

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 septembre 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 299

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi

ARTICLE 26 CB

I. – À l’alinéa 1, substituer aux mots :

« ne s’applique pas »

les mots :

« s’applique à compter du 1^{er} janvier 2021 ».

II. – En conséquence, procéder à la même substitution à l’alinéa 2.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le projet de loi d’orientation des mobilités introduit de nouvelles mesures pour renforcer les obligations de renouvellement des flottes publiques et privées en véhicules à faibles et très faibles émissions.

Ces obligations qui incombent à l’État et aux collectivités territoriales (article 26 AC), mais aussi aux entreprises de plus de 100 véhicules (article 26 A) et aux centrales de réservation (article 26 B), complétées par un mécanisme de suivi et de reporting (article 26 CA), sont des dispositifs pertinents et efficaces. Elles créent des débouchés importants en volume pour de nouvelles technologies de véhicules propres en phase de déploiement, constituent un signal à l’attention de l’industrie automobile pour accélérer les avancées technologiques, et permettent in fine d’atteindre le grand public via le marché automobile de l’occasion.

Cependant, le présent article entend repousser au 1^{er} janvier 2023 les obligations de verdissement des flottes incombant aux loueurs de véhicules et aux entreprises de plus de 100 véhicules pour les

« véhicules conçus et construits pour le transport de marchandises qui correspondent à la catégorie N1 », c'est-à-dire pour les véhicules utilitaires légers (VUL). Ce report semble en l'état injustifié.

D'une part, le présent article revient à retarder la conversion écologique d'une portion non négligeable du parc automobile, responsable de 19 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur français des transports. Le rapport établi en avril 2018 par le député Damien Pichereau sur les VUL fait état d'un parc VUL vieillissant, en expansion dans le transport routier, et peu respectueux de l'environnement (à 97 % diésélisé). Le rapport déplorait qu'« en l'absence de mesures incitatives suffisantes, le renouvellement du parc de VUL n'amorce pas une conversion significative vers une motorisation électrique ou à l'utilisation de carburants alternatifs, GNV ou hydrogène, notamment » (p. 16).

D'autre part, des offres de VUL à faibles émissions existent aujourd'hui sur le marché et sont appelés à se développer dans les toutes prochaines années. Une étude ENEA Consulting sur les VUL de demain, parue en avril 2018, fait état d'une offre actuelle de sept modèles VUL au GNV et de cinq modèles électriques (dont trois chez des constructeurs français), tandis que huit constructeurs souhaitent lancer leurs gammes de VULs électriques. Un VUL électrique à prolongateur hydrogène est par ailleurs aujourd'hui disponible, et l'arrivée de VUL hydrogène est prévue en France pour 2021.

Pour ces raisons, il est proposé de supprimer ce report qui va contribuer à ralentir la conversion des VUL vers des motorisations plus propres et contrevenir aux impératifs de décarbonation du secteur des transports.