

N° 151

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Enregistré à la Présidence du Sénat le 29 novembre 2023

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires,

Par M. Jacques FERNIQUE,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, président ; M. Didier Mandelli, premier vice-président ; Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Hervé Gillé, Rémy Pointereau, Mme Nadège Havet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varaillas, MM. Jean-Yves Roux, Cédric Chevalier, Ronan Dantec, vice-présidents ; M. Cyril Pellevat, Mme Audrey Bélim, MM. Pascal Martin, Jean-Claude Anglars, secrétaires ; Mme Jocelyne Antoine, MM. Jean Bacci, Pierre Barros, Jean-Pierre Corbisez, Stéphane Demilly, Gilbert-Luc Devinaz, Franck Dhersin, Alain Duffourg, Sébastien Fagnen, Jacques Fernique, Fabien Genet, Éric Gold, Daniel Gueret, Mme Christine Herzog, MM. Joshua Hochart, Olivier Jacquin, Damien Michallet, Georges Naturel, Louis-Jean de Nicolay, Saïd Omar Oili, Alexandre Ouizille, Clément Pernot, Mme Marie-Laure Phinera-Horth, M. Bernard Pillefer, Mme Kristina Pluchet, MM. Hervé Reynaud, Pierre Jean Rochette, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, MM. Philippe Tabarot, Simon Uzenat, Mme Sylvie Valente Le Hir, M. Michaël Weber.

Voir les numéros :

Sénat : 923 (2022-2023) et 152 (2023-2024)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
L'ESSENTIEL.....	5
I. PRIME À LA CONVERSION : UN POTENTIEL CONSIDÉRABLE DE VÉHICULES EN BON ÉTAT EST DÉTRUIT CHAQUE ANNÉE	5
A. UN DISPOSITIF AU SERVICE DE LA DÉCARBONATION DU PARC AUTOMOBILE	5
B. EN DÉPIT DES RÉSULTATS POSITIFS SUR LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE, LA PAC CONDUIT CEPENDANT À LA DESTRUCTION DE VÉHICULES EN ÉTAT DE FONCTIONNER.....	7
II. SERVICES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE : UN CADRE JURIDIQUE LACUNAIRE, UNE OFFRE QUI REPOSE PRINCIPALEMENT SUR DES VÉHICULES ANCIENS ET EN NOMBRE LIMITÉ	8
A. LA PRÉCARITÉ LIÉE À LA MOBILITÉ TOUCHE PLUS DU QUART DES PERSONNES MAJEURES EN FRANCE.....	8
B. LA LOM : UNE NOUVELLE COMPÉTENCE POUR LES AOM EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	9
C. UNE OFFRE DE LOCATION SOLIDAIRE PROPOSÉE PAR LES GARAGES SOLIDAIRES, MALGRÉ UN MODÈLE ÉCONOMIQUE FRAGILE	10
III. UNE PROPOSITION BIENVENUE POUR RENFORCER L'ACCÈS À LA MOBILITÉ DES PLUS FRAGILES, À CONDITION D'EN ASSURER UN ENCADREMENT RIGOUREUX ET OPÉRATIONNEL.....	11
A. UN TEXTE PORTEUR DE BÉNÉFICES SOCIAUX, MAIS AUSSI ENVIRONNEMENTAUX.....	11
B. DES ÉVOLUTIONS NÉCESSAIRES POUR GARANTIR UN ENCADREMENT ADÉQUAT DU DISPOSITIF.....	12
C. AMÉLIORER LE CARACTÈRE OPÉRATIONNEL DU DISPOSITIF	12
EXAMEN DES ARTICLES	15
• Article 1^{er} Mise à disposition des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de véhicules retirés de la circulation aux fins de mettre en place des services de mobilités solidaires.....	15
• Article 1^{er} bis (nouveau) Évaluation du dispositif prévu à l'article 1^{er}.....	41
• Article 2 Demande de rapport sur le développement duetrofit pour des services de mobilité solidaire	42
EXAMEN EN COMMISSION.....	43

RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION ET DE L'ARTICLE 44 <i>BIS</i> DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »).....	57
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET CONTRIBUTION ÉCRITE	59
LA LOI EN CONSTRUCTION	61

L'ESSENTIEL

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, suivant les orientations du rapporteur Jacques Fernique, a adopté à l'**unanimité**, le 29 novembre 2023, la proposition de loi de **Joël Labbé** et de **plusieurs de ses collègues visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires**. Ce dispositif s'inspire d'un article introduit par le Sénat dans la loi « Climat et résilience » d'août 2021, qui n'avait pas passé le cap de la navette parlementaire.

Quatre ans après la promulgation de la **loi d'orientation des mobilités** (LOM) de décembre 2019, force est de constater que le **droit à la mobilité** n'est pas une **réalité** pour l'ensemble de nos **concitoyens**, en particulier dans les **zones rurales**. Aussi cette proposition de loi prévoit-elle de **réemployer** certains des **véhicules** destinés à être **détruits** dans le cadre de la **prime à la conversion** (PAC), afin de les mettre à disposition des **publics les plus précaires**.

Dans un souci de **réduction des possibles effets négatifs** d'une telle mesure sur l'**environnement** et la **santé publique**, la commission a **adopté ce texte**, assorti de **neuf amendements** proposés par le rapporteur visant à **encadrer rigoureusement les conditions de mise en œuvre** du dispositif.

