l'Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

- Amendement n°4599 Damien Pichereau. Séance du vendredi 9 avril, 3e séance, compte rendu : Fixer un objectif de 100 000 véhicules retrofités d'ici 2030.

Réponse de la majorité et du Gouvernement, Séance du vendredi 9 avril, 3e séance, compte rendu :

Jean-Marc Zulesi : « Je partage votre volonté de développer le retrofitage, et c'est d'ailleurs pourquoi, avec vous, nous avons fait évoluer l'arrêté du 13 mars 2020, afin de promouvoir les véhicules retrofités. Il y a, derrière, toute une filière et l'occasion d'en faire une fierté française. Je ne pense toutefois pas nécessaire d'inscrire dans la loi l'objectif que vous voulez fixer ; il faudrait plutôt travailler sur des dispositifs d'accompagnement financier. C'est pourquoi je vous demande de retirer votre amendement, ou alors j'émètrai un avis défavorable. »

Barbara Pompili : « Nous voulons donc vraiment mettre cette filière en marche. En revanche, fixer dans la loi des objectifs aussi spécifiques et sans avoir le recul suffisant pour apprécier le potentiel de cette pratique, pour savoir jusqu'où nous pouvons aller, me paraît un peu précipité et donc pas forcément opportun. C'est la raison pour laquelle je vous invite à retirer votre amendement. »

Les réponses de M. Jean-Marc Zulesi et de Mme Barbara Pompili ne fournissent pas d'éléments tangibles qui justifieraient leur avis défavorable à cet amendement. Comme pour l'isolation des bâtiments : un soutien des autorités est appréciable, mais ne suffit pas à faire changer les comportements face à l'urgence climatique, il faut des objectifs chiffrés et concrets dans la loi pour que les choses changent effectivement. Le gouvernement et les ministres doivent prendre leurs responsabilités.

Renoncement 6 : Appliquer un taux réduit de TVA aux opérations de vente ou de location de véhicules neufs les moins polluants.

Comme présenté ci-dessus, le secteur du transport est l'un des secteurs les plus polluants en France.

Rappel des faits énoncés préalablement :

Selon la CCC, les émissions de gaz à effet de serre issues des déplacements (personnes et transport de marchandises) représentent plus de 30% des émissions nationales. Ce total est partagé entre les voitures (52 % du total), les poids lourds (19 %), les véhicules utilitaires (19 %) et les vols intérieurs (4 %). Dans son étude, la CCC écrit " À ce jour, nous ne sommes pas sur la bonne trajectoire pour atteindre une réduction d'au moins 40 % des émissions d'ici 2030 : le rapport annuel 2019 du Haut Conseil pour le Climat soulignait que ce secteur a « accumulé des retards importants par rapport à la trajectoire SNBC ». Source

Aussi, dans son récent rapport " Net Zéro en 2050 ", l'Agence International de l'Energie (AIE) montre la voie à prendre afin que les émissions mondiales de CO2 liées à l'énergie arrivent à net zéro d'ici à 2050. Pour atteindre cet objectif et limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 °C, l'AIE appelle les gouvernements à n'accepter la vente que de voitures électriques dès 2035. Source

Pour favoriser la transition vers un parc automobile plus propre, la CCC a notamment proposé d'augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d'aider davantage les ménages et les professionnels à faire l'acquisition de véhicules propres. En effet, dans sa Proposition SD-C1.1, la CCC proposait une augmentation du montant du bonus à 9 000 € (soit + 25%), en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO2. En complément, la CCC proposait de :

- “ Créer un bonus de 1000 euros pour l’achat de véhicules d’occasion peu polluants, à condition de conserver le véhicule pendant au moins 3 ans et que le véhicule ait au moins 5 ans. Des garde-fous juridiques devront être prévus pour limiter les éventuels abus ;
- Ouvrir la prime à la conversion pour les véhicules très polluants quelle que soit l’ancienneté du véhicule ;
- Les prix des voitures dans les départements d’outre-mer étant en moyenne 5 à 8 % plus chers, nous proposons l’augmentation du montant du bonus spécifique pour les outre-mer à 10 000 € (soit +33%), en répartissant ce bonus entre le bonus poids et le bonus CO2. Pour information : le bonus dépend des émissions du véhicule et de son prix. Il est de 6 000 € pour les véhicules électriques de moins de 45 000 €.”

Une fois de plus, contrairement à la promesse faite par Emmanuel Macron de transmettre “sans filtre” les 146 propositions de la CCC, prononcée le 20 juin 2020 devant les 150 membres de la Convention Citoyenne pour le Climat, applaudies par Mmes Pompili et Wargon et M. Djebbari (voir citation plus haut), le projet de loi adopté le 10 février 2021 ne reprend pas “ sans filtre ” la proposition “ Augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d’aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution ” (PROPOSITION SD-C1.1).

Dans le travail d’analyse du suivi des propositions de la Convention Citoyenne exercé par “Les 150”, on note concernant cette proposition “La proposition de la Convention nécessite un décret ainsi que des modifications du code de l’énergie qui auraient dû figurer dans le projet de loi de finances pour 2021 ou le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.” ([Source](#))

Cette proposition d’augmenter le bonus pour les véhicules peu polluants, afin d’aider davantage les ménages et les professionnels dans leur évolution a été reprise par un amendement, présenté en séance plénière à l’Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

- Amendement n°5109 Jean-Paul Lecoq. Séance du samedi 10 avril, 1ère séance, compte rendu

Cet amendement s’inscrit dans la même perspective que la proposition de la CCC : il vise en effet à améliorer encore l’efficacité des dispositifs de prime à la conversion et de bonus écologique.

“ Il s’agit, avec cet amendement, non seulement de permettre aux constructeurs d’afficher un prix d’acquisition de ces véhicules plus attractif pour les particuliers, mais également de les inciter à investir de nouveau le marché des petites voitures légères et peu polluantes car, si les petites voitures représentent 58 % des ventes intervenues en France sur les cinq premiers mois de l’année, ces voitures sont, malheureusement, quasiment toutes produites hors de France. On pourrait donc considérer que cette prime pour les citadines s’apparente à une prime aux délocalisations. La relocalisation de la production de petites voitures légères et peu émettrices est donc un enjeu primordial, qui suppose que l’État joue à l’avenir pleinement son rôle de stratège en matière industrielle. ” Amendement n°5109 Jean-Paul Lecoq.

Réponses du Gouvernement : Séance du samedi 10 avril, 1ère séance, compte rendu

Jean-Marc Zulesi : « Cet amendement est contraire à la directive TVA de 2006. Par ailleurs, il n’est pas possible d’assurer la répercussion de la baisse de TVA in fine sur le prix du véhicule. J’émet donc un avis défavorable. »

Barbara Pompili : « l'avis du Gouvernement est également défavorable. »

Il est réellement particulier de voir la majorité se questionner sur l'utilité d'un taux de TVA réduit sur les véhicules les moins polluants, alors que l'amendement proposé vise précisément à ajouter les véhicules les moins polluants à la liste des produits à taux de TVA réduit, liste déjà bien fournie où on retrouve l'eau et l'alimentation, des produits de soin essentiels, les livres, les places de théâtre, ainsi que les produits de protection et d'hygiène liés au COVID-19. Pourquoi, si les baisses de TVA n'ont aucun impact sur les prix, M. Zulesi ne propose-t-il pas de supprimer celles qui existent ?

Renoncement 7 : Conditionner les aides de l'Etat à la réalisation d'une rénovation performante

Jusqu'à présent, toutes les politiques publiques mises en place en France restent basées sur la seule incitation. Cette approche a échoué à atteindre les objectifs, tant quantitatifs (rythme de réalisation) que qualitatifs (performance des travaux) dictés par les enjeux climatiques. La plupart des rénovations concernent des lots de travaux isolés, sans compréhension globale du logement ni coordination. Or, l'ADEME a montré que ce type de rénovations par étapes représente une surconsommation importante par rapport à des rénovations complètes et performantes (+60% de consommation pour une rénovation menée en 6 étapes par exemple).

La Fondation Abbé Pierre dans son rapport de janvier 2021 sur le mal-logement faisait état de plus de 3 millions de personnes dont presque 1,5 million de ménages ayant eu froid pour des raisons liées à la précarité énergétique. Les faibles réponses institutionnelles et le manque d'obligation ne résout rien à la situation de personnes dont les factures liées au chauffage sont trop élevées par rapport à leur pouvoir d'achat. Cette précarité est particulièrement présente dans le parc de logements résidentiels classés F&G, qui doivent faire l'objet d'une action prioritaire en matière de rénovation performante. Alors que la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) de 2015 prévoyait la rénovation de l'ensemble des passoires énergétiques (classe F&G) d'ici à 2025, celle-ci a été reportée à 2028 par la loi énergie climat (LEC) de 2019, sans pour autant préciser les modalités opérationnelles et les conditions de mise en œuvre de cette obligation à rénover.

La conclusion qui s'impose, et que la Convention Citoyenne pour le Climat a choisi d'inclure dans ses propositions, est que, la mise en œuvre d'une obligation de rénovation globale est inéluctable, et les conditions de sa mise en œuvre doivent être préparées.

Pour y parvenir, la mise en œuvre de l'obligation doit être :

- progressive pour donner aux acteurs économiques, techniques et financiers le temps de s'organiser,
- équitable et accompagnée pour être acceptée par l'ensemble de la population, notamment les plus modestes (maîtrise des charges induites),
- pragmatique pour prendre en compte la capacité réelle des différents acteurs (ménages, entreprises, financeurs...) à mener à bien les projets de rénovation,
- efficiente pour réellement atteindre l'objectif national d'un parc bâti performant (niveau BBC ou équivalent) à l'horizon 2050, en s'appuyant sur les dynamiques locales.

