ASSEMBLÉE NATIONALE

21 novembre 2024

P JL DDADUE - (N° 529)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° CD11

présenté par

M. Houssin, M. Blairy, M. Dutremble, M. Evrard, M. Guibert, M. Humbert, Mme Lechanteux,
M. David Magnier, M. Marchio, M. Markowsky, M. Meurin, Mme Sabatini et M. Vos

ARTICLE 35

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de supprimer l'article 35, qui vise à aligner la législation nationale sur l'objectif européen d'interdiction de la vente de voitures neuves à moteurs thermiques à partir de 2035.

Le remplacement complet des moteurs thermiques par des véhicules à « zéro émission » dans un horizon de dix ans ne constitue pas la solution optimale pour atteindre la neutralité carbone. Bien que la diminution des émissions de CO₂ soit cruciale pour atteindre les objectifs climatiques, d'autres solutions technologiques comme l'hydrogène et les carburants de synthèse restent des alternatives viables pour décarboner le secteur automobile sans imposer une transition précipitée vers l'électrique.

Le respect de cette interdiction repose sur des conditions de déploiement de l'infrastructure de recharge électrique, de développement industriel pour les véhicules électriques, et de disponibilité de matières premières pour les batteries, dont les prévisions actuelles montrent des limites.

Le marché des voitures d'occasion électriques est encore sous-développé, et l'accès à ces véhicules demeure inégal pour les zones rurales et les ménages à faibles revenus. En l'absence de soutien massif pour ces infrastructures et de baisse significative des prix des véhicules électriques, imposer une interdiction des voitures thermiques risque de créer un déséquilibre socio-économique sans garantie d'efficacité sur les émissions.

Par ailleurs, l'interdiction de la vente de véhicules thermiques à partir de 2035 risque d'entraîner une forte dépendance envers les importations de véhicules électriques, notamment chinois.

Entre 2018 et 2023, la Chine a dominé le marché en produisant plus de 4,6 millions de véhicules électriques en 2020, représentant 44 % de la production mondiale cette année-là. Elle domine également 60 % de la production mondiale de batteries et contrôle plus de 70 % de l'extraction des matériaux clés comme le lithium et le cobalt.

Ces véhicules, produits dans des conditions énergétiques souvent intensives en carbone, ne sont pas neutres en "énergie grise" – c'est-à-dire l'énergie consommée lors de leur fabrication et leur transport.

En parallèle, l'industrie automobile européenne, qui représente environ 12 millions d'emplois directs et indirects, pourrait ne pas réussir à s'adapter à cette transition rapide, menaçant des milliers d'emplois et la compétitivité européenne sur le marché mondial.