I. PRIME À LA CONVERSION : UN POTENTIEL CONSIDÉRABLE DE VÉHICULES EN BON ÉTAT EST DÉTRUIT CHAQUE ANNÉE

A. UN DISPOSITIF AU SERVICE DE LA DÉCARBONATION DU PARC AUTOMOBILE



*des émissions de GES
de la France sont imputables
au secteur des transports*

Le **secteur des transports** est le **premier secteur émetteur de gaz à effet de serre** (GES) de la France. Le **mode routier**, et plus précisément les **véhicules particuliers**, est à l'origine d'une **part prépondérante** des **émissions nationales**. Le **transport routier** est également le **principal émetteur de polluants atmosphériques**, qui sont **nuisibles** à la **santé humaine** et à l'**environnement**.

Compte tenu des **externalités négatives** du transport routier sur l'**environnement** et la **qualité de l'air** et afin de respecter ses **objectifs de décarbonation**, la France a mis en place plusieurs **mécanismes d'aides à l'acquisition de véhicules moins polluants**, au premier rang desquels la **prime à la conversion**, initialement créée par la loi de finances rectificative de 2007¹. Ce dispositif, aujourd'hui prévu aux articles D. 251-4 à D. 251-4-4 du code de l'énergie, vise à **soutenir les particuliers et professionnels** dans l'**achat d'un véhicule neuf ou d'occasion** en échange de la **mise au rebut d'un ancien véhicule**.

En l'état actuel, la **prime à la conversion (PAC)** prévoit notamment la possibilité pour les **particuliers, sous conditions de ressources** (revenu fiscal de référence par part ≤ 22 983 €), de bénéficier d'une aide allant jusqu'à **6 000 €²**, pour acquérir une **voiture particulière peu polluante** en **contrepartie du retrait de la circulation d'un véhicule plus ancien**.



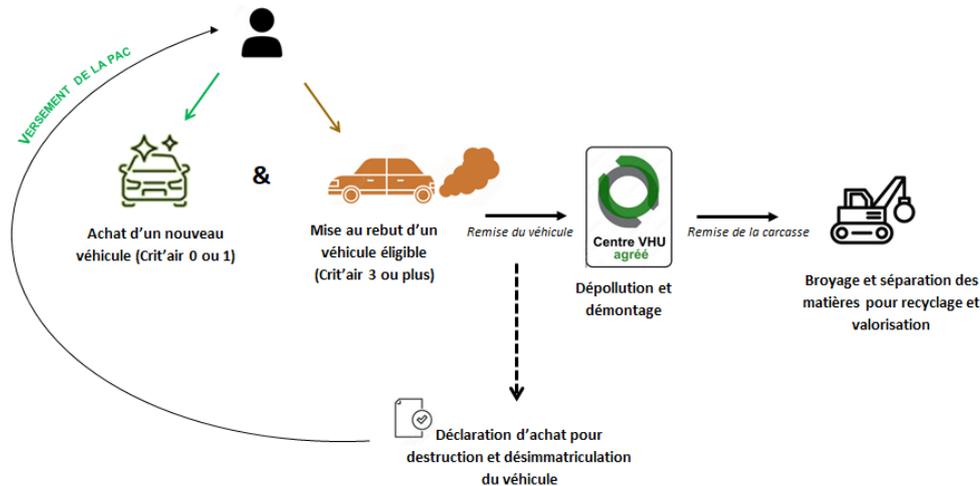
En pratique, les personnes souhaitant bénéficier de la prime à la conversion sont tenues de remettre leur véhicule ancien à un **centre de traitement de véhicules hors d'usage** (centre VHU) agréé (point d'entrée unique et obligatoire de la filière), qui réalise les opérations de **dépollution** et de **démontage** avant de le remettre aux broyeurs, chargés d'assurer le broyage de la carcasse. La PAC est ainsi versée, soit par l'intermédiaire d'un **concessionnaire**, soit directement par l'**Agence des services de paiement (ASP)**, sur présentation d'un certificat de **cession pour destruction³** délivré par le centre VHU agréé.

¹ V de l'article 63 de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007.

² Et pouvant être majorée, dans certaines ZFE-m, de 3 000 € supplémentaires au maximum.

³ Le véhicule doit être remis pour destruction dans les 3 mois précédant ou les 6 mois suivant la date de facturation du nouveau véhicule, à un centre VHU agréé qui délivre un certificat de cession pour destruction.

Représentation schématique des différentes étapes de la PAC



En définitive, l'objectif de la prime à la conversion est de **permettre le renouvellement du parc automobile par le retrait de la circulation des véhicules les plus polluants** - en vue de leur destruction - au profit de **l'acquisition de véhicules plus récents et moins polluants**.

B. EN DÉPIT DES RÉSULTATS POSITIFS SUR LE RENOUELEMENT DU PARC AUTOMOBILE, LA PAC CONDUIT CEPENDANT À LA DESTRUCTION DE VÉHICULES EN ÉTAT DE FONCTIONNER

En 2022, **92 000 véhicules ont été mis au rebut** dans le cadre du dispositif de la PAC, avec un **âge moyen de 20 ans**. 70 % d'entre eux fonctionnaient au **diesel** et 30 % à l'essence. La proportion de ces véhicules par vignette Crit'air s'établit ainsi :

- **59 % de véhicules classés Crit'air 3** ;
- **26 % de véhicules classés Crit'air 4** ;
- **6 % de véhicules classés Crit'air 5** ;
- **8 % de véhicules non classés**.