Conditionner les aides à une rénovation performante est un des dispositifs qui permettra la nécessaire accélération et la montée en qualité des rénovations dans les années à venir.

En effet, comme présenté ci-dessus, selon la CCC, les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur résidentiel et tertiaire représentent 16% des émissions nationales. Les propositions de la CCC en ce sens visent à réduire ces émissions par 2 en 2040. Il faut isoler et

- L'effet de conditionner les aides d'Etat à la réalisation d'une rénovation performante sur le réchauffement climatique

re 5 et 7 millions de passoires thermiques. Il faut tripler le nombre de rénovations par an selon la CCC. Des primes sans obligation et sans conditionnalité ne permettront pas d'atteindre ces objectifs. Et une obligation sans primes suffisantes ne sera pas acceptée par la population. Il faut donc en même temps des primes suffisantes et une obligation.

Aussi conditionner les aides de l'Etat à une rénovation performante fait partie des dispositions efficaces pour limiter le réchauffement climatique.

L'enjeu de cette mesure est de permettre que les aides de l'Etat allouées pour la rénovation des bâtiments soient conditionnées afin de créer une incitation beaucoup plus forte aux rénovations performantes.

Comme le rappelle l'auteur de l'amendement déposé en ce sens à l'Assemblée Nationale :

Pour rappel, selon le rapport de la mission d'information sur la rénovation thermique des bâtiments enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 février 2021, les rénovations globales (dont la définition s'approche de celle de la rénovation performante retenue à l'article 39) ne représenteraient à ce jour que 0,2 % des travaux de rénovation, alors même qu'elles doivent être mises en œuvre à grande échelle pour permettre d'atteindre les objectifs fixés. De plus, bien que plus onéreuse à court terme, la rénovation performante est au final plus économique qu'une rénovation par étapes qui nécessite de réinstaller un chantier à chaque nouvelle étape et qui sera très souvent abandonnée en cours de route. Pour rappel, il y a à ce jour 4,8 millions de logements F et G en France.

Le rapport de la mission Sichel publié le 18 mars dresse lui aussi le même constat : « Les propositions contenues dans ce rapport émanent d'un premier constat : trop peu de personnes s'engagent dans le parcours de réhabilitation globale de leur logement alors que des aides existent [...] Concernant ce dernier point, si la réhabilitation « geste par geste », c'est-à-dire par étapes voire par geste unique (par exemple un changement de chaudière), peut s'avérer nécessaire dans certains cas – notamment en cas d'obsolescence d'un équipement, la réhabilitation globale doit être encouragée pour atteindre des objectifs ambitieux en matière d'économie d'énergie et de confort (au minimum en passant à deux étiquettes supérieures, au mieux en atteignant une étiquette A ou B lorsque cela est techniquement envisageable) » (p. 9-10).

Cette contrainte devra être complétée par des mesures d'accompagnement financier nécessaires, notamment pour les ménages les plus modestes.

Cette proposition d'introduire une conditionnalité aux aides de l'Etat pour des rénovations performantes a été reprise dans un amendement présenté en séance plénière à l'Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

- Amendement n°3677 Bruno Millienne, Séance du mardi 13 avril, 2ème séance, compte rendu.

Lors de la présentation de son amendement, Bruno Millienne a ajouté ceci :

“ Il s’agit par là de créer une incitation beaucoup plus forte aux rénovations performantes. En effet – nous en avons déjà discuté, vous ne serez donc pas étonnés –, le gain obtenu par le passage d’une classe F ou G à une classe E paraît trop faible pour atteindre les objectifs fixés à grande échelle. Il est donc nécessaire d’encourager beaucoup plus vigoureusement le recours à la rénovation performante pour ce type de logements. ”

Aussi, M. Bruno Millienne, en présentant son amendement, démontre bien à quel point il est nécessaire afin de respecter les objectifs (de réduction de gaz à effet de serre, de la SNBC, etc) fixés par le gouvernement lui-même.

Réponses du Gouvernement :

M. Mickaël Nogal, rapporteur : “ La conditionnalité des aides est un sujet important sur lequel nous aurons l’occasion de revenir ; néanmoins, même si nous avons voté hier les définitions de la rénovation performante et de la rénovation globale, nous devons continuer à accompagner aussi la rénovation par gestes, y compris – c’est le sens de l’action du Gouvernement – pour accélérer le remplacement des chaudières au fioul, sur lequel nous obtenons de bons résultats. Conditionner les aides en fonction de la définition retenue hier risquerait de nous mettre en difficulté. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable. ”

Mme Emmanuelle Wargon : “ Même avis. ”

Ici, M. Nogal, pour justifier son argument de “ rénovation par geste ”, fait référence à “ l’accélération du remplacement des chaudières au fioul ”, alors que ce dit remplacement a été retardé d’un an par le gouvernement, de juillet 2020 à juillet 2021, pour y aller “tranquillement” (justification de Mme Barbara Pompili, cf ci-dessous explicité dans la présentation de l’amendement relatif à l’interdiction de la vente de véhicules thermiques).

Réponse de M. Bruno Millienne au retour de M. Nogal et Mme Wargon :

“ J’entends bien ce que vous dites, monsieur le rapporteur. Franchement, ce qui me préoccupe dans cette partie du projet de loi, c’est que nous devrions essayer d’être plus incitatifs pour les classes F et G. Je crains qu’avec la rénovation par gestes que vous évoquez, les gens s’arrêtent à une classe alors qu’ils auraient pu aller plus loin. Évidemment, mon amendement tient compte des impossibilités techniques et, quand il y a une impossibilité technique, on ne peut pas demander une rénovation globale. J’imagine que mon amendement ne passera pas, maintenant que vous y avez donné un avis défavorable, mais cette mesure aurait représenté un gain appréciable pour les logements de classe F ou G. ”

Réponse de Mme Emmanuelle Wargon :

“ En complément de ce que disait M. le rapporteur, je pense à tous ces propriétaires, qu’ils soient propriétaires bailleurs ou occupants, qui devront déjà engager des travaux pour sortir leur logement de l’étiquette F ou G. On ne peut pas toujours partir d’une classe F ou G pour faire une rénovation performante. Nous allons inciter les propriétaires au maximum, mais limiter les aides aux seules rénovations performantes, c’est prendre le risque que beaucoup d’entre eux renoncent purement et simplement aux travaux ; cela reviendra, pour des propriétaires occupants, à ce qu’ils restent dans des bâtiments mal isolés et, pour les propriétaires bailleurs, qu’ils sortent de très nombreux logements du parc locatif. C’est donc un avis vraiment défavorable sur le fond. ”

Aussi, le risque que les gens s’arrêtent à une classe alors qu’ils auraient pu aller plus loin, tel que l’affirme M. MillienneNogal est bien réel, ce qui limite fortement la réduction des émissions de CO2 induites par les rénovations non conditionnées.

Renoncement 8 - Refus d'un plan de rénovations obligatoires - même conditionnelles - des bâtiments

- L'effet de l'absence plan d'isolation thermique cohérent sur le réchauffement climatique

Selon la Convention citoyenne pour le climat (CCC), les émissions de gaz à effet de serre issues du secteur résidentiel et tertiaire représentent 16% des émissions nationales. Leur proposition vise à les réduire par 2 en 2040. Il faut isoler entre 5 et 7 millions de passoires thermiques. Il faut tripler le nombre de rénovations par an selon la CCC. Des primes sans obligation ne permettront pas d'atteindre ces objectifs. Et une obligation sans primes suffisantes ne sera pas acceptée par la population. Il faut donc en même temps des primes suffisantes et une obligation.

L'urgence et les bénéfices de la rénovation énergétique des logements font largement consensus, que ce soit pour des raisons environnementales (maîtrise des consommations d'énergie et décarbonation), économiques (création d'activités et d'emplois non-délocalisables), sociales (lutte contre la précarité et l'exclusion) ou sanitaires (qualité de l'air et confort d'hiver comme d'été).

Pour un vrai plan de rénovation des bâtiments à la hauteur, il faut au minimum 4 milliards par an selon le rapport d'Ernst & Young et du WWF "Monde d'après : l'emploi au cœur d'une relance verte". Le rapport précise que cela permettrait de créer plus de 200.000 emplois en France.

Le Haut Conseil pour le Climat, dans son rapport du 24 novembre 2020, précise :

“ La massification de la rénovation énergétique nécessite d'accroître fortement et de manière pérenne les montants investis par rapport aux tendances passées. L'investissement annuel total (public et privé) en rénovation énergétique, actuellement estimé à environ 13 milliards d'euros, devra être multiplié au moins par deux en quelques années. Pour soutenir cet effort, les dispositifs de soutien public, actuellement de l'ordre de 4 milliards d'euros, devront être quadruplés. ”

Pourtant, le gouvernement prévoit seulement de doubler, et pas de quadrupler, les aides : " Donc, nous allons plus que doubler le budget des aides des ménages à la rénovation de leurs logements ", affirme Emmanuelle WARGON à l'issue du 5e Conseil de défense écologique (Source).

