

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2024

ACCÉLÉRER ET CONTRÔLER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES AUTOMOBILES - (N° 2126)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD72

présenté par

M. Carrière, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiroir, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 4, insérer l'article suivant:**

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Le sixième alinéa de l'article L. 2333-67 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les communautés de communes et les communautés d'agglomération ont la faculté de doubler les taux de versement, au-delà des taux maxima mentionnés aux alinéas précédents, applicables aux entreprises soumises à l'article L. 224-10 du code de l'environnement qui ne satisfont pas aux obligations prévues audit article et à l'article L. 224-12 du même code. »

2° Après le cinquième alinéa de l'article L. 2531-4, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ile-de-France Mobilités a la faculté de doubler les taux de versement, au-delà des taux maxima mentionnés aux alinéas précédents, applicables aux entreprises soumises à l'article L. 224-10 du code de l'environnement qui ne satisfont pas aux obligations prévues audit article et à l'article L. 224-12 du même code. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe LFI-NUPES propose de faire contribuer les entreprises hors-la-loi au financement des transports en commun.

Le véhicule individuel est aujourd'hui central dans les mobilités. Près de 80% des kilomètres parcourus par les Français le sont à bord d'un véhicule individuel. 32% des émissions de gaz à effets de serre français sont imputables aux transports dont 51% pour la seule voiture individuelle.

En 2023, 60% des groupes concernés par les quotas de renouvellement des flottes n'ont pas respecté leurs obligations pourtant faibles, avec un objectif à atteindre de 10% de véhicules à faibles émissions dans leurs commandes.

Il est essentiel de convertir les flottes automobiles professionnelles vers des véhicules à très faibles émissions. S'il est louable, cet objectif de renouvellement ne doit pas occulter la faible soutenabilité à long-terme des véhicules électriques et plus largement le débat d'ensemble sur la place du système routier et du véhicule individuel dans les mobilités.

Premièrement, les ressources naturelles nécessaires à leur construction viendront très bientôt à manquer et implique par ailleurs, pour leur extraction, le développement d'un réseau minier mondial à l'origine de sévères dégradations environnementales et d'atteintes aux droits humains dans les pays du Sud global. Ainsi, dans la mine de Bou Azzer, au Maroc, qui fournira Renault dès 2025, les mineurs souffrent d'intoxication à l'arsenic. La même mine a pollué le bassin versant jusqu'à plusieurs dizaines de kilomètres. Au Chili, où des mines sont implantées, les habitants subissent régulièrement des coupures d'eau car cette ressource est monopolisée à des fins d'extraction. Il faut rappeler que la production d'un kilogramme de lithium (matériau présent dans les batteries) peut nécessiter jusqu'à 2000 litres d'eau. Ce même lithium pour lequel l'Agence internationale de l'énergie estime que la production sera multipliée par 14 en raison de l'électrification de nos usages. La seule électrification du parc automobile français pourrait nécessiter davantage de lithium et de cobalt que le monde n'en produit actuellement.

L'électrification du parc automobile sans transformation des mobilités est une impasse environnementale et pour le respect des droits humains.

Il est urgent d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle partout où cela est possible. Cela implique notamment de développer les réseaux de transports en commun, particulièrement dans les zones peu denses périurbaines et rurales, de développer le covoiturage et l'autopartage, de construire et d'améliorer les infrastructures cyclables.

Le chercheur spécialiste des questions de transition énergétique des transports, Aurélien Brigo, l'exprime clairement : "Chercher à remplacer nos 38 millions de voitures au pétrole par des voitures électriques, pour un usage équivalent, serait la pire des erreurs. Sans sobriété, on risque de ne pas avoir assez de ressources pour les fabriquer, d'électricité pour les faire fonctionner ou d'argent pour les acheter [...] l'avenir de la voiture est électrique, mais la voiture n'est pas l'avenir de notre mobilité" (pour Reporterre, le 13 juin 2023).

L'effort financier de développement des réseaux de transports en commun ne peut reposer sur les ménages qui supportent déjà les coûts de la bifurcation écologique, aggravés par des années

d'inaction climatique du gouvernement. Les entreprises bénéficient largement de ces réseaux de transport publics efficaces utilisés, ou amenés à l'être, par la main d'œuvre qu'elles salarient.

Le groupe LFI-NUPES propose donc de favoriser le développement de transports en commun en mettant à contribution les entreprises qui ne se conforment pas à leurs obligations de renouvellement des flottes professionnelles par une hausse du versement mobilité. Les autorités chargées de la collecte de cette contribution pourront ainsi décider d'un doublement du taux applicable aux entreprises réfractaires.