Le bilan économique et environnemental réalisé par le Commissariat général au développement durable en septembre 2022 atteste des **résultats positifs du dispositif**, sur la base de l'année 2021. À titre d'exemple, il est estimé que **45 tonnes d'émissions de particules fines et 160 000 tonnes d'émissions de CO₂ ont ainsi pu être évitées** (ce qui représente respectivement 58 et 25 M€ en termes monétaires). À l'échelle individuelle, le **gain moyen par bénéficiaire s'élevait pour 2021 à 1 955 €**.

Cela étant, il apparaît que **bon nombre des véhicules mis à la casse dans le cadre de la PAC pourraient, sous certaines réserves, voir leur durée de vie rallongée** si leur état de fonctionnement et leurs niveaux d'émissions de polluants le permettent. En tout état de cause, **le fait de détruire, de façon systématique, l'ensemble des véhicules « remplacés » dans le cadre d'une**

PAC plutôt que de réemployer les moins polluants d'entre eux **n'a rien d'intuitif**. En pratique, et hors zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), dans lesquelles certaines catégories de véhicules voient leur circulation limitée, **les véhicules** - notamment ceux classés Crit'air 3 - **mis « automatiquement » au rebut sont, pour certains d'entre eux, moins polluants qu'une partie du parc automobile roulant**¹.

II. SERVICES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE : UN CADRE JURIDIQUE LACUNAIRE, UNE OFFRE QUI REPOSE PRINCIPALEMENT SUR DES VÉHICULES ANCIENS ET EN NOMBRE LIMITÉ

A. LA PRÉCARITÉ LIÉE À LA MOBILITÉ TOUCHE PLUS DU QUART DES PERSONNES MAJEURES EN FRANCE

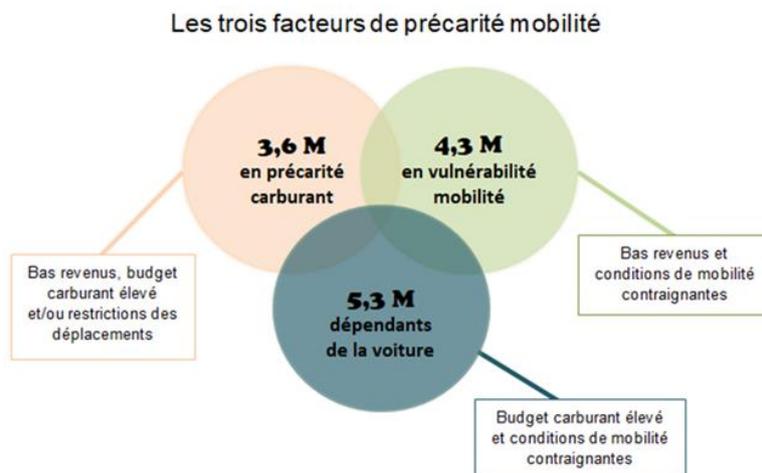


Proportion de la population ne disposant d'aucun équipement individuel de mobilité ou abonnement à un service de transport collectif



Nombre de Français cumulant deux des trois facteurs de vulnérabilité mobilité

Selon le **baromètre des mobilités du quotidien** de Wimoov et de la Fondation pour la nature et l'homme (FNH) de 2022, **13,3 millions de Français** (27,6 % des 18 ans et plus) sont en situation de « précarité mobilité », c'est-à-dire qu'ils rencontrent des difficultés dans l'accès à la mobilité. Ce phénomène couvre une diversité de situations, allant de l'insécurité mobilité à l'absence de véhicule ou d'un abonnement à un service de transports collectifs.



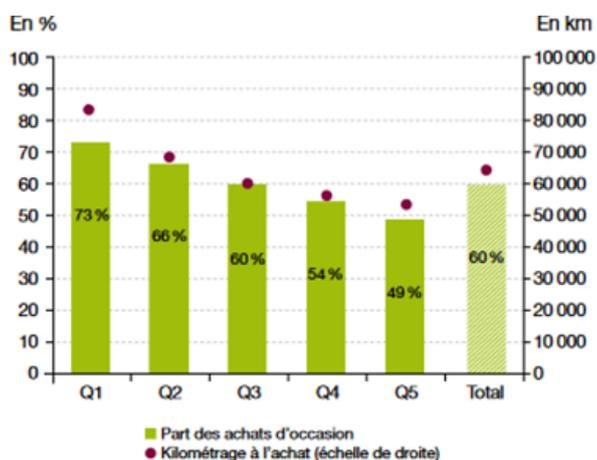
Source : Baromètre des mobilités du quotidien 2022

¹ 22 % du parc de voitures particulières est classé Crit'air 3, 7,5 % sont classés Crit'air 4, 1,5 % est classé Crit'air 5 et 1 % est non classé. Au total, 32 % du parc automobile est donc classé Crit'air 3 ou plus.

Ces difficultés touchent au premier plan les **ménages les plus modestes** qui sont moins motorisés que la moyenne nationale. Ainsi, selon le Secours catholique, **près de 40 % des ménages relevant du premier quartile de revenu ne possèdent pas de véhicule**, contre 20 % pour la moyenne nationale. Parmi les facteurs d'explication figurent les **coûts d'acquisition** des véhicules et ceux liés à **l'achat de carburant**.

