



N° 2098

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 janvier 2024.

PROPOSITION DE LOI

portant transformation du parc automobile français,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Olga GIVERNET, M. Jean-Marc ZULESI, M. Olivier FALORNI,
Mme Véronique RIOTTON, M. Romain DAUBIÉ, Mme Lysiane MÉTAYER,
Mme Anne-Laurence PETEL, Mme Caroline ABADIE, M. Antoine ARMAND,
M. Éric ALAUZET, Mme Julie DELPECH, M. Guillaume VUILLETET, Mme Céline
CALVEZ, M. Jean-Marie FIÉVET, M. Benoît BORDAT, M. Jean-Pierre PONT,
Mme Jacqueline MAQUET, Mme Michèle PEYRON, Mme Marjolaine MEYNIER-
MILLEFERT, M. Marc FERRACCI, M. David VALENCE,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La France fait face à un défi majeur : celui de réduire sa consommation en énergie et en ressources dans un objectif de sobriété. Cet objectif nous invite à repenser nos habitudes de consommation et de production pour aller vers davantage de « juste-assez. » Cela est tout particulièrement le cas dans le domaine des voitures particulières, qui dispose d'un potentiel d'économies d'énergie et de ressources considérables qu'il appartient de pleinement mobiliser pour réussir la transition écologique et énergétique.

Les voitures particulières sont l'un des premiers postes d'émissions de CO₂, avec 16 % des émissions françaises. Elles sont en outre très énergivores, représentant déjà 17 % de la consommation énergétique finale de notre pays en 2019. Les groupes de travail sobriété et efficacité énergétiques constitués pour préparer la stratégie française énergie-climat ont ainsi appelé à accélérer le développement des voitures électriques de faible poids, à promouvoir le partage de véhicules et à alléger les flottes professionnelles.

Il apparaît essentiel de réduire la place prépondérante qu'occupe la voiture particulière dans notre société. Idéal d'émancipation, la voiture a accompagné le développement économique, social et culturel de la France. Elle est synonyme de désenclavement, de vitesse et de loisirs. Les Français aiment à juste titre la « bagnole ». Mais force est de constater que nous devons réduire la place qu'elle occupe dans notre vie quotidienne.

Dans un contexte où l'urgence climatique se fait de plus en plus criante, il est impératif de poursuivre les mesures visant à limiter notre dépendance – réelle ou ressentie – à la voiture. C'est une question non seulement de lutte contre le réchauffement climatique, mais aussi de souveraineté pour notre pays. L'électrification de la voiture sera en ce sens incontournable et est déjà bien engagée, grâce aux obligations de verdissement des flottes professionnelles créées par la loi d'orientation des mobilités et, beaucoup plus récemment, avec le lancement du leasing à 100 euros par mois.

Toutefois, le passage à la voiture électrique ne résoudra pas tous les problèmes qui sous-tendent la transition écologique du secteur. L'extraction des minerais utilisés pour fabriquer des batteries, tels que le cobalt, le lithium ou encore le nickel, n'est pas exempte de coûts environnementaux. Ces derniers portent en outre des risques

d'approvisionnement importants et pour lesquels nous devons assurer notre souveraineté.

En complément de l'électrification, la transition écologique de la voiture appelle à répondre à un enjeu fondamental : réduire la masse totale du parc automobile français. C'est l'objectif de cette proposition de loi qui **pose le principe d'une transformation du parc automobile français par :**

- **La réduction du nombre de voitures en circulation pour moitié ;**
- **La réduction de leur poids pour un quart ;**
- **La transition vers des véhicules intermédiaires pour un quart.**

Réduire le nombre de voitures sur les routes

Le parc français n'a cessé de croître depuis la démocratisation de la voiture, dans la seconde moitié du XX^e siècle. Quand le nombre de voitures particulières s'élevait à 6,2 millions en 1960, on en compte aujourd'hui plus de 38,9 millions – représentant un total de 463 milliards de kilomètres parcourus en 2022. Alors que 68 % des Français déclarent avoir déjà réduit leurs déplacements selon un récent sondage d'IPSOS, il convient de renforcer les mesures incitant à moins utiliser de voitures.

C'est bon non seulement pour le climat, la sobriété énergétique, mais aussi pour le confort de vie. Les déplacements réduits sont autant d'énergie non consommée et d'émissions de CO₂ évitées. Le trafic et les bouchons sont aussi une source de stress et de temps perdu. Moins de voitures en circulation désengorgent les routes et permettent de réconcilier confort et durabilité des déplacements.

