

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 avril 2024

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 150

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 Élisà 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-Terrenoir, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE PREMIER

Rédiger ainsi l’alinéa 32 :

« – est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Il précise, dans le respect des proportions minimales détaillées aux alinéas précédents, une proportion minimale complémentaire portant sur la part de véhicules à très faibles émissions au sens du III de l’article L. 224-7, dont le score environnemental atteint un ou plusieurs seuils minimaux donnés, à acquérir ou utiliser lors du renouvellement du parc de ces mêmes entreprises. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, le groupe LFI-NUPES souhaite favoriser le renouvellement des parcs automobiles vers les véhicules à l’empreinte carbone la plus faible sur leur cycle de vie au moyen de sous-quotas par catégories de véhicules.

Il s'agit par cette mesure de décliner plus finement la trajectoire de renouvellement des flottes automobiles et notamment d'y introduire des sous-objectifs d'acquisition des véhicules les plus performants sur le plan climatique et environnemental.

L'éligibilité au bonus écologique des voitures particulières est, depuis septembre 2023, conditionnée à l'atteinte d'un score environnemental minimal (décret n°2023-886 du 19 septembre 2023). Un tel score environnemental a pour avantage de ne pas relever d'une approche basée sur le seul critère des émissions de gaz à effet de serre à l'utilisation du véhicule mais de procéder en analysant l'ensemble du cycle de vie (ACV).

Le gouvernement a fait le choix de supprimer ce bonus écologique pour les flottes professionnelles sans prévoir de nouvelles incitations à privilégier les véhicules les plus performants au plan environnemental. Cette proposition de loi est l'opportunité de combler ce manque. En effet, les entreprises privilégient largement à l'heure actuelle les voitures de segments C, D, E et F, c'est-à-dire les moins performantes. Ces segments ont ainsi représenté 54 % des immatriculations de voitures professionnelles neuves en 2023, contre seulement 36 % du côté des ménages.

Nous proposons donc de fixer une obligation de verdissement complémentaire portant sur la part de véhicules à très faibles émissions dont le score environnemental atteint un ou plusieurs seuils minimaux donnés au sein des quotas annuels de renouvellement des flottes automobiles.

Le score environnemental favorisera les véhicules les plus petits et les plus légers, à rebours des tendances dictées par les modèles d'affaires des entreprises de location qui disposent des flottes les plus larges et privilégient les SUV pour leur valeur à la revente. Il devra aussi pousser à privilégier le recours à des batteries de "capacité raisonnable", c'est-à-dire n'excédant pas 60 kilowattheures, selon l'Ademe.

L'établissement de sous-quotas stricts de renouvellement portant sur des catégories de véhicules aux scores environnementaux différenciés serait bien plus efficace que l'établissement d'un coefficient de majoration dans la prise en compte des véhicules les mieux notés. En effet, ce dernier aurait pour effet pervers d'amoindrir les objectifs de renouvellement fixés par ailleurs. Ainsi, en concentrant leurs efforts sur une part de véhicules les plus performants au plan environnemental et climatique, des groupes se trouveraient en position de renouveler une moins large partie de leurs flottes. Ainsi, avec un coefficient d'1,2 pour les meilleurs scores environnementaux, 15% de véhicules renouvelés compteraient pour 18%. Avec une différence d'autant de véhicules en moins rejoignant le marché de l'occasion à l'issue de leur période d'utilisation professionnelle.

L'électrification des flottes professionnelles est essentielle afin de permettre l'accessibilité des véhicules électriques aux ménages, notamment les plus modestes, qui se fournissent quasi-exclusivement sur le marché de l'occasion. Les flottes professionnelles, à renouvellement rapide, structurent largement le marché de l'automobile d'occasion sur la dizaine d'années qui suit leur acquisition. L'achat d'un véhicule électrique neuf est aujourd'hui inaccessible à 85% des ménages. Et pour cause, le reste à charge pour l'achat d'une voiture neuve et d'une borne de recharge est compris entre 10 000 euros et 40 000 euros selon l'Institut de l'économie pour le climat (I4CE). Ce reste à charge tomberait à 5000 euros pour un ménage modeste achetant une citadine électrique d'occasion.

Agir sur le renouvellement des flottes provoquera une avancée bien plus notable pour les classes populaires dépendantes de leur véhicule que le dispositif de "leasing social" proposé par le gouvernement. Celui-ci n'a permis de financer que 20 000 dossiers de location de véhicules électriques pour 2024. À ce rythme, il est inenvisageable d'atteindre un renouvellement conséquent du parc automobile français qui est aujourd'hui composé de près de 40 millions de véhicules. Comme trop souvent, les politiques publiques gouvernementales ne sont pas à la hauteur et les plus précaires portent seuls le coût de la nécessaire bifurcation écologique.

Si l'objectif de renouvellement des flottes professionnelles vers des véhicules à très faibles émissions est louable, il 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. Les ressources naturelles nécessaires à leur construction viendront très bientôt à manquer. Les hypothèses de viabilité écologique d'un déploiement massif des véhicules électriques sont fragiles : les véhicules doivent être petits et légers, les batteries avoir une durée de vie sensiblement plus longue et être de "capacité raisonnable", la production électrique doit être entièrement décarbonée ce qui implique un développement d'ampleur des énergies renouvelables. Même si ces hypothèses sont respectées, la taille du parc automobile doit décroître.

Cet amendement est inspiré d'une proposition de Transport & Environnement.