

ASSEMBLÉE NATIONALE
25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD497

AMENDEMENT

présenté par
Mme Pochon, M. Nicolas Bonnet, Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain,
Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet,
Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard,
M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy,
Mme Ozenne, M. Peytavie, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau,
M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry
et Mme Voynet

ARTICLE 18

I. – Après l’alinéa 3, insérer les deux alinéas suivants :

« I *bis*. – Afin de répondre à l’objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les opérateurs de transport de marchandises pour compte propre ayant pour origine le territoire métropolitain sont soumis, jusqu’au 31 décembre 2035, à une obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, au sens du paragraphe 11 de l’article 3 du règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d’émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée pour du carburant destiné aux véhicules utilitaires lourds à émission nulle rapportée à la facturation totale payée pour du carburant destiné aux véhicules utilitaires lourds. Cette part respecte au moins, sur la période 2026-2035, la trajectoire suivante :

«

2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
0,5 %	1%	2%	4%	6%	10%	15%	20%	25%	30%

»

II. – Après l’alinéa 6, insérer l’alinéa suivant :

« II *bis*. – Sont assujetties à l’obligation prévue au I *bis*, les entreprises disposant d’un établissement stable en France ou tout groupe, au sens de l’article L. 233-3 du code de commerce, pour ses

établissements situés en France, ayant un chiffre d'affaires annuel excédant cinquante millions d'euros ou un total de bilan excédant quarante-trois millions d'euros et employant deux cent cinquante personnes ou plus, et qui réalisent des opérations de transport de marchandises pour compte propre excédant un seuil fixé par décret.

III. – Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« Les entreprises assujetties rendent compte annuellement à l'État du respect de l'obligation prévue au I *bis*. »

IV. – Rédiger ainsi l'alinéa 9 :

« Les résultats atteints par les assujettis aux obligations prévues au I et au I *bis* sont rendus publics dans un format ouvert librement utilisable et exploitable par un système de traitement automatisé. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

En France, en 2023, les poids lourds diesel ont généré 27,9 Mt CO₂e, soit 23,4 % des émissions du transport routier et 7,5 % des émissions du transport national. Un tracteur routier électrique a une empreinte carbone inférieure de 85 % à celle d'un tracteur routier diesel (134 gCO₂/km contre 891 gCO₂/km).

Pour un seul camion électrique, la consommation évitée est de 8 000 à 30 000 litres de carburant par an. La consommation annuelle d'un poids lourd électrique correspond à celle de plusieurs dizaines de voitures électriques, typiquement de l'ordre de 20 à 50 selon les usages. Une consommation non négligeable, la crise en Iran illustre aujourd'hui la nécessité de réduire drastiquement la dépendance au pétrole pour une plus grande résilience du secteur. Dans ce contexte, la conversion vers les énergies à la fois produites en France ou en Europe et disponibles en quantité suffisante est une priorité. La conversion du parc de poids lourds diesel à l'électrique permet de réduire la consommation de fossiles.

Le présent amendement du groupe Écologiste et Social et propose de rajouter une obligation de recours minimal à des véhicules utilitaires lourds à émission nulle pour les opérateurs de transport de marchandises pour compte propre ayant pour origine le territoire métropolitain.

Cet amendement a été travaillé avec T&E France.