En outre, **les ménages modestes possèdent moins de véhicules neufs que la moyenne nationale (27 % contre 40 %)**¹ et ces véhicules sont en moyenne **plus usagés et anciens** que ceux du parc national et roulent majoritairement au **diesel (60 %, contre 56 % pour le parc national)**².

Part d'achat de voitures particulières d'occasion et kilométrage à l'achat selon le revenu (par quintile)



Source : Enquête de 2020 du Ministère de la transition écologique,
« Les voitures des ménages modestes :
moins nombreuses, mais plus anciennes »

B. LA LOM : UNE NOUVELLE COMPÉTENCE POUR LES AOM EN MATIÈRE DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

Aux termes de la LOM, les **autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** sont compétentes pour « *organiser des services de mobilité solidaire [...] afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite* »³.

¹ Enquête de 2020 du Ministère de la transition écologique, « Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses, mais plus anciennes ».

² Idem.

³ Articles L 1231-1-1 et L 1231-3 du code des transports.

Elles coordonnent leurs actions respectives à travers l'élaboration de plans d'action communs en matière de mobilité solidaire¹, qui associent les **départements** et les **organismes** intervenant dans l'accompagnement des **publics précaires**.

Des AOM ont d'ores et déjà mis en place des **services de mobilité solidaire**, selon une diversité de modalités de mise en œuvre, faute d'un cadre générique sur lequel s'appuyer.

Le rapporteur a notamment pris connaissance de la **plateforme de mobilité** « COCM'obilités » mise en place par la **Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche**, qui permet la location de véhicules à **prix modique** à des personnes en situation d'**insertion professionnelle**.

C. UNE OFFRE DE LOCATION SOLIDAIRE PROPOSÉE PAR LES GARAGES SOLIDAIRES, MALGRÉ UN MODÈLE ÉCONOMIQUE FRAGILE

Les **garages solidaires** sont des **structures associatives** qui proposent un ensemble de services pour favoriser l'**accès à la mobilité** des **publics les plus fragiles** (vente de véhicules d'occasion, location et réparations solidaires ou encore formations à la mobilité et conseil de mobilité).

Le rapporteur a rencontré des représentants des **trois principaux réseaux de garages solidaires (Agil'Ess, Solidarauto et Mob'in)**. Le réseau **Solidarauto** estime à **150 le nombre d'associations** proposant des services de location solidaire en France. Le **parc de véhicules** de ces garages se caractérise par une part importante de **véhicules d'occasion**, avec une **assez forte représentation de véhicules diesel** et **anciens, classés Crit'air 4 ou 5** (ou non classés).

Agil'Ess	Solidar'auto	Mob'in
<ul style="list-style-type: none">• 1 414 véhicules mis en location en 2022, dont 683 voitures et 16 voitures sans permis• âge moyen des véhicules : 14 ans et 1 mois• 67 % des véhicules du parc sont à motorisation diesel• 67 % sont Crit'air 3 à 5 ou non classés (24 % sont Crit'air 4 ou non classés)	<ul style="list-style-type: none">• 300 véhicules en location en 2023• flotte de 160 voitures, 126 scooters, 39 vélos à assistance électrique et 2 voitures électriques sans permis• 89 % des véhicules diesel donnés au réseau (sur 150 dons) sont classés Crit'air 3 à 5 ou non classés (47 % sont Crit'air 4, 5 ou non classés)• 64 % des véhicules essence donnés au réseau (sur 138 dons) sont Crit'air 3, 22 % sont Crit'air 1 ou 2	<ul style="list-style-type: none">• 8 652 personnes ont bénéficié d'une location en 2022 d'un véhicule thermique, représentant 2 000 mois de location voitures et scooters• parc âgé de 10 à 12 ans, avec des véhicules pouvant avoir plus de 20 ans

Source : réponses aux questionnaires écrits du rapporteur

¹ Article L 1215-3 du code des transports.

Les bénéficiaires de **services de location solidaire** sont identifiés selon des critères de **revenus** (seuil de pauvreté, quotient familial, etc.), souvent grâce au concours de **prescripteurs sociaux**. Compte tenu de la **modicité** des loyers pratiqués par les garages solidaires, leur **modèle économique** repose essentiellement sur le **don**. S'agissant d'Agil'Ess, son parc se constitue de véhicules d'occasion issus de dons pour **60 à 75 %**, provenant à **80 % de particuliers**.

III. UNE PROPOSITION BIENVENUE POUR RENFORCER L'ACCÈS À LA MOBILITÉ DES PLUS FRAGILES, À CONDITION D'EN ASSURER UN ENCADREMENT RIGOUREUX ET OPÉRATIONNEL

A. UN TEXTE PORTEUR DE BÉNÉFICES SOCIAUX, MAIS AUSSI ENVIRONNEMENTAUX

L'article 1^{er} de la proposition de loi prévoit de **remettre à des AOM des véhicules destinés à la destruction** dans le cadre de la PAC, afin qu'elles mettent en place des **services de mobilité solidaire**, elles-mêmes ou par l'intermédiaire d'associations comme les garages solidaires. Un **garde-fou** essentiel est prévu : tenir compte du **niveau de pollution** et de l'**état de fonctionnement** des véhicules.