L'Agence de la transition écologique (ADEME) propose ainsi une baisse du nombre de trajets effectués en voitures et deux-roues dans tous ces chemins de « Transitions 2050. » Cette baisse serait comprise entre 14 % et 57 %, par rapport à une moyenne de 1,99 déplacement par jour en 2015. Pour sa part, le Réseau de transport d'électricité (RTE) mise sur une diminution de près d'un tiers du nombre de véhicules légers (inférieurs à 3,5 tonnes) pour atteindre 26,4 millions en 2050 dans le scénario sobriété de ses « Futurs énergétiques 2050. »

Une trajectoire claire se dégage ainsi pour réussir la transition écologique du parc français de voitures. Comme le souligne RTE : « on ne pourra pas atteindre la neutralité carbone en 2050 sans une électrification

de la mobilité, mais aussi et avant tout sans effort pour réduire le nombre de véhicules et de déplacements.» Ces efforts se concrétiseront tout d'abord par le développement des transports en commun, pour lesquels la France investit massivement. Ils se concrétiseront également par l'optimisation des déplacements en améliorant le taux d'utilisation (type autopartage) et le taux d'occupation (type covoiturage) des voitures.

Sur le modèle des « High Occupancy Toll Lanes » mis en place aux États-Unis, qui modulent les tarifs des péages en fonction du nombre de personnes à bord des véhicules, il est proposé de mettre en place un système similaire dans notre pays. Lors de la conclusion de tout nouveau contrat de concession autoroutière, des frais de péage inversement proportionnels au taux d'occupation des véhicules seront établis. Une incitation supplémentaire pour recourir au covoiturage ou reporter ses déplacements lorsque nous conduisons seuls.

Les concessions autoroutières étant appelées à être renouvelées entre 2031 et 2036, une telle mesure laisse suffisamment de temps aux concessionnaires pour prévoir et s'adapter. De plus, elle agit en synergie avec la tarification différenciée selon le taux d'émission des véhicules introduite par la loi d'orientation des mobilités afin de promouvoir des voitures plus propres et moins énergivores.

Réduire le poids des voitures

Le poids des véhicules n'a lui aussi pas cessé d'augmenter depuis la démocratisation de la voiture. Quand la masse moyenne d'une voiture était de 778 kilogrammes en 1961, elle s'élève aujourd'hui à 1233 kilogrammes selon l'ADEME. Cet alourdissement généralisé s'explique par un faisceau de facteurs. Les exigences de sécurité, les options de confort et le triomphe de l'imaginaire des SUVs ont eu raison de la sobriété initiale des voitures, qu'incarnent des modèles iconiques comme la Citroën 2 CV ou la Renault 4L.

Plus encore, cette tendance de fond est appelée à se renforcer avec l'électrification du parc automobile. Bien que cela soit contestable, une voiture électrique est en moyenne 300 kilogrammes plus lourde qu'une voiture thermique aujourd'hui. En l'absence d'un changement d'habitude de consommation et de production, la masse moyenne d'une voiture devrait ainsi atteindre 1535 kilogrammes en 2050 selon les projections de l'ADEME.

Cette évolution doit être évitée dans le cadre de la transition écologique, étant donné que des voitures plus légères consomment moins d'énergie et de ressources au moment de leur production comme de leur utilisation. Il faut savoir qu'une baisse de 100 kg du poids d'une voiture permet d'économiser en moyenne d'environ 0,4 L pour une thermique et 0,6 kw/h pour une électrique sur un trajet de 100 kilomètres. RTE estime en outre que des voitures plus petites et moins nombreuses permettraient de diminuer de 27 % nos besoins en métaux pour fabriquer des batteries d'ici 2050.

Des voitures plus légères et plus sobres peuvent permettre une baisse des émissions de CO² jusqu'à 3 millions de tonnes par an, selon le plan d'action du secrétariat général à la planification écologique pour l'horizon 2030. Cette réduction représente 10 % des leviers de décarbonation identifiés pour le transport terrestre de voyageurs.

Dans ces conditions, il apparaît nécessaire d'agir dès maintenant pour réduire le poids des voitures. Il est tout d'abord proposé de fixer des obligations d'allègement pour les flottes professionnelles, à l'instar des exigences de verdissement consacrées par la loi d'orientation des mobilités. Lorsque l'État, les collectivités territoriales et les entreprises acquerront des voitures particulières, ils devront le faire en fonction d'un seuil de poids à ne pas dépasser, selon des proportions croissantes dans le temps.