Le Rapport Sichel, rendu en mars 2020, précise quant à lui que :

“ la Commission européenne a publié en 2020 sa stratégie pour « une vague de rénovations » qui affirme l'importance de la rénovation énergétique dans le cadre d'une transition européenne vers une économie neutre en carbone en 2050. Annoncée dans le Pacte vert pour l'Europe, l'objectif est de rénover 35 millions de bâtiments (publics et privés) d'ici 2030 avec un investissement annuel de 275 milliards d'euros.” La Commission européenne précise bien qu'il s'agit d'un besoin d'investissement additionnel de 275 milliards par an au niveau européen. Un rapide calcul (la France comptant pour 15% de la population européenne) permet d'évaluer à 40 milliards € par an les besoins pour la France, publics et privés, sur base de ce chiffre de la Commission européenne.

D'après le rapport Sichel, il faudrait 10 milliards d'euros d'aides publiques par an, uniquement pour rénover les passoires en dix ans (plus précisément, les aides publiques devraient être de 116 milliards € pour amener toutes les passoires thermiques au niveau BBC, ou 93 milliards € pour amener les 2/3 au BBC et 1/3 au niveau C). Pour rappel, les aides publiques totales par an en France aujourd'hui sont de 5,8 milliards, et ne concernent pas que les passoires loin de là (mais aussi les logements C, D ou E par exemple, qui sont très nombreux). Cela correspond donc à

l'ordre de grandeur avancé par le Haut Conseil pour le Climat : la nécessité de quadrupler les aides publiques aux passoires thermiques pour les rénover en dix ans.

En février 2021, le Groupe d'appui de la Convention Citoyenne pour le Climat fait cette évaluation : “ Le gouvernement a mis en place des aides supplémentaires dans le cadre du plan de relance. Cependant :

- les aides actuelles ne semblent pas à la hauteur des montants demandés par les membres de la CCC,
- il ne s'agit pas d'aides pérennes, car le plan de relance s'achèvera en 2022.” (Source)

Pourtant, taxer la spéculation peut rapporter 50 milliards par an, dont environ 10 milliards pour la France. Cette somme suffirait à financer durablement, chaque année d'ici 2030, un plan de rénovation des logements avec des aides massives, à la hauteur du montant identifié par EY et le WWF (4 milliards €), et quasiment à la hauteur du montant identifié par le Haut Conseil pour le climat (12 milliards €).

Avec de tels montants mobilisés sur le long terme, on aurait de sérieuses chances d'arriver au nécessaire triplement du nombre de rénovations annuelles, si ces montants étaient combinés à l'instauration d'une obligation de rénovation, ou à tout le moins d'une obligation conditionnelle. Comme montré en introduction de cette plainte (citation de la note de Matthieu Orphelin), cette obligation à elle-seule permettrait de doubler l'impact carbone de la loi.

Contrairement à la promesse faite par Emmanuel Macron de transmettre “sans filtre” les 146 propositions de la CCC, prononcée le 20 juin 2020 devant les 150 membres de la Convention Citoyenne pour le Climat, applaudies par Mmes Pompili et Wargon et M. Djebbari (voir citation plus haut), le projet de loi adopté le 10 février 2021 ne reprend pas “sans filtre” la proposition de la CCC de “Contraindre les propriétaires occupants et bailleurs à rénover de manière globale” (PROPOSITION SL1.1) ni celle de “Système progressif d'aides à la rénovation, avec prêts et subventions pour les plus démunis” (PROPOSITION SL1.4).

Face au refus du gouvernement d'instaurer une obligation de rénovation recommandée par la CCC - refus basé sur des arguments essentiellement financiers - des acteurs de terrain, entrepreneurs et associatifs, des groupes comme France Nature Environnement ont élaboré une proposition alternative : l'obligation conditionnelle, conditionnée à la faisabilité technique et financière de la rénovation.

En bref, l'obligation de rénovation ne s'appliquerait qu'à condition que celle-ci soit réputée :

- Techniquement accessible : existence d'au moins une offre technique permettant la rénovation globale, ou à défaut la rénovation performante ;
- Financièrement accessible : existence d'au moins une offre financière permettant le financement de la rénovation sans perte de pouvoir d'achat pour le ménage (principe de l'équilibre en trésorerie).

Pourquoi aurait-on besoin d'une obligation s'il existe une solution technique et financière qui ne coûte rien ? Parce que malheureusement tout le monde n'est pas forcément convaincu de l'urgence climatique et, même en présence d'une offre technique et financière accessible, certains s'arrêteront à l'inconfort de quelques travaux chez soi ou au manque de temps pour entreprendre les démarches et découvrir les avantages liés, tant en termes de confort que de baisse de facture énergétique. Et malheureusement la crise climatique ne nous permet pas d'attendre que tout le monde soit suffisamment convaincu pour faire la démarche spontanément.

Cette proposition d'obligation conditionnelle a été reprise par plusieurs amendements, en commission et en séance plénière de l'Assemblée Nationale.

Les Ministres visés par cette plainte ont activement contribué à ce que ces amendements ne soient pas adoptés.

Mme Wargon n'a pas caché dans les médias son opposition à cette proposition :

Il ne saurait être question, en revanche, d'obliger les propriétaires occupants à rénover leur bien, fût-il une passoire thermique. En effet, selon la ministre, si les propriétaires bailleurs "pourront être sanctionnés pour avoir mis en location un bien désormais considéré comme indécent parce que classé F ou G" à partir de 2028, il serait en revanche "très compliqué de sanctionner les propriétaires occupants pour le fait d'habiter une passoire". La sanction serait d'une part "forcément symbolique", mais en plus, elle serait "mal vécue".

Prise à partie sur l'importance des rénovations globales et le risque de dispersion des fonds publics vers de "petits gestes" qui n'améliorent qu'à la marge les performances des logements, la ministre a argué qu'en la matière, "le mieux est l'ennemi du bien" : "pour les logements F et G, l'important c'est de démarrer les travaux, et de les amener le plus loin possible. Oui, il faut être ambitieux, mais dans certains cas c'est très ambitieux de passer de G à E ou D", au vu notamment des moyens très faibles dont disposent certains ménages. "Sur ce point la mission menée par Olivier Sichel sur le financement et l'accompagnement des opérations de rénovation va nous faire des propositions. Elles seront là d'ici le 10 ou le 15 mars", a précisé la ministre. (...)

(BâtiActu)

Emmanuelle Wargon : "Je suis contre obliger les propriétaires occupants à faire des travaux"

"Invitée d'Europe 1 dimanche, Emmanuelle Wargon, ministre déléguée au Logement, a dit son accord avec certaines critiques formulées par le collectif de citoyens notamment sur les moyens et l'accompagnement de la rénovation. Elle estime toutefois que ce serait une erreur de forcer les propriétaires occupants à rénover leur domicile, comme le proposent les 150 Français. Selon elle, ils ne doivent pas être assimilés aux bailleurs. (...)

La ministre favorable à plus d'aides et d'accompagnement

"Les citoyens nous demandent trois choses et il y en a deux sur lesquelles je suis d'accord", explique Emmanuelle Wargon. Selon elle, la Convention citoyenne demande d'abord "plus de moyens, plus d'aides publiques pour aider les ménages pour rénover les logements". Elle rappelle que le gouvernement "a beaucoup augmenté les aides dans le plan de relance", notamment par le biais de MaprimeRénov mais reconnaît que des améliorations sont possibles. "Il faut qu'on donne de la visibilité sur les années suivantes parce que c'est une politique qui va prendre des années, probablement jusqu'en 2030."

Un désaccord sur l'obligation de rénovation pour les propriétaires occupants

Enfin, "les 150 nous disent qu'on doit obliger tout le monde à rénover avec des obligations juridiques et des sanctions", une demande qu'Emmanuelle Wargon rejette. "Nous avons décidé d'obliger les propriétaires bailleurs. C'est-à-dire ceux qui mettent en location des appartements", rappelle-t-elle. Une disposition qui va rendre potentiellement "1,8 million de logements interdits à la location en 2028. Donc, on a déjà un énorme travail à faire pour que, au moment de cette interdiction, tous ces logements aient été rénovés".

C'est ce qui justifie, selon la ministre, son opposition à la Convention. "Je suis contre le fait d'obliger les propriétaires occupants, c'est à dire les gens qui sont propriétaires d'un logement et vivent chez eux, à faire des travaux." Emmanuelle Wargon le martèle : "les inciter, les aider, les accompagner, oui. Les obliger, non".

(Europe1)

Et à l'Assemblée nationale :

- Un amendement refusé au titre de l'article 40 ;

L'amendement n°3570 a été déposé le mercredi 3 mars 2021 par M. Jimmy Pahun et 3 autres députés du MoDem. Malheureusement cet amendement a été "déclaré irrecevable après publication au titre de l'article 40 de la Constitution en application de l'article 89 du règlement de l'Assemblée nationale".

Explication : "L'article 40 de la Constitution prohibe la diminution des ressources publiques par une initiative parlementaire. L'emploi du pluriel a pour effet d'autoriser la compensation d'une perte de recettes par l'augmentation d'une autre recette.

Cette compensation, communément désignée sous le terme de « gage », conditionne la recevabilité d'un amendement ou d'une proposition de loi entraînant une perte de recettes. ... De fait, lors de la discussion en séance publique, le plus souvent, le Gouvernement « lève le gage » des amendements qu'il a décidé d'accepter ou auxquels il a renoncé à s'opposer."

