

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 1847

présenté par

Mme Rossi, M. Arend, Mme Boyer, M. Fugit, M. Haury, Mme Le Feur, Mme Meynier-Millefert,
Mme Park et M. Zulesi

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 18, insérer l'article suivant:****Mission « Plan d'urgence face à la crise sanitaire »**

I. - Le bénéfice, pour les entreprises de transport de personnes ainsi que les entreprises de conception et de construction de véhicules terrestres à moteur, soumises à l'obligation de déclaration de performance extra-financière prévue à l'article L. 225-102-1 du code de commerce :

a) des subventions publiques versées, à compter de la publication de la présente loi de finances rectificative, au titre des crédits ouverts par la loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative, la loi n° 2020-473 du 25 avril 2020 de finances rectificative pour 2020 et la présente loi de finances rectificative » ;

b) de la garantie de prêts mentionnée au I de l'article 6 de la loi n° 2020-289 du 23 mars 2020 de finances rectificative pour 2020 ;

c) des garanties publiques pour le commerce extérieur prévues au chapitre II du titre III du livre IV du code des assurances ;

d) du crédit d'impôt mentionné à l'article 244 quater B du code général des impôts ;

e) de participations financières de l'État par l'intermédiaire de l'Agence des participations extérieures de l'État.

est subordonné à la souscription, par lesdites entreprises, d'engagements en matière de réduction de la pollution sonore générée par leurs activités, leurs infrastructures ou leurs véhicules.

II. - À compter du 1er janvier 2021, les entreprises ayant souscrit les engagements mentionnés au I publient chaque année un rapport relatif à la mise en œuvre de leurs engagements en matière de réduction de la pollution sonore générée par leurs activités, leurs infrastructures ou leurs véhicules.

III. - Le non-respect, par les entreprises mentionnées au I, de l'obligation de publication d'un rapport annuel relatif à la mise en œuvre des engagements en matière de réduction de la pollution sonore est passible d'une sanction pécuniaire définie par décret.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à intégrer des objectifs de réduction de la pollution sonore dans les contreparties environnementales aux aides octroyées par l'État aux grandes entreprises du secteur des transports ainsi qu'aux constructeurs d'automobiles et de cyclomoteurs.

La crise sanitaire actuelle et ses conséquences économiques, notamment pour les acteurs du transport, rendent indispensable le soutien financier de l'État envers ces entreprises qui contribuent à l'attractivité, à la vitalité économique et à l'activité touristique des territoires.

Cependant, ce soutien de l'État aux acteurs des mobilités individuelles et collectives ne peut se réaliser sans contreparties sociales et environnementales claires et exigeantes.

Ce soutien public doit constituer un levier de verdissement des mobilités mais également l'opportunité d'une réelle amélioration de l'environnement sonore des Français, qui se doit d'être sain en vertu de l'article L. 571-1-A du code de l'environnement.

L'étude co-pilotée en 2016 par l'Ademe et le Conseil national du bruit sur le coût social du bruit révèle que plus de 25 millions de personnes en France sont affectées significativement par le bruit des transports, dont 9 millions exposées à des niveaux sonores critiques pour leur santé. Le coût social induit par le bruit des transports est ainsi évalué par cette étude à 20,6 milliards d'euros par an, cette évaluation ne tenant compte que de l'exposition des personnes depuis leur domicile.

Il apparaît donc indispensable que l'amélioration des performances acoustiques des mobilités soit pleinement prise en compte dans les conditions du soutien financier de l'État dans le cadre des exigences environnementales fixées.