



N° 2131

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 novembre 2025.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*visant à revenir sur l'interdiction de la vente des véhicules thermiques à partir de 2035 en France,*

présentée par

M. Éric MICHOUX, M. Charles ALLONCLE, Mme Bénédicte AUZANOT, M. Théo BERNHARDT, Mme Véronique BESSE, M. Matthieu BLOCH, M. Ian BOUCARD, M. Eddy CASTERMAN, M. Marc CHAVENT, M. Sébastien CHENU, M. Roger CHUDEAU, Mme Josiane CORNELOUP, Mme Christelle D'INTORNI, Mme Edwige DIAZ, M. Alexandre DUFOSET, M. Olivier FAYSSAT, M. Emmanuel FOUQUART, M. Thierry FRAPPÉ, Mme Stéphanie GALZY, Mme Florence GOULET, Mme Géraldine GRANGIER, M. Daniel GRENON, M. Sébastien HUMBERT, M. Laurent JACOBELLI, Mme Nadine LECHON, Mme Gisèle LELOUIS, M. Bartolomé LENOIR, M. René LIORET, M. Philippe LOTTIAUX, Mme Michèle MARTINEZ, Mme Alexandra MASSON, M. Kévin MAUVIEUX, M. Nicolas MEIZONNET, M. Maxime MICHELET, M. Thibaut MONNIER, M. Julien ODOUL, M. Kévin PFEFFER, Mme Angélique RANC, Mme Catherine RIMBERT, M. Joseph RIVIÈRE, Mme Laurence ROBERT-DEHAULT, Mme Anne SICARD, M. Lionel TIVOLI, M. Vincent TRÉBUCHET, M. Jorys BOVET, M. Pierre MEURIN,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'adoption du Pacte vert européen et sa déclinaison avec le règlement (UE) 2019/631 du 17 avril 2019 et le règlement (UE) 2021/1119 du 30 juin 2021, ont conduit à l'interdiction de la vente des véhicules thermiques dans l'Union Européenne à partir de 2035.

Cette décision intervient alors que le secteur automobile européen a été durablement marqué par la crise du covid-19 (baisse de 20 % des ventes en France après la crise) et dans un contexte de forte concurrence chinoise. Les industries françaises sont particulièrement fragilisées après 20 ans de délocalisations.

Concrètement, l'interdiction de la vente des véhicules thermiques menace les 800 000 emplois du secteur en France (350 000 pour les constructeurs et 450 000 pour les équipementiers et les sous-traitants).

Les industriels européens doivent faire face à une concurrence exacerbée de la Chine qui produit déjà près de 60 % des véhicules électriques mondiaux. Elle détient également un quasi-monopole dans l'exploitation des terres rares nécessaires aux batteries de ces véhicules.

Par ailleurs, le « tout électrique » n'est pas forcément synonyme d'une absence de pollution. Au contraire.

Les véhicules électriques contiennent des terres-rares et des matériaux fortement polluants que nous ne savons pas recycler. Avant d'être importés, ils sont produits dans des pays qui utilisent encore des centrales à charbon fortement émettrices de CO<sub>2</sub> et dans des conditions de travail inhumaines.

Au-delà des considérations environnementales, ces véhicules importés de l'étranger interrogent de nombreux pays qui craignent des piratages ou des pilotages à distance.

Récemment, la Norvège a détecté sur la flotte de bus du service public des failles et des accès à distance des systèmes de contrôle permettant un arrêt des véhicules. De son côté, le Danemark également client a annoncé la mise en place de moyens pour contourner ces failles. La société qui produit ces bus travaille également pour la France et se vante d'avoir plus de 130 bus en circulation dans les principales métropoles françaises.

La dépendance technologique vis-à-vis de puissances industrielles étrangères représente une menace potentielle sur notre sécurité et sur notre souveraineté.

Sur le plan industriel, les professionnels alertent sur des véhicules fabriqués en Europe mais conceptualisés à l'étranger et montés à partir de pièces étrangères.

Concrètement, les constructeurs étrangers contournent la réglementation en important des pièces pour assembler les véhicules sur le sol européen et proposer ainsi un véhicule « fabriqué en Europe » à moindre coût. Certains véhicules sortent des usines européennes avec 40 % ou 60 % de pièces d'origine étrangère.

Il s'agit d'une véritable concurrence déloyale pour les industriels français et européens. Pire, il n'existe aucun indicateur sur les véhicules permettant d'éclairer le consommateur sur l'origine du véhicule et sa composition.

Conscient des enjeux pour l'Europe et pour l'Allemagne, le chancelier Friedrich Merz a réuni le 7 octobre 2025 les industriels de son pays pour s'opposer à l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2035 par l'Union européenne.

Les conséquences de cette interdiction se répercutent également sur le secteur industriel automobile français. Dans un rapport du 15 octobre 2025, les sénateurs tirent la sonnette d'alarme et parlent d'un « crash programmé ».

Si l'industrie automobile française devait tomber, c'est en réalité toute l'industrie française qui tomberait car l'automobile est la colonne vertébrale de nos outils de production et de notre innovation.

C'est la robotique qui tombera en premier. En effet, 80 % des robots utilisés en France le sont pour l'industrie automobile.

C'est l'industrie de l'électronique et de l'informatique embarquée grand public qui tomberont avec toutes les conséquences pour les autres filières : électroménager, outillage et machine-outil, sidérurgie...

C'est une catastrophe économique et sociale qui se prépare. Il faut maintenir en France la production et le développement des véhicules à moteur thermique.

Les Chinois et les Américains continuent dans ce domaine et développent les carburants de synthèse.

Nous devons relancer l'innovation, la recherche et la production des carburants de synthèse.

C'est toute une industrie, des savoir-faire et des emplois qui sont menacés à très court terme. **Face à une telle situation, le gouvernement français doit impérativement réagir et lui aussi revenir sur l'interdiction de la vente des véhicules thermiques à partir de 2035.**

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### **Article unique**

L’Assemblée nationale,

Vu l’article 34-1 de la Constitution,

Vu l’article 136 du Règlement de l’Assemblée nationale,

Vu le rapport d’information n° 37 (2025-2026), intitulé « Contre un crash programmé : dix-huit mesures d’urgence pour l’industrie automobile française » et déposé au Sénat le 15 octobre 2025,

Considérant les 800 000 emplois menacés en France directement par l’interdiction de la vente des véhicules thermiques ;

Considérant l’urgence à sauvegarder la filière automobile française déjà fragilisée par vingt ans de délocalisations ;

Considérant la concurrence étrangère et notamment chinoise ;

Considérant l’impact social et écologique des véhicules électriques ;

Considérant les risques de dépendance aux technologies étrangères pour notre souveraineté ;

Considérant le rôle de l’industrie automobile française comme moteur des autres industries en France ;

Invite le Gouvernement de la République française :

1) À reporter l’interdiction de la vente des véhicules thermiques prévue pour 2035 ;

2) À travailler avec les constructeurs et les acteurs de la filière pour développer des solutions alternatives ;

3) À mettre en place des indicateurs sur le coût environnemental et sur l’origine des véhicules.