(Source)

En substance, le choix de déclarer cet amendement "irrecevable" sur cette base revient à dire que cet amendement est refusé car il coûterait trop cher. Cela permet de souligner que la majorité et le Gouvernement ont choisi de ne pas permettre à cette loi et à cet article d'avoir un impact budgétaire. Pourtant, une fois encore, il suffirait au Gouvernement, et en particulier au Ministre Bruno Le Maire, de soutenir la proposition de feuille de route pour une Taxe sur les Transactions Financières en coopération renforcée pour atteindre en quelques années 50 milliards de recettes annuelles dont 8 à 10 pour la France. Cette proposition de financement, ainsi que d'autres mises en avant par la CCC, permettrait largement d'adopter sans tarder l'obligation conditionnelle, une des conditions pour atteindre l'objectif de triplement des rénovations chaque année.

La Députée (LREM) Marjolaine Meynier-Millefert, quant à elle, a déposé avec de nombreux autres députés un amendement similaire, contenant également la proposition d'une obligation conditionnelle. Cet amendement-là n'a pas été déclaré irrecevable, mais il est tombé suite au vote d'un autre amendement, n'incluant pas cette notion d'obligation conditionnelle.

L'obligation conditionnelle a encore fait l'objet de dépôt d'amendements et de débats en Séance plénière :

- Un avis défavorable sur un de ces amendements

§ M. Mickaël Nogal, rapporteur.

Nous avons déjà détaillé les raisons du choix du Gouvernement, que je partage : à la suite des travaux de la Convention citoyenne, nous avons fait le choix d'interdire la mise en location plutôt que de créer une obligation, qu'elle soit conditionnelle ou générale. Le degré de coercition que nous retenons n'est pas celui que vous proposez. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(L'amendement no 2354, ayant reçu un avis défavorable du Gouvernement, est retiré.)
(L'article 39 ter, amendé, est adopté.)

§ Mme Emmanuelle Wargon, ministre déléguée....

La rénovation obligatoire sous conditions des logements et les sanctions associées, que prévoient les présents amendements, me semblent donc très compliquées à instaurer, alors que nous atteindrons les mêmes résultats grâce à de simples incitations et au financement privé du reste à charge. ...

C'est pourquoi je donne un avis défavorable à l'ensemble des amendements, en rappelant que la définition des notions de rénovation performante et de rénovation globale sera précisée par l'amendement no 6123."

(Source)

La Ministre Emmanuelle Wargon a, à plusieurs reprises, refusé la proposition de rendre obligatoire, même sous condition de solution financière et technique accessible, l'isolation des bâtiments. Elle contredit ainsi la Ministre Pompili qui laissait clairement entendre sur France Inter que la loi allait encore "forcément" évoluer sur ce point.

La Ministre Wargon refuse une mesure proposée par la Convention citoyenne qui aurait pu à elle seule doubler l'impact de la loi sur la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

Renoncement 9 - Refus d'une vraie taxe sur la spéculation recommandée par la convention citoyenne, qui pourrait financer une ambition climat rehaussée, par exemple concernant l'isolation des bâtiments

Pour gagner la bataille du climat, pour baisser les émissions de gaz à effet de serre autant que nécessaire, les solutions sont connues et largement détaillées par la Convention citoyenne pour le climat : Il faut isoler tous les bâtiments, développer massivement les transports en commun et les énergies renouvelables et transformer notre agriculture.

Mais tous ces projets, aussi utiles et rentables soient-ils à long terme, se heurtent au même obstacle : qui va payer ? Avec un financement à la hauteur, un vrai Plan Climat européen capable de faire face à l'urgence climatique pourrait créer au moins 5 millions d'emplois. 900.000 emplois en France. Mais le nerf de la guerre c'est l'argent : comment financer cet énorme chantier ?

Pas de loi climat à la hauteur sans financement adéquat.

Le rapport voté le 13 novembre 2020 par le Parlement européen sur le financement du "Green Deal" "relève que la Commission, dans sa communication du 14 janvier 2020 sur le plan d'investissement pour une Europe durable, estimait à au moins 660 milliards d'euros par an les besoins d'investissement au niveau de l'Union pour atteindre les objectifs climatiques actuels à l'horizon 2030". Le Parlement y affirme qu'il "estime que, conjuguées, les propositions contenues dans le présent rapport peuvent mobiliser les 660 milliards d'euros annuels nécessaires pour remporter la bataille pour le climat et l'emploi."

La proposition de nouvelle ressource qui a le plus haut revenu potentiel cité par ce rapport c'est "une taxe sur les transactions financières (TTF) [qui] pourrait rapporter jusqu'à 57 milliards d'euros par an".

Malheureusement, le Gouvernement français, et en particulier le Ministre des finances Bruno Le Maire, refuse cette solution.

En effet, il refuse en même temps d'avancer avec une masse critique de pays pionniers européens vers une taxe qui pourrait à terme mobiliser jusque 50 à 60 milliards € par an, et il refuse en France que la loi climat ait le moindre coût budgétaire sur le long terme.

La TTF était d'ailleurs une des premières solutions de financement d'une loi climat à la hauteur de l'urgence largement soutenues (Dans la catégorie " Consensus fort ") par la Convention citoyenne. Voir à ce sujet, dans le rapport final de la Convention citoyenne, la section "Note de synthèse relative aux orientations proposées par les membres de la Convention en matière de financements", p. 426.

Pourquoi taxer la spéculation ?

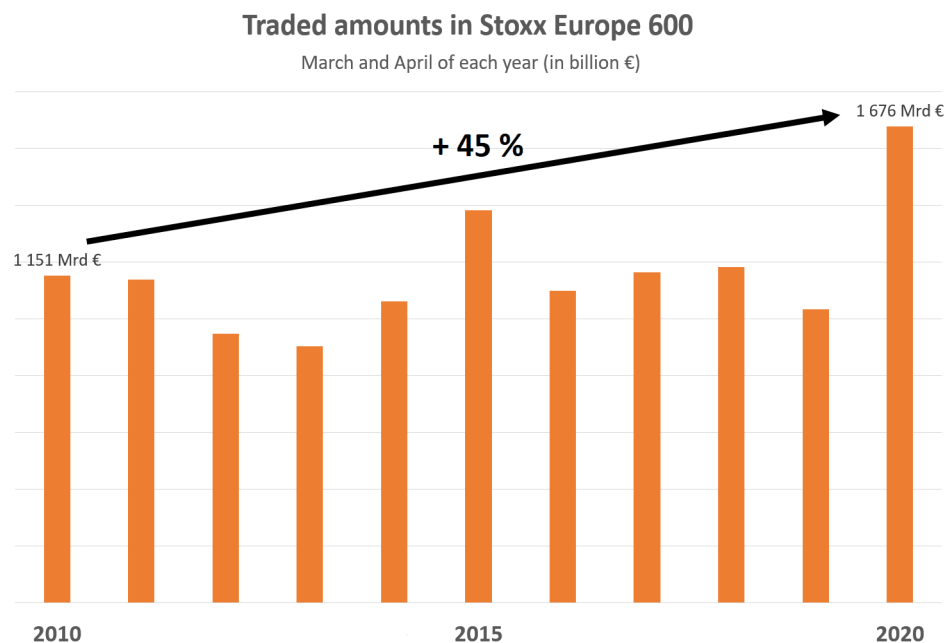
Quand on achète un téléphone, on paie toutes et tous un minimum de 15,5 % de TVA. Et même pour l'alimentation de base, même les plus vulnérables d'entre nous doivent payer 5,5 % de TVA. Chacun doit payer 5,5 % de TVA pour contribuer au financement de l'éducation, de la santé etc. Mais pour ceux qui achètent des actions sur les marchés financiers, la taxe est aujourd'hui de 0,0 %. Comment expliquer ce taux de 0,0 % ? Les actions et les obligations sont-elles encore plus essentielles à la vie que la nourriture ?

En 2011, déjà, la Commission européenne en 2011 déclarait " Les États membres de l'UE ont engagé 4 600 milliards d'euros pour renflouer le secteur financier pendant la crise financière ". " Le secteur financier bénéficie d'un avantage fiscal d'environ 18 milliards d'euros par an grâce à l'exonération de la TVA sur les services financiers. Une nouvelle taxe sur le secteur financier garantirait que les institutions financières contribuent au coût de la reprise économique et découragerait les échanges commerciaux risqués et improductifs ".

Aujourd'hui, l'économie tremble mais les marchés financiers prospèrent.

Une telle taxe sur les transactions financières pourrait-elle réellement augmenter les recettes dans le contexte de la crise actuelle ? Oui. En 2020, l'économie européenne était dans une impasse. Mais les volumes échangés en mars-avril 2020 étaient 45% plus élevés qu'en 2010 (l'année de référence pour les chiffres de la Commission européenne). En temps de crise, la volatilité est élevée, mais les volumes échangés le sont également.

Volumes échangés sur les marchés financiers sur 10 ans



Une taxe triple effet

La crise change la donne. Aujourd'hui presque tous les gouvernements d'Europe devraient comprendre l'intérêt de rejoindre les pays qui veulent taxer la spéculation.

Ensemble, ils peuvent mobiliser plus de 50 milliards d'euros par an. Avec un triple objectif :

(1) 15 milliards pour rembourser le plan de relance européen sans taxer Monsieur et Madame Tout-le-monde

(2) 35 milliards pour créer des centaines de milliers d'emplois via le Plan Climat européen. Rien qu'en France, l'Ademe annonce la création de 900.000 emplois si on arrive à financer un vrai plan climat.

(3) Libérer des ressources pour la santé : sur 30 ans, la France doit rembourser 67 milliards (et l'Allemagne près de 100 milliards) pour le plan de relance. Si ces sommes sont remboursées par la taxe sur la spéculation, la France pourra garder ces 67 milliards (l'Allemagne ces 100 milliards), et les investir dans la santé ou les retraites.