Un décret doit fixer les **conditions d'éligibilité** des véhicules, après avis de l'Agence de la transition écologique (Ademe).

Le **bénéfice social** du dispositif est **largement partagé**, d'autant plus que les **aides à l'acquisition de véhicules propres** ne suffisent pas à **répondre aux besoins des ménages modestes**. En outre, le « *leasing social* », tel qu'annoncé par le Gouvernement (loyer mensuel de 100 € par mois), **ne permettra sans doute pas de lever les obstacles à l'accès des publics les plus précaires aux véhicules électriques**, compte tenu de leurs **capacités de financement limitées**. Toutefois, le rapporteur entend les **problématiques sanitaires et environnementales** soulevées par la **récupération de véhicules destinés à la destruction** dans le cadre de la PAC. Elles méritent néanmoins d'être nuancées à trois titres :

- le dispositif pourrait bénéficier d'un « **gisement** » **important de véhicules Crit'air 3**, au bénéfice des **mobilités solidaires**, et qui sont **moins polluants** que de nombreux véhicules utilisés jusqu'à présent par les **garages solidaires** ;

- dans la mesure où les **ménages modestes** sont encore nombreux à détenir des véhicules anciens, la location d'un véhicule Crit'air 3 présente un **bénéfice environnemental** par rapport à la possession d'un véhicule moins bien classé ;

- surtout, le dispositif permettrait d'**éviter la mise au rebut de nombreux véhicules** encore en **bon état de fonctionnement**.

L'article 2 prévoit la remise d'un **rapport** du Gouvernement au Parlement sur les mesures qui permettraient de soutenir le **développement du rétrofit** au bénéfice d'associations agissant en faveur des **mobilités solidaires**.

B. DES ÉVOLUTIONS NÉCESSAIRES POUR GARANTIR UN ENCADREMENT ADÉQUAT DU DISPOSITIF

Compte tenu des **impératifs de décarbonation** et d'**amélioration de la qualité de l'air**, la commission a estimé nécessaire d'assurer un **encadrement rigoureux** du dispositif à travers **plusieurs amendements adoptés**, à l'initiative du rapporteur.

Afin d'assurer que les véhicules mis à disposition des AOM seront les moins polluants de ceux éligibles à la PAC, il est proposé que soient **uniquement éligibles les véhicules à essence classés Crit'air 3 ou moins (COM-3)**.

Dans l'objectif d'encadrer la **durée de réutilisation** des véhicules et d'assurer leur **traçabilité**, la commission a précisé que seuls les **services de location** sont inclus dans le dispositif, ce qui exclut toute possibilité d'**achat**. Il précise en outre le **champ des bénéficiaires**, qui recouvre les personnes « *en situation de vulnérabilité économique ou sociale* » (**COM-6**).

Selon la même logique, **seule l'AOM** pourra avoir la **propriété** des **véhicules** utilisés dans le cadre de **services de location solidaire** prévus par la proposition de loi (**COM-7**).

Enfin, le dispositif fera l'objet d'une **évaluation** après **trois ans** de mise en œuvre, afin d'en mesurer les **impacts sanitaires et environnementaux** et, le cas échéant, de **réviser ses critères d'éligibilité** et **modalités de mise en œuvre (COM-9)**.

C. AMÉLIORER LE CARACTÈRE OPÉRATIONNEL DU DISPOSITIF

Sur la proposition du rapporteur, la commission a complété le dispositif de manière à assurer son **caractère opérationnel**. Ces amendements prévoient que :

- les **véhicules éligibles** au dispositif **n'ont pas le statut de déchet**, ce qui est un préalable indispensable pour permettre leur utilisation par les AOM dans le cadre des services de location solidaire (**COM-2**) ;

- les modalités d'action des AOM en matière de mobilité solidaire sont inscrites dans les **plans de mobilité**, d'une part, et dans les **plans d'action communs en matière de mobilité solidaire**, d'autre part (**COM-5**), afin de **favoriser la coordination** entre les parties prenantes au dispositif (AOM, départements, associations reconnues d'utilité publique, organismes concourant au service de l'emploi, etc.) ;

- la **répartition des responsabilités** entre les parties prenantes au dispositif sera clarifiée par des **conventions conclues localement** entre les AOM, les associations concernées, les concessionnaires automobiles volontaires ainsi que les centres VHU et départements volontaires (COM-7)

Enfin, la commission a apporté des **précisions** et **améliorations rédactionnelles** au texte proposées par le rapporteur (COM-1, COM-4 et COM-8).

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

Mise à disposition des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de véhicules retirés de la circulation aux fins de mettre en place des services de mobilités solidaires

Cet article vise à prévoir la remise aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de véhicules retirés de la circulation à des fins de destruction, afin qu'elles instituent des services de mobilité solidaire, le cas échéant en mettant ces véhicules à disposition d'associations reconnues d'utilité publique. Les véhicules remis aux AOM doivent satisfaire des critères en termes de pollution et d'état de fonctionnement définis par décret après avis de l'Agence de la transition écologique (Ademe).

La commission a adopté l'article 1^{er} modifié par sept amendements visant à mieux encadrer le dispositif afin d'en réduire le possible impact environnemental, et à améliorer son caractère opérationnel.

