

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N ° 1413 (Rect)

présenté par

M. Orphelin, Mme Batho et M. Nadot

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 26 AB, insérer l'article suivant:**

I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :

1° Au 1° de l'article L. 224-7, les mots : « électriques ou les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » sont remplacés par les mots : « dont l'impact environnemental est faible, en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et d'autres polluants sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 224-8, les mots : « électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques » sont remplacés par les mots : « dont l'impact environnemental est faible, en prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et d'autres polluants sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule ».

II. – À la seconde phrase du troisième alinéa de l'article L 318-1 du code de la route, après le mot : « décret, », sont insérés les mots : « et prenant en compte les émissions de gaz à effet de serre, les émissions de polluants atmosphériques et d'autres polluants sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à enclencher une redéfinition des véhicules à faibles et très faibles émissions.

De plus en plus de dispositifs sont mis en place pour favoriser les véhicules dits « propres ». Cependant, les définitions des véhicules à faibles ou très faibles émissions ne tiennent compte pour

l'instant que des émissions de CO2 à l'échappement, faisant fi, d'une part, des émissions d'autres gaz à effet de serre (tels que le méthane) et, d'autre part, des émissions de polluants sur l'ensemble du cycle de vie, notamment les polluants locaux : émissions liées à la production des véhicules, au freinage, à l'usure, à l'abrasion... qui sont pourtant conséquentes.

Or les analyses de cycle de vie montrent que la part d'émissions relative à la production des véhicules a tendance à augmenter, notamment avec les véhicules électriques, du fait de l'extraction des matériaux rares nécessaires à la construction des batteries, ou encore à l'origine plus ou moins carbonée de l'énergie électrique nécessaire à leur fonctionnement.

Les définitions en vigueur désavantagent donc les véhicules fonctionnant au bioGNV notamment. Elles n'incitent pas, par ailleurs, au développement de véhicules électriques les plus vertueux, de poids et de puissance raisonnables, dont la batterie est moins consommatrice de ressources rares.

Cet amendement propose d'engager une réflexion sur notre conception du véhicule dit « propre », afin d'adopter les politiques cohérentes pour orienter le secteur automobile et rationaliser les aides publiques existantes vers des véhicules réellement moins polluants sur l'ensemble de leur cycle de vie. Un groupe de travail pourrait être créé afin d'aboutir à une définition satisfaisante à partir des travaux méthodologiques réalisés par l'Ademe.

Cet amendement a été proposé par le Réseau action climat.