En bref : il est urgent d'investir dans le climat, la santé et l'emploi.
La première solution : une taxe sur la spéculation !

Qu'est-ce qu'ils attendent ? Tout est prêt

Après des années de mobilisation, une proposition de directive a été publiée en septembre 2011. Avec un taux très raisonnable (entre 0,01% et 0,1%), la Commission européenne affirmait qu'on pourrait collecter 81 milliards € par an en 2020.

Le Brexit nous a fait perdre 30% de l'assiette.

Mais, comme l'affirme le rapport voté le 13 novembre par le Parlement européen sur le financement du Green Deal, "même après le Brexit et en temps de crise économique, une taxe sur les transactions financières (TTF) pourrait rapporter jusqu'à 57 milliards d'euros par an". Dans ce rapport, le Parlement "réitère son appel à tous les États membres pour qu'ils adhèrent au cadre de coopération renforcée sur la TTF".

Le Parlement européen, dans un autre rapport, a demandé que cette taxe entre en vigueur dès 2024.

Quelques pays pionniers peuvent avancer sans attendre

L'Europe est trop souvent paralysée par la règle de l'unanimité. Mais une coopération renforcée permet à quelques pays pionniers d'avancer sur une proposition sans attendre un accord à 27. Si un pays refuse d'y participer, c'est son problème, mais aucun ne peut bloquer. Et la porte reste ouverte aux pays qui souhaiteront rejoindre cette coopération plus tard.

Une nouvelle proposition de directive est sur la table depuis 2013, pour créer une TTF en coopération renforcée.

Aujourd'hui, Jean Castex et Bruno Le Maire refusent une vraie taxe sur la spéculation

Malheureusement, aujourd'hui, le Gouvernement français bloque la négociation sur une vraie taxe sur les transactions financières. En effet, la presse a révélé un courrier confidentiel adressé aux Ministres des finances européens. Le Ministre autrichien des finances y dénonce la version française de la taxe qui "exonère 99% des transactions". C'est en effet la toute petite TTF déjà en vigueur en France que Paris tente d'étendre au reste de l'Europe. Dans son courrier, le Ministre autrichien propose de reprendre la négociation sur base de la proposition de 2011. Celle-ci taxerait à 0,1 % les actions et 0,01 % les produits dérivés et le trading à haute fréquence.

La Commission européenne a déclaré que cette taxe peut être introduite en moins de 2 ans.

Allemagne, Danemark, Pologne, Portugal, Italie... des pays très différents semblent prêts à accepter la Taxe sur la Spéculation.

Tous les pays d'Europe qui veulent rejoindre le groupe qui soutient la TTF auront une solution pour rembourser leur part de la dette commune liée au plan d'urgence, et surtout pour financer le Green Deal, le climat, la santé et l'emploi.

Les 10 et 11 décembre 2021, les chefs d'Etat et de gouvernement européens ont adopté des objectifs climatiques européens plus ambitieux qu'auparavant. En 2021, ils n'arrivent pas à se mettre d'accord sur la répartition de ces objectifs. Certains pays refusent des objectifs de réduction d'émissions plus élevés par peur de ne pas savoir comment financer la transition.

Mais, s'ils savent qu'il y aura chaque année des milliards en plus grâce à une taxe sur la spéculation, qui ira en priorité aux pays qui acceptent une plus grande part de l'objectif, pour les aider à isoler

les bâtiments, développer les transports en commun et les énergies renouvelables, il sera bien plus facile d'arriver à un accord ambitieux sur le climat !

Les citoyennes et citoyens mobilisés, avec le Parlement, ont commencé à faire bouger les lignes : dans l'accord intervenu le 10 décembre sur le budget des 7 prochaines années, la Commission européenne a pris un engagement nouveau, dans une Déclaration de la Commission européenne, qui pose l'objectif d'un accord en coopération renforcée sur la TTF pour 2022. En effet, s'il y a un accord entre quelques pays pionniers en coopération renforcée d'ici fin 2022, la Commission proposera d'en faire une nouvelle ressource européenne.

Sans accord d'ici 2022, la Commission proposera pour 2024 une nouvelle base de négociation à 27, pour "éventuelle" adoption en 2026. 2026 c'est beaucoup trop tard. Trop tard pour éviter la catastrophe climatique et sociale.

Face à 27 gouvernements qui décident à l'unanimité, le Parlement européen n'a pas pu obtenir plus. Mais on a beaucoup plus de chances d'obtenir une décision ambitieuse d'un groupe de pays pionniers en coopération renforcée.

Du côté des gouvernements européens, depuis quelques mois, les lignes commencent à bouger. Mais la France bloque toujours.

Le ministre allemand du développement, Gerd Müller (CSU), a déclaré qu'il soutenait une taxe sur les transactions financières (TTF) qui pourrait permettre de "récolter 60 milliards d'euros par an" (Zeit, 19 mai 2020).

Angela Merkel a déclaré que la TTF doit faire partie des solutions pour financer la relance. Et la TTF était identifiée comme l'une des priorités de la présidence allemande de l'UE dans le programme publié le 1er juillet.

Le ministre allemand des finances, Olaf Scholz, a déclaré en avril 2020 qu'il voyait un accord dans un « avenir proche », et a demandé à la Commission d'ouvrir la TTF à plus de pays que les dix qui la négociaient jusqu'à présent dans le cadre de la coopération renforcée. Le 21 septembre, il a insisté sur le fait qu' "il y a une certaine pression provenant du fait d'avoir une dette européenne commune qui devra être remboursée ", qu'il est optimiste que " différemment que par le passé, nous aurons des progrès que nous espérons depuis de nombreuses années ", et que l'une des " idées les plus prometteuses " est la TTF.

Un évènement majeur : alors qu'au Conseil de l'UE, il n'y avait plus eu de réunion ni de proposition écrite depuis au moins 1 an, la Présidence du Conseil a proposé une voie à suivre dans une note du 12 février, discutée au Conseil, avec les 27, le 24 février 2021. Cette note propose d'avancer par étapes, avec d'abord une TTF légèrement élargie, et avec un premier groupe de pays pionniers, pour ensuite revoir la formule après 2 ou 3 ans de mise en oeuvre, pour peut-être inclure davantage de pays et aller vers une assiette élargie, et ainsi atteindre les 57 milliards € par an demandés par le Parlement européen.

Certains pays qui refusaient la TTF la soutiennent aujourd'hui

Le Premier ministre polonais a écrit une tribune dans le Financial Times soutenant 3 nouvelles ressources propres de l'UE, dont la TTF.

La taxe sur les transactions financières (TTF) a été freinée pendant des années par la Belgique. C'est donc un fait politique majeur que le soutien à la TTF est maintenant dans l'accord de majorité du nouveau Gouvernement belge.

Des grands pays comme l'Italie, l'Espagne et le Portugal sont également favorables à cette TTF.

Ces éléments convergent et confirment les informations officielles selon lesquelles c'est bel et bien le Gouvernement Français, sous la responsabilité de Jean Castex et Bruno Le Maire, qui refuse l'adoption de la taxe sur la spéculation.

D'autres solutions de financement qui n'ont pas été appliquées par le Gouvernement, en particulier par Bruno Le Maire

On l'a vu, de nombreux amendements (580 précisément) au projet de Loi Climat à l'Assemblée Nationale ont été qualifiés d' "irrecevable après publication au titre de l'article 40 de la Constitution en application de l'article 89 du règlement de l'Assemblée nationale".

Que ce soit pour isoler les bâtiments, pour construire des infrastructures de transport alternatives bas carbone pour aider les citoyens à changer de pratiques, pour soutenir les agriculteurs dans leur transition vers une agriculture décarbonée, une des raisons principales qui empêcherait les ministres d'aller plus vite et plus loin face à l'urgence climatique, ce serait le manque de moyens financiers.

Et pourtant, de nombreuses pistes concrètes et réalistes ont été avancées par la Convention citoyenne, et n'ont pas été adoptées par le Gouvernement, en particulier par M. Bruno Le Maire.

A titre d'exemples, en voici quelques unes, largement soutenues par les membres de la Convention citoyenne, et reprise dans leur rapport final :

- Soutien de la France à la proposition de Pacte Finance-Climat au niveau européen prévoyant la création d'une Banque Européenne du Climat et d'un fonds européen du climat et de la biodiversité alimenté par un impôt européen sur les bénéfices ;
- Renforcement de la taxation des transactions financières.
- Réorientation des crédits de la Politique agricole commune (PAC) pour en faire un levier de la transition climatique en matière agricole ;
- Fléchage de l'épargne réglementée, gérée notamment par la Caisse des dépôts vers le financement de projets à faible ou zéro intensité carbone ;
- Annulation des exonérations sur les énergies fossiles (kérosène, fuel lourd, gazole) ;
- Intégration d'une nouvelle tranche d'imposition pour les revenus au-delà de 250 000 euros ; l'évolution du système d'indemnité kilométrique pris en compte dans l'impôt sur le revenu ;
- Augmentation de l'assiette fiscale et de taxation des plus hauts patrimoines privés, pouvant se traduire par le rétablissement de l'Impôt sur la fortune (ISF), ou sous une forme rénovée de type impôt écologique sur la fortune ;
- Instauration d'une taxe spécifique sur la publicité, avec affectation des recettes à des actions de sensibilisation des citoyens ;
- Création d'une taxe sur les profits des banques réalisés sur les projets d'investissement néfastes pour le climat (à hauteur de 40 % des profits réalisés) ;
- Pour les marchés financiers, disposer d'un meilleur contrôle sur les montages financiers et, plus globalement, sur la régulation des acteurs bancaires (séparation des activités de banques d'affaires des banques de détail) pour éviter le financement d'activités néfastes au climat et favoriser la transition climatique.