I. Dans un contexte de difficultés d'accès à la mobilité, de nombreux véhicules sont détruits dans le cadre de la prime à la conversion

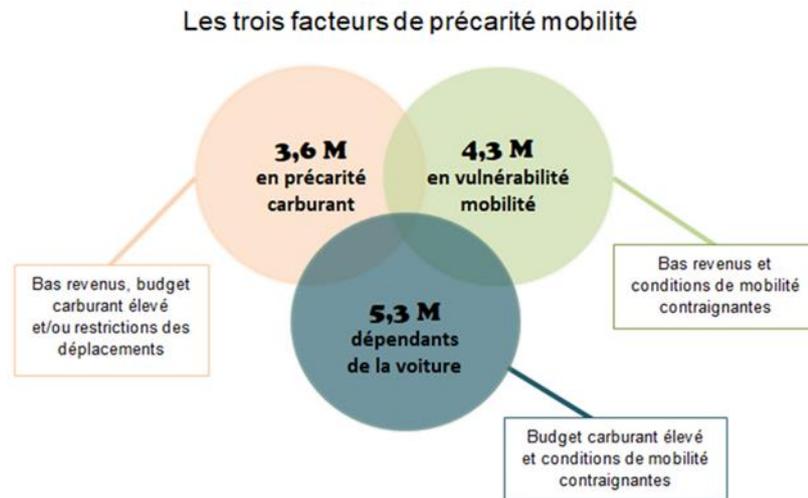
A. Des services de mobilité solidaires se développent pour répondre à la précarité dans l'accès à la mobilité, malgré un cadre législatif embryonnaire

1) La précarité-mobilité : un phénomène qui touche une grande part de la population, en particulier en dehors des territoires urbains

En 2019, la loi d'orientation des mobilités a eu pour objectif de renforcer le **droit à la mobilité**. Pourtant, nombre de Français rencontrent encore des difficultés sensibles dans leurs mobilités du quotidien.

Selon le **baromètre des Mobilités du quotidien de Wimoov et de la Fondation pour la nature et l'homme (FNH)** de 2022, **13,3 millions de personnes sont en situation de précarité en matière de mobilité, soit 27,6 % des 18 ans et plus**. Parmi ces personnes, **4,3 millions ne disposent d'aucun mode de transport**, que ce soit à travers un équipement individuel ou un abonnement à un service de transports collectifs.

Ce phénomène couvre en réalité une **diversité de situations**, allant de l'insécurité mobilité à l'absence de véhicule ou d'un abonnement à un service de transports collectif (cf. schéma ci-dessous)¹.



Source : Baromètre des mobilités quotidiennes 2022

Ces difficultés touchent particulièrement les **ménages les plus modestes**, qui sont pénalisés par le modèle de mobilité actuel centré sur la voiture.

Comme indiqué par le **Secours catholique**, les ménages modestes sont, en moyenne, moins fréquemment propriétaires d'un véhicule que les autres. Ainsi, près de **40 % des ménages relevant du premier quartile de revenu ne possèdent pas de véhicule**, contre environ 20 % pour la moyenne nationale.

Taux de motorisation des ménages par quartile de revenus en 2019

	0 véhicule	1 véhicule	2 véhicules	3 véhicules ou plus	Total	Effectifs	Taux de motorisation
	en %					en milliers	
Tous ménages	20,2	44,9	28,0	6,9	100,0	29 253,1	1,23
Quartile du revenu du ménage par unité de consommation							
1er quartile	39,1	44,6	13,2	3,2	100,0	7 220,3	0,82
2e quartile	19,3	50,3	24,3	6,2	100,0	7 385,7	1,19
3e quartile	11,6	44,8	35,1	8,5	100,0	7 475,7	1,43
4e quartile	11,3	39,8	39,4	9,5	100,0	7 171,5	1,49

Source : Service des données et études statistiques (SDES), Insee – Enquête Mobilité des Personnes 2018-2019

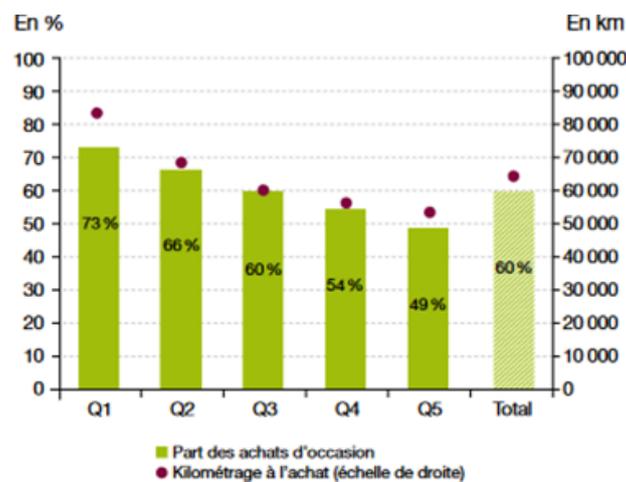
¹ Selon le baromètre des mobilités du quotidien, la précarité carburant concerne les personnes qui ont un bas revenu, des dépenses en carburant élevées et/ou qui doivent déjà restreindre leurs déplacements. La vulnérabilité mobilité caractérise les ménages à bas revenu qui ont des conditions de mobilité contraignantes, telles qu'une longue distance à parcourir, l'absence d'alternative à la voiture ou des véhicules vieillissants. Enfin, la dépendance à la voiture concerne tous les automobilistes qui ont des dépenses élevées en carburants et des conditions de mobilité contraignantes comme les longues distances ou qui n'ont pas d'autre choix que la voiture.

