

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 avril 2024

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 147

présenté par

Mme Ferrer, 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. Carrière, 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 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-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE PREMIER

I. – Rétablir le 1° de l'alinéa 6 dans la rédaction suivante :

« 1° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2024 ; »

II. – En conséquence, à l'alinéa 7, substituer au taux :

« 20 % »

le taux :

« 30 % ».

III. – En conséquence, à l'alinéa 8, substituer au taux :

« 30 % »

le taux :

« 40 % ».

IV. – En conséquence, à l’alinéa 9, substituer au taux :

« 40 % »

le taux :

« 50 % ».

V. – En conséquence, à l’alinéa 10, substituer au taux :

« 50 % »

le taux :

« 60 % ».

VI. – En conséquence, à l’alinéa 11, substituer au taux :

« 60 % »

le taux :

« 70 % ».

VII. – En conséquence, à l’alinéa 12, substituer au taux :

« 70 % »

le taux :

« 80 % ».

VIII. – En conséquence, à l’alinéa 13, substituer au taux :

« 80 % »

le taux :

« 90 % ».

IX. – En conséquence, à l’alinéa 14, substituer au taux :

« 90 % »

le taux :

« 95 % ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe LFI-NUPES souhaite réintroduire une trajectoire ambitieuse de renouvellement des flottes automobiles professionnelles vers les véhicules à très faibles émissions.

La commission a fait le choix d'une suppression de tout objectif pour 2024 et, fait encore plus inquiétant, du report d'un an de l'ensemble des objectifs intermédiaires de renouvellement des flottes. Ainsi, la trajectoire proposée débiterait à 20% de véhicules à très faibles émissions en 2025 et aboutirait à 90% de véhicules à très faibles émissions en 2032. C'est aussi une régression concernant son objectif final, initialement de 95% en 2032.

Cette modification touche au coeur de la mesure proposée. L'intérêt majeur de cette proposition de loi était de proposer une trajectoire de verdissement des flottes automobiles professionnels plus ambitieuse que celle établie par la LOM. Ce recul ne trouve d'autre justification que la volonté de préserver les intérêts économiques d'entreprises réfractaires des secteurs concernés.

Premièrement, la suppression de l'objectif de 20% pour 2024 n'était nullement nécessaire. Il aurait suffi de préciser que l'objectif pour 2024 est celui issu de la loi d'orientation des mobilités (LOM) et porte sur l'achat de véhicules à faibles émissions tout en conservant l'application d'un quota de renouvellement sur les véhicules à très faibles émissions de 30% à partir de l'année 2025.

Les divers lobbys des groupes concernés, notamment des entreprises de la location de courte et longue durée, arguent de l'inapplicabilité des trajectoires proposées. Ce qui est faux. Tant les constructeurs automobiles que le Secrétariat général à la planification écologique proposent des trajectoires en cohérence avec la trajectoire initialement proposée par ce texte. Ce dont il s'agit en réalité, c'est d'un refus et de réviser des modèles économiques fondés sur une forte valeur à la revente de leurs véhicules et donc de rogner sur leurs marges.

Les émissions du secteur du transport routier doivent diminuer à un rythme bien plus important pour permettre à la France de tenir ses engagements climatiques. Cette réduction ne peut reposer sur des effets conjoncturels tels l'augmentation du prix des carburants qui imposent une sobriété contrainte aux plus modestes, entravant leur droit à la mobilité. Le signal prix est également un instrument lacunaire. Une solution s'impose : celle d'une planification organisée par la puissance publique au moyen des instruments légaux à sa disposition. Cela implique une forme de contrainte appliquée aux marchés.

Par ailleurs, dans la mesure où il s'agit d'empêcher des émissions de gaz à effet de serre, toutes les opportunités d'inscrire des étapes intermédiaires les plus ambitieuses doivent être saisies. Chaque molécule de CO2 accumulée dans l'atmosphère contribue à l'accentuation du réchauffement climatique et doit être évitée.

De toute évidence la voiture n'est pas l'avenir des mobilités. Il faut faire décroître le parc automobile français et développer partout où cela est possible des solutions alternatives au véhicule individuel, par la réhabilitation des lignes ferroviaires de proximité, les transports en commun, les infrastructures cyclables, la relocalisation des activités permettant de réduire les distances parcourues, etc.

Mais l'électrification est tout au moins l'avenir à court et moyen terme de la voiture. Les véhicules électriques doivent être rendus accessibles aux classes populaires et moyennes, particulièrement dans les zones périurbaines et rurales où la dépendance au système routier est encore forte. Pour ce faire, il importe que les flottes professionnelles, qui alimentent le marché de l'occasion dans les années qui suivent leur acquisition et structurent donc durablement la composition du parc automobile, engagent dès maintenant leur conversion vers les véhicules à très faibles émissions.

En somme, la conversion des flottes automobiles professionnelles permettra de diminuer les émissions du secteur, de rendre accessible plus rapidement les véhicules électriques aux ménages et notamment aux classes populaires et moyennes et de soutenir la transition de l'industrie automobile française en créant des débouchés à la production des véhicules performants au plan environnemental et climatique.

Pour toutes ces raisons, le groupe LFI-NUPES propose de rétablir une trajectoire plus ambitieuse de renouvellement des flottes professionnelles, dans l'optique d'une interdiction à la vente des véhicules à motorisation thermique dès 2035.