Ainsi, tant sur le plan des mesures générales et du respect des engagements pris que sur le plan des engagements sectoriels, l'abstention délibérée de mettre en œuvre des mesures à même de combattre efficacement le dérèglement climatique est patente.

L'abstention de combattre un sinistre résulte de l'insuffisance manifeste du projet de loi climat.

En effet, en dépit de l'engagement des membres du gouvernement de reprendre les arguments de la convention, force est de constater que le projet de loi élaboré par ces derniers constitue un obstacle au combat contre le réchauffement climatique.

Partant, l'abstention volontaire ne pourra qu'être admise.

Il s'ensuit que les deux éléments matériels de l'infraction, la survenance d'un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes et l'abstention de mettre en œuvre les actions requises sont réunies. La matérialité de l'infraction est donc incontestable.

4.2. SUR L'ELEMENT INTENTIONNEL

A l'instar du délit d'abstention d'assistance à une personne en péril, l'élément intentionnel du délit d'abstention de combattre un sinistre de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes sera constitué dès lors que le mis en cause avait conscience de l'existence du sinistre (4.2.1) et s'est délibérément abstenu de le combattre (4.2.2.).

4.2.1. Sur la conscience du sinistre

Afin de caractériser une intention coupable, il est indispensable que le mis en cause ait eu connaissance de l'existence du sinistre requérant une action.

Pour caractériser cette conscience du sinistre, le juge pénal se fonde, d'une part, sur la conscience présumée du mis en cause, notamment au regard de son niveau de connaissance et de compétence, et d'autre part, s'il se prévaut de son ignorance du sinistre qu'il était amené à combattre, des éventuelles investigations qu'il aurait conduites.

En premier lieu, il importe de déterminer le niveau de conscience du sinistre qui pouvait être légitimement attendu par le mis en cause pour en déduire une éventuelle intention coupable devant l'absence de mise en œuvre des moyens de nature à le combattre.

La chambre criminelle, dans son appréciation de l'élément intentionnel du délit visé à l'article 223-6 du code pénal s'attache à déterminer le niveau de conscience du risque en fonction de la situation du mis en cause.

Constitue un indice de niveau de conscience du risque, les attributions professionnelles du mis en cause.

En matière médicale par exemple, les compétences du médecin sont un élément objectif et déterminant pour apprécier sa conscience du péril :

« Attendu que, pour déclarer Bernard Y... coupable du délit d'omission de porter secours, l'arrêt attaqué, après avoir relevé que les symptômes décrits au médecin pouvaient être le signe " d'affections à traiter d'urgence ", énonce que celui-ci a, sans examen clinique du malade, pris une mesure dilatoire sans effet sur le processus infectieux " qu'il a consciemment et volontairement refusé de diagnostiquer selon les règles de son art " ; Attendu qu'en l'état de ces motifs, d'où il résulte que le médecin dont le concours était demandé ne pouvait se méprendre sur la gravité du péril que courait le malade, la cour d'appel a justifié sa décision sans encourir le grief allégué »

(Crim., 26 mars 1997, n°95-81439)

Une telle présomption de conscience du péril n'est pas réservée au corps médical. Cette solution a été transposée à un pilote d'avion n'ayant pas prêté secours aux occupants d'un hélicoptère avec lequel il venait d'avoir un accident :

« Attendu qu'en l'état de ces énonciations, et dès lors que Roland F..., qui avait conscience de la gravité du péril auquel se trouvaient exposés les occupants de l'appareil, s'est abstenu de provoquer les secours, la cour d'appel a caractérisé en tous ses éléments, tant matériels qu'intentionnel, le délit dont elle a reconnu le prévenu coupable, sans encourir les griefs allégués »
(Crim., 4 mars 1998, 96-86349)

En second lieu, le juge pénal recherche, dans l'hypothèse où le mis en cause allègue ne pas avoir eu connaissance de la gravité du sinistre auquel il était confronté, s'il a mis en œuvre avec une diligence raisonnable les investigations nécessaires à l'identification du sinistre auquel il était confronté et son niveau de danger potentiel.

Ainsi, en matière de délit de non-assistance à personne en danger, aucune exonération de la responsabilité pénale du mis en cause ne pourra être admise s'il est patent que ce dernier n'a conduit aucune investigation élémentaire pour identifier l'existence d'un péril ou son intensité (Voir Crim, 21 janvier 1954, JCP 1963 ; cité in *Répertoire de droit pénal et de procédure pénale*, Didier Rebut, Professeur à l'université Panthéon Assas, octobre 2003)

En l'espèce, les mis en cause avaient une parfaite conscience du sinistre, de son ampleur et de la nécessité de le combattre.

En effet, M. Jean Castex, Premier ministre interviewé sur Europe 1 le 15 décembre 2020, a déclaré *“La transition écologique, c'est un défi majeur pour tous les pays, pour la France en particulier, qui a fait le choix d'être aux avant-postes dans ce domaine, souvenez-vous, la signature à Paris de la Convention sur le climat, avec le retour des États-Unis annoncé ; c'est une formidable perspective, bon.*

Nous voulons la faire, vous faisiez allusion à ma déclaration de politique générale, avec notre méthode, c'est-à-dire, une écologie ouverte, une écologie qui ne soit pas punitive, une écologie généreuse, une écologie qui transforme, une écologie qui entraîne.

Alors le président de la République, il a recouru, il a fait appel à 150 citoyens, c'est totalement innovant, Madame, ils ont fait des propositions, des propositions fortes, que nous allons écouter, dont nous allons collectivement débattre, ça, c'est déjà nouveau.

Ensuite, eh bien, la démocratie représentative, le Parlement, va reprendre ses droits, c'est normal, c'est tout à fait normal, il va examiner un projet de loi qui sera issu des propositions des citoyens, il va en débattre, il votera, et puis, et puis, nous avons souhaité que sur ces sujets majeurs, le président en République a voulu que le peuple souverain se prononce, voyez cette innovation...”

A aucun moment le Premier Ministre ne précise que le *“projet de loi qui sera issu des propositions des citoyens”* a en réalité été amputé de l'essentiel des 146 propositions, pour un impact sur la prévention du sinistre divisé par 4.

Concernant Madame Pompili, lors de son entrée en fonction comme Ministre de la transition écologique, elle déclare le 7 juillet *“Je veux mener la transition en laquelle j'ai toujours cru. Celle qui change notre économie, notre société, pour faire face à l'urgence environnementale et vivre mieux.”*

Le 8 juillet à l'Assemblée Nationale elle déclare *“Nous avons fait un beau travail ensemble au sein de la commission du Développement durable ... sur tous ces sujets je continuerai à faire comme je l'ai fait auparavant : on va travailler ensemble, on va essayer de se mettre autour de la table et on va trouver les solutions ensemble, avec vous à l'Assemblée Nationale et avec les citoyens de la Convention citoyenne pour le climat, qui ne s'intéressaient pas à ces questions au départ. Et quand*

ils se sont jetés dans le sujet, ils ont compris l'enjeu et ils nous ont fait des bonnes propositions... Voilà les enjeux sont là, le plan de relance, l'application de la Convention citoyenne pour le climat, ... c'est sur ça qu'on va bosser”.

En 2016 déjà, dans un discours rapporté sur ses réseaux sociaux, elle affichait clairement sa pleine conscience du sinistre : “Nous avons besoin d'écologie car le monde ne peut continuer à s'autodétruire sans que nous en payons lourdement les conséquences dans nos vies, notre économie, et celle des générations qui viendront après nous. Les investissements publics et privés ne peuvent plus se concevoir dans les réponses à des besoins de croissance à court-terme, mais ils doivent être des contributions à des équilibres de long terme, réduisant les consommations d'énergie et de ressources, protégeant la biodiversité et notre air, notre eau, notre santé...”

Concernant Bruno Le Maire, ministre de l'Economie et des Finances, le 29 novembre 2019 déjà, il déclarait en conclusion du “Climate Finance Day” :

“L'Organisation Météorologique Mondiale a publié, lundi, un rapport sur les concentrations record de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. C'est un nouveau rapport, un énième rapport qui illustre l'écart entre nos objectifs environnementaux et la réalité du réchauffement climatique.

Nous sommes en train de perdre la bataille contre les émissions de gaz à effet de serre. Nous condamnons l'humanité à vivre sur une planète invivable. Nous devons réagir. (...)

Et la France considère que la finance est la meilleure arme pour gagner cette bataille. Je vous le dis : la finance est le nerf de la guerre climatique.(...)

Mais quatre ans après l'Accord de Paris, certains doutent encore. Nous devons gagner en crédibilité. Nous devons rehausser nos ambitions et aller plus vite (...)”

“Les émissions de carbone progressent et nos politiques n'avancent pas. Je cite le rapport publié par l'Organisation météorologique mondiale “Il n'y a aucun signe de ralentissement, et encore moins de diminution, de la concentration des gaz à effet de serre dans l'atmosphère malgré les engagements pris au titre de l'Accord de Paris sur le climat”.

Qu'attendons-nous pour décider ? Qu'attendons-nous pour appliquer nos décisions ? Décidons maintenant.(...)

Nous pouvons renverser la tendance. La finance est la meilleure arme pour le faire.

Mais nous ne pouvons plus attendre. Nous ne pouvons plus attendre le prochain rapport de l'Organisation Météorologique mondiale ou le prochain rapport du GIEC. Nous connaissons les constats. Les cris d'alarme sont de plus en plus forts.