Les difficultés d'accès à l'automobile pour les ménages modestes sont en partie liées au **coût d'acquisition du véhicule** et aux **coûts liés à l'achat de carburant**. Le Secours catholique indique ainsi : « Le coût annuel moyen de possession d'un véhicule a été évalué par le Réseau Action Climat (RAC) à 4 200 €. Ce coût comprend notamment l'assurance, le carburant et l'entretien. Nos remontées terrain vont dans le sens d'une difficulté à supporter l'ensemble de ces coûts, d'autant que les contrats d'assurance ne sont souvent pas les plus intéressants et que les personnes ne s'assurent pas en tous risques. Nous observons de nombreux microcrédits pour financer l'entretien et les réparations sur des véhicules, parfois en plus d'une mensualité de crédit déjà existante pour le financement du véhicule en tant que tel ».

Or, les **transports sont essentiels aux besoins quotidiens** (éducation, formation, loisirs, accès aux soins, etc.) et ils constituent un déterminant important de l'accès à l'emploi : selon le Ministère de la transition écologique, **un Français sur quatre a déjà renoncé à un emploi faute de moyens de transport pour s'y rendre**.

En outre, les **ménages à bas revenus** possèdent majoritairement des **véhicules diesel** (60 %, contre 56 % pour le parc national¹), **plus âgés** que le reste du parc (10 ans, contre 8 ans en moyenne) et **achetés en occasion**. En effet, ces ménages possèdent moins de voitures neuves que la moyenne nationale (27 % contre 40 %)².

Part d'achat de voitures particulières d'occasion et kilométrage à l'achat selon le revenu (par quintile)



Source : Enquête de 2020 du Ministère de la transition écologique,
« Les voitures des ménages modestes :
moins nombreuses, mais plus anciennes »

¹ Enquête du Ministère de la transition écologique « Les voitures des ménages modestes : moins nombreuses mais plus anciennes », décembre 2020.

² Ibidem.

En définitive, les ménages modestes **possèdent moins de véhicules** que le reste de la population et **ces véhicules sont, en moyenne, plus polluants**.

2) La LOM a renforcé le droit à la mobilité pour tous, sans instaurer un cadre suffisamment précis et incitatif en faveur des mobilités solidaires

La loi d'orientation des mobilités de 2019 a entendu **renforcer l'accès à la mobilité pour tous**, en réaffirmant la place de la **mobilité solidaire** (ou « inclusive ») comme un **objectif des politiques publiques de transport**. Elle a complété le code des transports de plusieurs dispositions visant à réduire les freins à la mobilité pour les plus fragiles.

D'une part, la mobilité solidaire a été inscrite parmi **les compétences des autorités organisatrices de la mobilité** (AOM) nouvellement créées. La LOM a fixé l'objectif de couvrir l'intégralité du territoire par des AOM. Il existe des AOM locales et régionales.

L'article L. 1231-1 du code des transports fixe la liste des AOM locales : elle comprend les **établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre** (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération, communauté de communes) et la **région**, qui peut être AOM par substitution d'une communauté de communes qui n'a pas souhaité prendre la compétence d'AOM dans les délais fixés par la loi (au plus tard, au 1^{er} juillet 2021).

La région est par ailleurs **AOM régionale** (article L. 1231-3 du code du transport) et exerce diverses compétences à ce titre, comme l'organisation des services réguliers de transport public de personne, des services à la demande de transport public de personnes ou encore des services de transports scolaires.

La LOM a, en outre, conféré aux AOM des compétences en matière de **mobilité solidaire**, aux termes des articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 : il est prévu qu'elles sont compétentes pour « *organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite* ».

En outre, afin d'assurer la **bonne articulation des interventions des différentes AOM entre elles dans ce domaine**, l'article L. 1215-3 prévoit les modalités de l'action commune des AOM en matière de mobilité solidaire. Il est prévu que les AOM locales et l'AOM régionale, ainsi que les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi, coordonnent leur action à travers l'élaboration et la mise en œuvre, à l'échelle d'un bassin de mobilité, d'un « **plan d'action commun en matière de mobilité solidaire** ».

Sont également associés à ce plan les organismes publics et privés intervenant dans « *l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi que des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite* ». Le plan définit les conditions dans lesquelles ces personnes bénéficient d'un accompagnement à la mobilité de manière individualisée.

Des AOM ont d'ores et déjà mis en place des **services de mobilité solidaire**, selon une diversité de modalités de mise en œuvre, faute d'un cadre générique sur lequel s'appuyer. Le rapporteur a notamment pris connaissance de la **plateforme de mobilité** « COCM'obilités » mise en place par la **Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche**, qui permet la location de véhicules à **prix modique** à des personnes en situation d'**insertion professionnelle**.

Plateforme de mobilité « COCM'obilités »

La **plateforme mobilité « COCM'obilités »** a été mise en place par la **communauté des communes Côte Ouest Centre Manche** en 2020, afin de répondre aux problématiques de « **pouvoir bouger** » (capacité à se procurer à un véhicule) et le « **savoir bouger** » (lever les freins psychologiques à la mobilité) de publics en difficulté. Ce service propose la **location de véhicules** à des **publics en situation d'insertion professionnelle**. Deux prestataires sont chargés, respectivement, de gérer la flotte de véhicules et de proposer un conseil en mobilité pour les bénéficiaires.