Ces seuils sont fixés à 1600 kilogrammes pour les voitures thermiques, 1800 kilogrammes pour les voitures hybrides rechargeables et 1900 kilogrammes pour les voitures électriques. Les seuils pour les voitures thermiques et les voitures hybrides renvoient à ceux appliqués dans le cadre du malus masse. Celui pour les voitures électriques s'inspire d'une estimation réalisée par l'UFC-Que-Choisir qui conclut qu'une telle limite appliquée à tous les véhicules immatriculés en France en 2022 toucherait 27 % des voitures électriques vendues, pour seulement 0,22 % des voitures de marques françaises.

Le principe de cette proposition est simple : les voitures professionnelles d'aujourd'hui, sont les voitures de seconde main de demain. Les voitures professionnelles représentaient près de 53 % des voitures achetées en 2022. Réduire le poids du parc professionnel, c'est donc proposer des voitures d'occasion plus légères et alléger le parc français neuf et occasion.

En parallèle, il est proposé d'instaurer un malus masse pour les voitures électriques achetées par les entreprises. Les objectifs d'allègement

présentés ci-dessus ne sont pas assortis de sanctions à ce stade, afin de laisser le temps aux entreprises de s'adapter à ces nouveaux objectifs. Ce dispositif repose sur l'engagement environnemental du secteur privé, qui est solide et certain. Cependant, compte tenu des risques de non-respect de ces objectifs, il apparaît judicieux de mettre en place des incitations pour encourager les entreprises à alléger rapidement leurs flottes de véhicules.

C'est un fait, les entreprises sont aujourd'hui les plus grosses acheteuses de voitures lourdes. Ces dernières acquièrent en majorité des berlines des segments C et D, représentant 51 % de leurs immatriculations en 2022. En revanche, les ménages privilégient largement les citadines des segments A et B, qui représentaient 61 % de leurs achats en 2022, selon une analyse réalisée par Transports & Environnement. C'est bien sur ces segments que nous avons besoin d'une offre d'occasion, principalement venant de flottes professionnelles.

Les entreprises, qui sont déjà assujetties au malus masse pour les voitures thermiques et qui le seront également à partir de 2025 pour les hybrides rechargeables, seront également soumises à un malus lorsqu'elles achètent des voitures électriques à compter de cette date. Dans ce cas, elles bénéficient d'un abattement de 300 kilogrammes, par rapport au seuil de déclenchement de 1600 kilogrammes fixé pour les voitures thermiques, afin de prendre en compte la différence de masse moyenne entre thermiques et électriques. Cibler exclusivement les entreprises est une mesure de bon sens qui est la plus à même d'apporter des résultats rapides, justes et bénéfiques pour la transformation de l'industrie automobile française.

Réaliser la transition vers les véhicules intermédiaires

Toujours pour réduire le poids du parc automobile français, il est enfin proposé de corriger une anomalie, qui entrave l'adoption par le plus grand nombre de véhicules hyper légers : les quadricycles rapides. Aujourd'hui, ces mini-voitures, comme la Citroën AMI et la Renault Twizy, ne sont pas autorisées sur les voies express et autoroutes, quand leurs pendants à deux-roues – les motos 125 cm³ – le sont.

Même si ces mini-voitures offrent des bénéfices environnementaux très importants en termes de ressources économisées et d'émissions évitées, une telle anomalie dissuade les Français de sauter le pas. Il s'agit ainsi de rétablir un accès équitable aux voies les plus rapides pour ces mini-voitures. La vitesse maximale des mini-voitures peut être supérieure à celle des deux-roues 125 cm³. Elles sont homologuées selon les obligations

réglementaires par leurs constructeurs et présentent des garanties fortes de sécurité.

Pour s'en convaincre, il suffit de regarder du côté de nos voisins européens, dont la très grande majorité a déjà autorisé les quadricycles rapides sur autoroutes. C'est le cas de 16 des 18 pays européens étudiés par l'association des Acteurs des véhicules légers intermédiaires. Seuls la France et le Portugal ne se sont pas encore ouverts à ces solutions de mobilité innovantes, moins chères, fabriquées localement, sobres en énergie et en ressources.

La voiture du futur sera peut-être volante et autonome. Elle devra surtout être compacte et légère !

*

* *

L'article 1^{er} introduit des tarifs de péages différenciés en fonction du nombre de personnes à bord d'un véhicule. Cette tarification, inversement proportionnelle au taux d'occupation, est mise en place lors de toute nouvelle convention de délégation autoroutière. Les conditions d'application de cette mesure sont définies par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de régulation des transports.

L'article 2 crée une obligation d'allègement des flottes professionnelles sur le modèle des obligations de verdissement de la loi d'orientation des mobilités. L'État et les collectivités territoriales sont concernés lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 véhicules dont le poids total autorisé est inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Les entreprises sont concernées lorsqu'elles disposent de plus de 100 de ces véhicules. Dans le cadre du renouvellement de leurs flottes, ils acquièrent des véhicules plus légers dans des proportions minimales croissantes dans le temps.

