

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CF1201

présenté par

M. Coquerel, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive,
M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

Le b du C du 8 de l'article 266 *quinquies* C du code des douanes est abrogé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Qu'il s'agisse de l'automobile ou de l'aéronautique, la philosophie du plan présenté par le Gouvernement se résume en une phrase, prononcée par Emmanuel Macron lors de son allocution du 26 mai : « il faut que nos concitoyens achètent plus de véhicules, des véhicules propres ». Il repose donc sur un mensonge selon lequel remplacer un véhicule existant est bon sur le plan écologique. En réalité l'impact environnemental des voitures ne peut s'apprécier qu'à travers les différentes étapes de leur cycle de vie : fabrication, production du carburant ou du vecteur énergétique, fonctionnement, fin de vie. Dès lors, les politiques consistant à encourager l'achat de véhicules sont une aberration écologique. Et même en ne tenant compte que du fonctionnement on voit mal ce que certains véhicules éligibles à la prime à la conversion ont de « propre ». Pour le SUV 3008 de Renault par exemple : 1853kg à vide, 300 chevaux et une consommation de carburant oscillant entre 6,5 et 10L pour 100km.

Même constat en ce qui concerne le renouvellement de la flotte pour des avions « plus propres ». Il ne s'agit en réalité que d'un effet de communication, sur des mesures qui étaient déjà prévues avant la crise, dans le plan « Horizon 2030 » paru en décembre 2019. Par ailleurs, le plan du Gouvernement de supprimer les vols à moins de 2h30 en train tout en excluant le hub de Roissy ne réduirait que de 6,6 % les émissions de CO2 issues des vols métropolitains et de 0,5 % les émissions de l'ensemble des vols au départ de la France. De plus, cette interdiction ne s'impose pas pour l'instant aux compagnies concurrentes, qui occuperont les lignes à la place d'Air France : l'intérêt écologique est donc nul.

Au-delà de l'impact écologique, la sauvegarde des emplois au prix de la promotion de secteurs polluant est un mirage comme l'illustre l'étude de l'Organisation internationale du travail, qui propose 2 scénarios. Dans un cas, les gouvernements doublent les investissements dans les transports publics : c'est 4,5M d'emplois créés dans le monde dont 2M en Europe. Un autre scénario propose que la moitié de la production du secteur soit consacrée à des véhicules électriques. Dans ce cas, 2 fois plus d'emplois (sous payés) sont créés dans le monde (notamment en Asie), mais deux fois moins en Europe. Et à court terme, de manière beaucoup plus concrète, les « contreparties » attendues des entreprises du secteur ne sont pas au rendez-vous : 5000 postes supprimés chez Renault, entre 8000 et 10 000 suppressions de postes d'ici 2022 chez Air France KLM et la suppression des indemnités de transports et repas (250 € par mois) chez Derichebourg Aeronautics.

Plutôt que de gaver d'argent public des secteurs polluants, l'enjeu est au contraire de le reconvertir vers les mobilités douces comme le transport ferroviaire et les transports en commun. C'est pourquoi, nous proposons de financer un véritable plan de basculement des déplacements vers le transport ferroviaire et les transports en commun, en supprimant l'exonération sur les prix de l'électricité consommée soit sur des sites industriels électro-intensifs où sont exploitées des installations industrielles et pour l'électricité consommée soit par des entreprises industrielles électro-intensives exploitant des installations industrielles.