

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD1141

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, M. Pahun, Mme Vanceunebrock, M. Villani, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier et Mme Valérie Petit

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

Le chapitre 8 du titre 1^{er} du livre 3 du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :

« *Art. L. 318-5. - I. - À compter du 1^{er} janvier 2025, la vente de véhicules utilitaires légers, autres que les véhicules à faibles et très faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz, est interdite.*

« II. - À compter du 1^{er} janvier 2032, la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes, autres que les véhicules à faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz, est interdite.

« III. - À compter du 1^{er} janvier 2040, la vente de véhicules de moins de 3,5 tonnes, autres que les véhicules à très faibles émissions ou fonctionnant exclusivement au biogaz, est interdite. La vente des véhicules à très faibles émissions dont la source d'énergie est HE (hydrogène-électricité [hybride rechargeable]) et HH (hydrogène-électricité [hybride non rechargeable]) est également interdite. »

« IV. - Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'accompagnement des entreprises et des salariés impactés par la fin progressive des activités de vente des véhicules thermiques non faiblement émetteurs, ainsi que sur la reconversion des entreprises et territoires concernés. Ce rapport est établi après concertation avec les parties prenantes, notamment les entreprises, les salariés, les collectivités territoriales et les partenaires sociaux.

« En ce qui concerne l'accompagnement des salariés et des entreprises, ce rapport présente les mesures envisagées pour anticiper et accompagner les mutations professionnelles et technologiques et pour favoriser le développement d'une économie de substitution œuvrant à la transition énergétique. Il présente notamment le dispositif des contrats de transition écologique et solidaire destinés, d'une part, aux salariés et, d'autre part, aux territoires concernés. Il expose les différentes

modalités possibles de ces contrats ainsi que les moyens budgétaires et l'organisation nécessaires à leur déploiement dans le cadre d'une stratégie industrielle d'anticipation des mutations liées à la transition énergétique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à prévoir l'arrêt progressif de la vente des véhicules thermiques neufs en 2032 et 2040, ainsi que la reconversion des activités des entreprises, salariés et territoires concernés. Il inclut un objectif de fin de vente des véhicules utilitaires légers polluants dès 2025.

Il s'agit d'inscrire dans la loi l'objectif du Plan Climat de fin de vente des voitures neuves diesel et essence, afin de parvenir à respecter l'engagement pris par la France de limiter le réchauffement climatique en dessous des 2 °C, voire des 1,5°C.

D'autres pays ont pris l'engagement de mettre fin aux ventes de voitures diesel et essence : c'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays-Bas ou de l'Irlande à horizon 2030. En rejoignant les pays les plus engagés, la France, 3^e producteur automobile en Europe, mettra cette place de premier plan au service de la sortie des énergies fossiles et de l'accélération de la transition de l'industrie automobile.

L'échéance de 2032 correspond à l'écoulement des deux prochains quinquennats. L'approche en trois étapes permet d'être progressif et de valoriser les transitions.

Si le droit à la libre circulation des biens au sein de l'Union européenne ne permet pas a priori d'interdire la vente de biens dont la production et la commercialisation sont autorisés dans un autre État membre, des exceptions à ce principe général existent, dans certains cas très encadrés. Les mesures nationales qui introduisent de telles exceptions doivent être notifiées à la Commission européenne.

L'impératif de protection de l'environnement peut en l'occurrence justifier une telle exception, compte tenu de l'importance de l'objectif visé : réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre afin de pouvoir espérer contenir le réchauffement climatique en deçà de 2° voire d'1,5°C.

Le respect des Accords de Paris en ce sens permettra d'appuyer la justification.

En tout état de cause, cette incompatibilité avec le droit communautaire ne serait effective qu'à partir de 2032 ; et dans la période intermédiaire, le droit communautaire est susceptible d'être modifié afin de permettre une telle interdiction, de nombreux pays européens manifestant un réel intérêt pour cette question.

Cette mesure répond au besoin de visibilité des acteurs économiques de la filière automobile. Elle permettra d'anticiper les évolutions liées à la nécessaire transformation de cette filière, et en particulier son incidence sur l'emploi, sur la transformation des métiers et la gestion des compétences.

Elle envoie un signal clair favorable à l'accélération du déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène. Cette accélération sera aussi le garant d'une amélioration plus rapide des performances environnementales de ces technologies.

Le décret définissant les véhicules à faibles et très faibles émissions gagnera à être toiletté en fonction de ces nouveaux objectifs, et de manière à permettre de la manière la plus pertinente possible la réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques de proximité.