

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 avril 2024

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

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD87

présenté par

M. Taite, M. Bony, M. Descoeur, M. Emmanuel Maquet, Mme Petex, M. Ray, M. Vatin et
M. Vermorel-Marques

ARTICLE PREMIER

À l'alinéa 3, après le mot :

« légers »

insérer les mots :

« , à l'exception des véhicules utilitaires légers, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les véhicules utilitaires légers (VUL) utilisés à des fins professionnelles sont polyvalents, étant employés à la fois pour le transport de marchandises, où ils jouent un rôle crucial dans la logistique urbaine en assurant notamment les livraisons sur le dernier kilomètre, et pour le transport de personnes, comme les ambulances, le transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) et le transport scolaire.

Selon les récentes analyses de l'Institut de la Mobilité en Transition (IMT), l'offre de véhicules électriques pour les VUL n'est pas encore pleinement développée, ce qui limite considérablement les possibilités des transporteurs d'acquérir des VUL électriques. L'IMT souligne également que les objectifs de réduction des émissions des VUL peuvent actuellement être atteints sans nécessiter de quotas supplémentaires plus contraignants.

Pour l'ensemble des activités du transport routier pour compte d'autrui, l'usage de véhicules électriques nécessite une recharge quotidienne. Celle-ci est souvent laissée à la charge du transporteur, qui se trouve fréquemment dans l'incapacité de recharger son véhicule sur le lieu de dépôt. Cette situation contraint le transporteur à utiliser les bornes de recharge publiques, notamment en transport routier de marchandises. Au-delà de leur inégale répartition sur l'ensemble du territoire, ces bornes publiques ne répondent pas aux besoins des professionnels de la route et affichent des coûts excessivement prohibitifs, autant qu'aléatoires. Ceci rend leur utilisation délicate

et détourne certains acteurs de l'électrique. Cette situation est également particulièrement préoccupante pour les services de transport sanitaire, pour qui les centres hospitaliers ne disposent d'aucune borne de recharge et qui seraient donc contraints de réduire considérablement leurs opérations, avec un préjudice direct pour les patients. Ce constat est identique pour les services de TPMR avec une absence totale d'équipe en borne de recharge des établissements de type IME ou scolaire.

En outre, les transporteurs travaillent activement à massifier leurs flux et à investir dans des sources d'énergie renouvelable comme les biocarburants, qui conviennent parfaitement à leurs opérations. Cependant, ces énergies ne sont pas reconnues dans la catégorisation des véhicules à très faibles émissions, ce qui limite la valorisation des efforts réalisés par le secteur.

Ainsi, cet amendement vise à tenir compte des spécificités des véhicules utilitaires légers et propose de les exclure du dispositif actuel de verdissement des flottes.