

ASSEMBLÉE NATIONALE
25 avril 2024

ACCÉLÉRER ET CONTRÔLER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES AUTOMOBILES - (N° 2452)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N ° 141

présenté par
Mme Magnier, M. Thiébaut, Mme Firmin Le Bodo, M. Lamirault, Mme Félicie Gérard,
M. Plassard, M. Albertini et M. Alfandari

ARTICLE PREMIER

I. – À l’alinéa 20, après le mot :

« transports »

insérer les mots :

« ainsi que les centrales de réservation de voitures de transport avec chauffeur au sens de l’article L. 3142-1 du même code »

II. – En conséquence, après l’alinéa 29, insérer l’alinéa suivant :

« Les centrales de réservation de voitures de transport avec chauffeur mentionnées à l’article L. 3142-1 du code des transports, qui mettent en relation un nombre de conducteurs supérieur à un seuil fixé par décret, s’assurent qu’une part minimale croissante annuelle des véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation qu’elles assurent sont des véhicules à très faibles émissions tels que définis au V de l’article L. 224-7 du présent code, selon les pourcentages et dans les délais mentionnés aux 1° à 8° du II du présent article. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour parvenir à relever les défis de la transition automobile, il est impératif d’accélérer l’électrification des voitures de transport avec chauffeurs définies à l’article L. 3142-1 du code des transports.

Pour ces acteurs, les taux minimum de véhicules à faibles émissions imposés, prévus par l'article 78 de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 et fixés par le décret n° 2021-1600, sont en-deçà des enjeux de réduction des émissions du secteur VTC et des transports en général : 10 % au 31 décembre 2024 ; 20 % au 31 décembre 2027 ; 35 % au 31 décembre 2029.

Il est essentiel d'intégrer une trajectoire d'électrification pour le secteur VTC d'autant plus que les émissions CO2 générées par certains véhicules hybrides ou hybrides rechargeables sont en réalité deux à quatre fois plus élevées que les émissions théoriques.

Alors que la présente proposition de loi cible principalement les véhicules d'entreprises, qui parcourent en moyenne 150 km/jour par véhicule, les véhicules de transport avec chauffeur en sont exclus. Pourtant, les 50 000 chauffeurs VTC répartis sur l'ensemble du territoire parcourent en moyenne 250 km/jour par véhicule, essentiellement en agglomération.

La création d'un cadre réglementaire ambitieux pour le secteur VTC est donc indispensable pour limiter les émissions de CO2/polluants atmosphériques en ville. Cela s'avère d'autant plus indispensable à la suite des récentes inflexions sur les ZFE dans les collectivités.

Pour que le présent texte puisse s'appliquer aux VTC, est préconisée une logique de flux plutôt qu'une logique de stock. L'approche consistant à évaluer le renouvellement annuel de flotte est en effet inapplicable pour ce secteur.

Ainsi, il est nécessaire de prendre en compte ces spécificités et d'évaluer la trajectoire de verdissement des centrales de réservation sur la base d'une part annuelle croissante de véhicules à très faibles émissions opérant sur celles-ci plutôt que sur la base d'un taux de renouvellement.