A nous de les faire cesser. A la France de montrer la voie. A l'Europe de s'imposer comme le continent ayant réussi en premier sa transition écologique.”

Concernant Emmanuelle Wargon, lors de la grande marche pour le climat du 8 décembre 2018, elle écrivait sur les réseaux sociaux “Marche importante réussite aujourd'hui pour ne pas oublier l'urgence climatique et notre devoir de continuer d'agir.” Le 22 mars 2019, elle postait la vidéo d'un “Slam sur l'urgence climatique au lycée Louis Dardenne à Vanves ce matin” par une jeune lycéenne, qui s'ouvrait sur une mise en garde “Les glaces fondent au pôle Nord, Hélas, c'est un triste sort. C'est ce qu'ils disent tous mais ils ne mesurent pas l'importance de leurs mots. C'est ce qu'ils disent tous mais ils n'ont pas conscience de leurs torts”. Le slam continue en énumérant les causes et les conséquences du bouleversement climatique sur la vie future, et présente, de ces jeunes de lycée. Emmanuelle Wargon retranscrivait la conclusion du slam « J'espère qu'aujourd'hui vous aurez compris que ce petit slam est une vraie leçon de vie et que si vous voulez rester en vie et à l'abri, respectez toute autre forme de vie. »

Quant à M. Djebbari, il était présent au One Planet Summit et a plus que probablement entendu le discours du Président Macron cité plus haut, qui rappelait l'état catastrophique des indicateurs et de l'avancée du sinistre. En Novembre 2017, à la veille de la COP23, il communiquait d'ailleurs sur les réseaux sociaux les chiffres les plus alarmants :



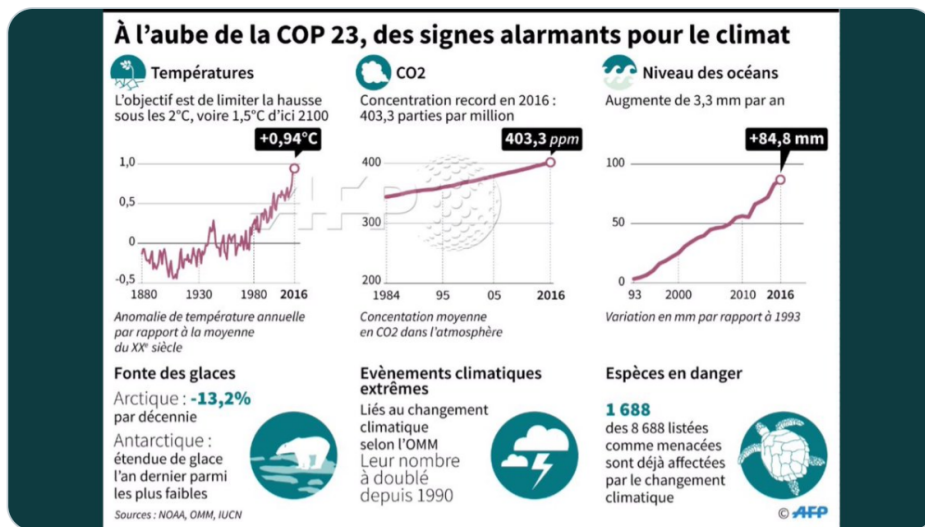
Jean-Baptiste Djebbari

@Djebbari_JB

...

Urgence à agir pour le climat. Notre commission développement durable est mobilisée à Bonn pour la **#COP23**. @afpfr

Translate Tweet



9:02 AM · Nov 6, 2017 · Twitter for iPhone

4.2.2. Sur l'abstention volontaire de le combattre

Les ministres visés par la présente plainte se sont abstenus d'agir pour prévenir le sinistre, voire ont agi volontairement pour ne pas combattre le sinistre, alors qu'ils en avaient parfaitement la possibilité, d'une part lors de l'adoption du projet de loi au Conseil des Ministres (4.2.2.1), et d'autre part lors du processus d'amendement à l'Assemblée Nationale (4.2.2.2).

4.2.2.1 Abstention volontaire d'agir pour combattre le sinistre, au Conseil des Ministres

Ainsi que développé au titre de l'élément matériel de l'infraction, l'abstention volontaire identifiée tient à l'absence de reprise des éléments identifiés par les conventionnels propres à combattre efficacement le réchauffement climatique.

Cette abstention délibérée constitue un choix intentionnel pour chacun des mis en cause.

- S'agissant de Bruno Le Maire

Bruno Le Maire, dès le lendemain du discours du Président Macron devant les 150 membres de la CCC où il leur promettait de transmettre "*sans filtre*" leurs 146 propositions, a fait savoir qu'il "*prenait*

ses distances avec deux mesures phares de la Convention citoyenne”. Les Echos rapportent, le 30 juin 2020, que “le ministre de l'Economie n'est pas pour interdire la publicité sur les produits les plus polluants, dont les SUV. Il ne souhaite pas non plus qu'on réduise la TVA sur les billets de train, qui serait une dépense « lourde » pour l'Etat.”

Concernant la publicité sur les produits les plus polluants, il s'ensuit que Bruno Lemaire a fait partie des ministres qui ont souhaité, et obtenu, que cette mesure proposée par la Convention citoyenne ne soit pas retenue dans le projet de loi.

Dans une de ses 149 propositions, la Convention citoyenne pour le climat (CCC) avait en effet suggéré « *d'interdire de manière efficace et opérante la publicité des produits les plus émetteurs de GES* », une sorte de « loi Evin sur le climat » en référence au texte de 1991 interdisant notamment la publicité pour le tabac et limitant celle pour l'alcool.

- S'agissant de Barbara Pompili

Invitée de France Inter mercredi 10 février 2021, la ministre de la Transition écologique a d'abord tenté d'éviter la question sur les véhicules polluants.

Relancée par la journaliste qui l'interroge sur le cas particulier des SUV, elle a finalement répondu: "Les voitures polluantes n'y échapperont pas." *sauf que le texte du projet de loi dit l'inverse. Plus précisément le deuxième chapitre, qui doit "encadrer et réguler la publicité"*. On y lit que l'interdiction pure et simple de ce type de promotion ne concerne que les énergies fossiles. Et donc les carburants de ces voitures mais pas les véhicules eux-mêmes. Pour tous les produits très émetteurs de gaz à effet de serre - dont les voitures - l'exécutif a préféré opter pour un "code de bonne conduite" à destination des annonceurs. L'article 5 du deuxième chapitre prévoit qu'il reviendra au Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA) de le mettre en place, le tout "visant à réduire efficacement les communications commerciales audiovisuelles relatives à des produits ayant un impact négatif sur l'environnement, notamment au regard de leur empreinte carbone, des émissions de gaz à effet de serre qu'ils génèrent et de leur participation à la déforestation".

Si l'impact exact d'une telle mesure sur les baisses d'émissions de GES est difficile à calculer, il est évident pour tout observateur de bonne foi qu'on ne peut considérer la lutte contre le dérèglement climatique comme une “priorité absolue” (Bruno Le Maire, 29 juin 2020) et accepter que, chaque jour, des millions de citoyens soient exposés à des heures et des pages de publicité pour les produits qui contribuent gravement à engendrer ce dérèglement climatique. De deux choses l'une : soit ces publicités n'ont aucune influence sur les choix des consommateurs, soit elles ont une influence significative, ce qui est probable sinon les vendeurs de produits polluants n'y consacraient pas des milliards d'euros, et il y a urgence pour que ces publicités et les choix de consommation qu'elles induisent cessent.

Dès lors qu'il y a eu un large consensus scientifique sur le fait que fumer du tabac tue, la publicité pour le tabac a été interdite. Le dérèglement climatique tue, il n'y a aucune raison valable de ne pas interdire la publicité pour les produits polluants qui aggravent le dérèglement climatique.

4.2.2.2 Abstention volontaire d'agir pour combattre le sinistre, à l'Assemblée Nationale

- **Renoncement 1 : Sur le fond Vélo**

Chacun des mis en cause s'est délibérément abstenu de soutenir un amendement décisif alors qu'ils étaient parfaitement au fait de la nécessité d'une action immédiate en faveur d'un mode de transport moins polluant.

(i) S'agissant de Barbara Pompili

Mme Barbara Pompili a demandé le retrait d'un amendement ambitieux qui avait la capacité et le pouvoir de rehausser l'ambition et l'impact du projet de loi, en mettant en avant des financements qui sont de montants insuffisants, non spécifiquement dédiés au vélo, et/ou à échéance bien plus courte, ne permettant donc pas la prévisibilité sur le long terme nécessaire à la mise en place de réels investissements d'ampleur et au développement de filières. Elle contribue ainsi à aggraver le sinistre, en réduisant l'impact de la loi, jugée insuffisante par de nombreuses instances (cf plus haut).

(ii) S'agissant de Jean-Baptiste Djebbari

Monsieur Jean-Baptiste Djebbari a choisi d'évoquer dans sa réponse une solution financièrement considérablement moindre que celle proposée par l'amendement sur lequel il a émis un avis défavorable. Il a également choisi d'évoquer le programme "génération vélo" qui, certes, poursuit un objectif essentiel qui est d'aider à apprendre le vélo aux 6-11 ans avec un budget de 21 millions d'euros, mais qui, tant en termes d'objectifs que de montants, est loin, très loin, de "remplir l'objectif suivi par les amendements" contrairement à ce qu'a affirmé M. Djebbari à l'Assemblée. Il a également mis en avant le montant de 100 millions € par an prévu dans le plan de relance, sur 2 ans, soit 5 fois moins que le montant nécessaire découlant du rapport DGE/ADEME, et assuré pour une période 5 fois plus courte. Ce faisant, M. Djebbari a contribué à limiter très significativement l'impact de la loi et par là-même à aggraver le sinistre.