Les véhicules plus légers sont des véhicules qui n'excèdent pas une certaine masse. Pour les voitures particulières, ces seuils sont fixés à 1600 kilogrammes pour les véhicules thermiques, 1800 kilogrammes pour les véhicules hybrides rechargeables et 1900 kilogrammes pour les véhicules électriques. Un décret définit les seuils applicables pour les autres catégories de véhicules, notamment les camionnettes.

Les proportions minimales et croissantes dans le temps de véhicules plus légers acquis ou utilisés par l'État, les collectivités territoriales et les

entreprises sont fixées par décret. Ils rendent annuellement compte du respect de leurs obligations en rendant public le pourcentage de véhicules plus légers parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année précédente.

Les conditions d'application de l'obligation d'allègement des flottes pour le secteur public et le secteur privé sont précisées par décret en Conseil d'État.

L'article 3 instaure, par dérogation, une taxe sur la masse en ordre de marche, dite malus masse, pour les véhicules détenus par les entreprises dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité à compter du 1^{er} janvier 2025. La taxe sur la masse en ordre de marche pour un véhicule électrique fait l'objet d'un abattement de 300 kilogrammes, dans la limite de 15 % de cette même masse.

L'article 4 propose d'autoriser à titre expérimental les véhicules de catégorie L7e, dits quadricycles lourds, sur les autoroutes et routes express. Cette expérimentation dure trois ans et ses modalités de mise en œuvre sont définies par décret.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi modifié :
- ② 1° Après le 3°, il est inséré un 4° ainsi rédigé :
- ③ « 4° La mise en place d'une tarification différenciée, inversement proportionnelle au taux d'occupation des véhicules. » ;
- ④ 2° À l'avant-dernier alinéa, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° ».

Article 2

- ① La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 224-7 est ainsi modifié :
- ③ a) Le I est ainsi modifié :
- ④ – après la deuxième occurrence du mot : « véhicules », sont insérés les mots : « plus légers, » ;
- ⑤ – à la fin, la référence : « L. 224-8-2 » est remplacée par la référence : « L. 224-8-3 » ;
- ⑥ b) Après le III, il est inséré un III *bis* ainsi rédigé :
- ⑦ « III *bis*. – Un véhicule plus léger est un véhicule dont la masse en ordre de marche n'excède pas un certain seuil. Pour les voitures particulières, ces seuils sont fixés à :
- ⑧ « 1° 1 600 kilogrammes pour les véhicules thermiques ;
- ⑨ « 2° 1 800 kilogrammes pour les véhicules hybrides rechargeables ;
- ⑩ « 3° 1 900 kilogrammes pour les véhicules électriques ;
- ⑪ « Les seuils applicables aux autres catégories de véhicules sont définis par décret. » ;

- ⑫ c) Au V, après la deuxième occurrence du mot : « véhicules », sont insérés les mots « plus légers, de véhicules » ;
- ⑬ 2° Après l'article L. 224-8-2, il est inséré un article L. 224-8-3 ainsi rédigé :
- ⑭ « *Art. L. 224-8-3.* – Les proportions minimales de véhicules plus légers qui sont acquis ou utilisés dans le cadre des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-7 par l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que leurs établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, s'établit pour une année calendaire. Ces proportions minimales ainsi que leurs évolutions dans le temps sont fixées par décret. » ;
- ⑮ 3° À la fin de l'article L. 224-9, la référence : « L. 224-8-2 » est remplacée par la référence : « L. 224-8-3. » ;
- ⑯ 4° Après le sixième alinéa de l'article L. 224-10, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑰ « Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules plus légers tels que définis au III *bis* de l'article L. 224-7 du présent code dans des proportions minimales croissantes dans le temps définies par décret. » ;
- ⑱ 5° À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 224-12, après la première occurrence du mot : « véhicules », sont insérés les mots : « plus légers, »

Article 3

- ① L'article L. 421-78 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Par dérogation au premier alinéa du présent article et à compter du 1^{er} janvier 2025, pour le véhicule dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité et qui est détenu par une entreprise, la taxe sur la masse en ordre de marche s'applique et fait l'objet d'un abattement de 300 kilogrammes dans la limite de 15 % de cette même masse. »

Article 4

- ① Le chapitre 1^{er} du titre 3 du livre 4 du code de la route est complété par un article L. 431-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 431-2.* – À titre expérimental et pour une durée de trois ans, les véhicules de la catégorie L7e sont autorisés sur les autoroutes et routes express. Les modalités de mise en œuvre de cette expérimentation sont définies par décret. »