Renoncement 2 - Refus de privilégier les trains plutôt que l'avion pour une grande part des trajets intérieurs, tel que recommandé par la Convention citoyenne

- S'agissant de Mme Pompili

En réduisant le périmètre de cette proposition issue de la CCC, qui visait le secteur aux émissions connaissant la croissance la plus rapide, dans le projet de loi présenté en Conseil des Ministres le 10 février 2021, Mme Pompili a considérablement limité l'impact de la loi sur la baisse, ou au moins le ralentissement de la hausse des émissions liées au secteur aérien, contribuant ainsi à aggraver le sinistre.

• S'agissant de M. Djebbari

En posant un avis défavorable aux amendements qui visaient à rétablir l'ambition et l'impact de la mesure initialement proposée par la CCC, M. Djebbari a considérablement limité l'impact de la loi sur la baisse, ou au moins le ralentissement de la hausse des émissions liées au secteur aérien, contribuant ainsi à aggraver le sinistre.

Renoncement 3 : Avancer la date pour l'interdiction de la vente de véhicules thermiques fixée à 2040 par la loi d'orientation sur les mobilités

• - S'agissant de Barbara Pompili

La Ministre Barbara Pompili ne pouvait ignorer l'urgence d'agir. Et pourtant Mme Pompili utilisait les mêmes arguments pour justifier le report de la fin des chaudières au fioul de juillet 2021 à juillet

2022. Invitée sur télé matin le 07/06/2021, Mme Pompili arguait bien que « c'est très mauvais de se chauffer au fioul » et qu'effectivement, cela revient en termes d'émissions de CO2 à utiliser 3 voitures par an. Seulement d'après elle, « il y a une volonté d'y aller tranquillement » de la part du gouvernement pour que les choses « puissent se passer correctement ». Avant d'ajouter que « beaucoup de gens m'ont posé la question en me disant « vous allez m'obliger à changer ma chaudière au fioul ? ». Alors que c'est faux. A partir de cette date : quand vous devrez changer votre chaudière, il faudra choisir une chaudière qui ne soit pas fioul. Mais si en juillet 2022 votre chaudière fonctionne, que vous devez la réparer, vous le pourrez toujours. » Aussi, avec comme simple argument la « volonté d'y aller tranquillement » et compte tenu de l'urgence climatique, le délais de fin de vente des véhicules les plus polluants s'établissant à 2040 et non 2030, comme le report de la fin des chaudières au fioul de juillet 2021 à juillet 2022, paraît incompréhensible. Ce choix, d'affaiblir dans le projet de loi présenté en Conseil des Ministres la proposition de la Convention Citoyenne, puis de refuser à l'Assemblée Nationale les amendements visant à renforcer l'impact de la loi, amène indubitablement à augmenter les émissions de gaz à effet de serre, et par là-même à aggraver le sinistre.

Renoncement 4 : Élargir l'obligation de mettre fin à la vente des véhicules les plus émetteurs de CO2 d'ici à 2030 aux véhicules utilitaires légers (VUL).

- S'agissant de Barbara Pompili

Une fois de plus, Mme Barbara Pompili était présente en commission et lors des débats en séance plénière, et a donc pleinement connaissance des faits et de l'urgence de la situation. Elle a néanmoins choisi de s'opposer à des mesures qui sans aucun doute auraient limité significativement les émissions de gaz à effets de serre, limitant ainsi le dérèglement climatique. Ce faisant, elle a contribué à aggraver le sinistre.

Renoncement 5 : Rétrofitage des véhicules

- S'agissant de Barbara Pompili

Une fois de plus, Mme Barbara Pompili a demandé le retrait d'un amendement ambitieux qui avait le pouvoir de rehausser l'ambition du projet de loi, jugée insuffisante par de nombreuses instances (cf plus haut).

Renoncement 6 : Appliquer un taux réduit de TVA aux opérations de vente ou de location de véhicules neufs les moins polluants.

- S'agissant de Barbara Pompili

Une fois de plus, Mme Barbara Pompili a demandé le retrait d'un amendement ambitieux qui avait le pouvoir de rehausser l'ambition du projet de loi, jugée insuffisante par de nombreuses instances (cf plus haut). Face à une proposition de mesure incitative qui aurait pu modifier le comportement des consommateurs en touchant une part substantielle des véhicules sur le marché, Madame Pompili a choisi à 2 reprises de privilégier une mesure symbolique qui ne concerne que 2 à 3% du parc automobile.

Renoncement 7 : Conditionner les aides de l'Etat à la réalisation d'une rénovation performante

- S'agissant d'Emmanuelle Wargon

Mme Emmanuelle Wargon a demandé le retrait d'un amendement ambitieux qui avait la capacité pouvoir de rehausser l'ambition et l'impact du projet de loi, jugé insuffisant par de nombreuses instances (cf plus haut).

Renoncement 8 - Refus d'un plan de rénovations obligatoires - même conditionnelles - des bâtiments

- S'agissant de Barbara Pompili

La Ministre Barbara Pompili ne pouvait ignorer la faiblesse de la loi sur le point de la rénovation thermique des bâtiments. Le 10 février 2021 dans la matinale de France Inter, interrogée sur le sujet : en réponse à la question " Ce texte ne reprend pas l'obligation de rénovation de l'ensemble des logements dès 2024. C'était une proposition très importante de la convention citoyenne, la rénovation des logements, ", en disant : c'est très bien d'interdire les passoires thermiques mais ce n'est absolument pas suffisant.", la Ministre Pompili déclarait " On peut mettre toutes les obligations du monde dans la loi. Moi je crois qu'il faut mettre des ... des choses dans la loi parce que ça permet de donner des cadres. " La journaliste Léa Salamé rétorque "C'est-à-dire, est-ce que vous espérez que la discussion parlementaire aboutit sur ce point-là et améliore le projet de loi tel qu'écrit ? ". La Ministre répond " Le projet de loi évoluera forcément sur ce point puisque nous avons lancé une mission qui s'appelle la mission Sichel, qui réfléchit sur les aspects dont je vous ai parlé et notamment la question du financement. "

Dans cette interview, la Ministre ajoute " ça coûte aux alentours de 50.000 euros une rénovation efficace, c'est- à dire où l'étanchéité du bâtiment est meilleure, où l'efficacité énergétique est meilleure. Environ 50.000 euros, on ne peut pas se payer ça quand on a des petits salaires. " Lorsque la journaliste Léa Salamé lui répond " il peut y avoir des aides d'Etat ", la Ministre répond " Mais justement, la question c'est comment on fait pour cumuler un certain nombre d'aides, pour embarquer des banques, pour faire ce qu'on appelle du tiers financement pour que le reste à charge soit tenable, pour que toute le monde, y compris les personnes les plus en difficulté puisse faire face ? "

Bien sûr si on crée un obligation sans aides financières, sans donner les moyens aux gens, on va créer du désespoir et provoquer la colère des gilets jaunes, et ils auront raison.

Mais des primes sans obligation, c'est ce qu'on fait depuis des années et ça ne suffit pas non plus.

- S'agissant de Bruno Le Maire

M. Le Maire refuse une solution de financement à sa portée, qui aurait pu financer cette mesure.

- S'agissant d'Emmanuelle Wargon, ministre déléguée....

Refus de soutenir l'amendement au titre d'un argument spécieux : le secteur privé n'est pas en mesure de prendre en charge la rénovation énergétique

- S'agissant de M. Mickaël Nogal

Refus de soutenir l'amendement au titre d'un argument spécieux : le degré de coercition est l'unique moyen de parvenir à combattre le sinistre, ce dont le député est parfaitement au fait.

Renoncement 9 - Refus d'une vraie taxe sur la spéculation recommandée par la convention citoyenne, qui pourrait financer une ambition climat rehaussée, par exemple concernant l'isolation des bâtiments

- S'agissant de Bruno Le Maire

N'ayant pas mis en oeuvre les propositions de financement de la Convention citoyenne pour le Climat ayant les plus hautes recettes escomptées, qu'il s'agisse d'une taxe sur les transactions financière européenne renforcée, d'une taxation des plus hauts patrimoines privés ou d'un impôt européen sur les bénéfices, notamment, M. Bruno Le Maire a très sérieusement limité la marge de manoeuvre de ses collègues ministres lors de la présentation de la loi en Conseil des Ministres, ainsi des députés amenés à amender la loi climat et résilience, et par là-même, l'argent étant le nerf de la guerre et les moyens financiers étant l'obstacle systématique à l'ambition climatique, il porte peut-être la plus lourde responsabilité parmi les ministres visés par la présente plainte dans l'affaiblissement des mesures liées au climat, l'augmentation des gaz à effet de serre et l'aggravation du sinistre.

Il est donc clair que l'ensemble des mis en cause visés par la présente procédure se sont abstenus volontairement de mettre en oeuvre les moyens d'action efficace dont ils disposaient pour lutter contre le sinistre du réchauffement climatique, de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes.

L'infraction visée à l'article 227-3 du code pénal est donc constituée.

PAR CES MOTIFS

Et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin même d'office

Le plaignant conclut à ce qu'il plaise à la commission des requêtes de bien vouloir instruire les faits objet de la présente plainte.

À Paris, le 16 juin 2021,

Pierre Larrousturou



Camille Etienne



Cyril Dion