La flotte de cette plateforme se compose de **trois voitures d'occasion, neuf vélos à assistance électrique (VAE)** appartenant à la communauté de communes et **onze scooters neufs**, dont cinq sont toutefois hors service à la suite d'une grave panne mécanique ou d'un accident ayant rendu le véhicule inutilisable.

340 usagers se sont inscrits sur la plateforme. Parmi eux, 141 sont en recherche d'emploi depuis moins d'un an, 50 depuis plus d'un an, 38 sont en contrat à durée déterminée (CDD) et 18 sont en intérim. 229 de ces bénéficiaires ont un niveau de revenu situé sous le seuil de pauvreté.

Les locations proposées ont une **durée maximale de six mois** pour les VAE et pour les scooters et de **trois mois** pour les voitures. Ces durées peuvent éventuellement être prolongées. Le contrat de location prévoit toutefois une **restriction géographique** (ne pas sortir du département de La Manche, sauf accord) et de **distance parcourue** pour l'utilisation des véhicules mis en location (un kilométrage hebdomadaire et mensuel maximal est prévu).

Le fonctionnement de la plateforme nécessite un **budget d'environ 115 000 € chaque année**. Si plusieurs financeurs ont accompagné le projet à son lancement (Ademe, collectivités territoriales et services de l'État), ce soutien a pris fin avec la pérennisation du dispositif. En effet, la communauté de communes indique que les appels à projets ciblent de manière privilégiée les dispositifs expérimentaux et/ou innovants qui en sont à leurs premiers stades de déploiement ; le financement du dispositif dans la durée n'est donc pas sans poser des difficultés.

Il a en outre été indiqué au rapporteur que **l'implication des acteurs du secteur social** (Pôle emploi, missions locales, etc.) était **essentielle** à la réussite de ce projet, compte tenu de leur expérience en matière d'accompagnement des publics fragiles.

3) Des services de mobilité solidaire se développent dans les territoires, à travers une diversité de formes et sur la base d'un modèle économique souvent fragile

Des structures, généralement associatives, mettent d'ores et déjà en place des **services de mobilité solidaire** pour accompagner les personnes en situation de **précarité mobilité**.

Parmi elles, les **réseaux de garages solidaires** occupent une place centrale ; le rapporteur a rencontré des **représentants des trois principaux réseaux de garages solidaires** : **Agil'Ess, Solidarauto et Mob'in**.

Les réseaux de garages solidaires proposent un ensemble d'activités pour **favoriser l'accès à la mobilité des publics fragiles** : cela peut notamment inclure la **vente de véhicules d'occasion**, la **location** et les **réparations solidaires** - à prix modique - ou encore des **formations à la mobilité** et des **services de conseil à la mobilité**. Le rapporteur n'a pas pu recueillir de chiffres sur le nombre total de garages solidaires implantés en France. Néanmoins, selon Solidarauto, **environ 150 associations proposeraient des services de location solidaire en France**, avec une capacité à traiter environ 1 000 à 2 000 véhicules par an.

Présentation de trois réseaux de garages solidaires opérant en France

• Agil'ESS

Institué en 2016, Agil'Ess est un réseau national ayant pour but d'œuvrer pour la **professionnalisation des garages et loueurs solidaires** et de **rassembler ces structures**. Il compte **214 structures référencées comme des garages et loueurs**, dont **122 comme garages solidaires**. Le réseau Agil'Ess compte **58 adhérents**, répartis parmi 12 régions.

Selon une étude portant sur 40 adhérents à Agil'Ess, **1 414 véhicules ont été mis en location par ce réseau en 2022**, dont 686 voitures et 16 voitures sans permis. Agil'Ess estime le nombre total de locations pour l'ensemble de ses adhérents à environ 990 par an.

En moyenne, ces véhicules ont **14 ans et 1 mois** d'ancienneté. Ils sont **majoritairement à motorisation diesel** (67 %). Près de la moitié de ces véhicules sont classés Crit'air 3 (43 %) et 67 % sont classés Crit'air 3 à non classés.

- **Solidarauto**

Solidarauto est une **fédération** créée et présidée par le **Secours catholique**, qui anime un **réseau de garages solidaires proposant des services** de vente de véhicules d'occasion, de réparations solidaires, de locations solidaires et des stages de sensibilisation « ma voiture, mon budget, ma sécurité ».

En 2023, **le réseau Solidarauto a vendu 400 voitures, mis 300 véhicules en location et réalisé 4 000 factures pour des réparations**. Il compte 50 salariés et 150 bénévoles. Neuf garages solidaires adhèrent à ce réseau.

La flotte de véhicules des garages Solidarauto est constituée de **160 voitures** (dont 3 électriques), **126 scooters, 39 vélos à assistance électrique et 2 véhicules thermiques sans permis**. Fin septembre 2023, **42 % des véhicules à motorisation diesel donnés aux garages de ce réseau (sur 150 dons) était classés Crit'air 3**, une proportion qui s'élève à 63 % pour les véhicules essence. **Les véhicules classés Crit'air 4 à non classés représentent 47 % des véhicules diesel ayant fait l'objet d'un don**. 64 % des véhicules essence donnés aux garages (sur 138 dons) étaient classés Crit'air 3 et 22 % étaient classés Crit'air 1 ou 2.

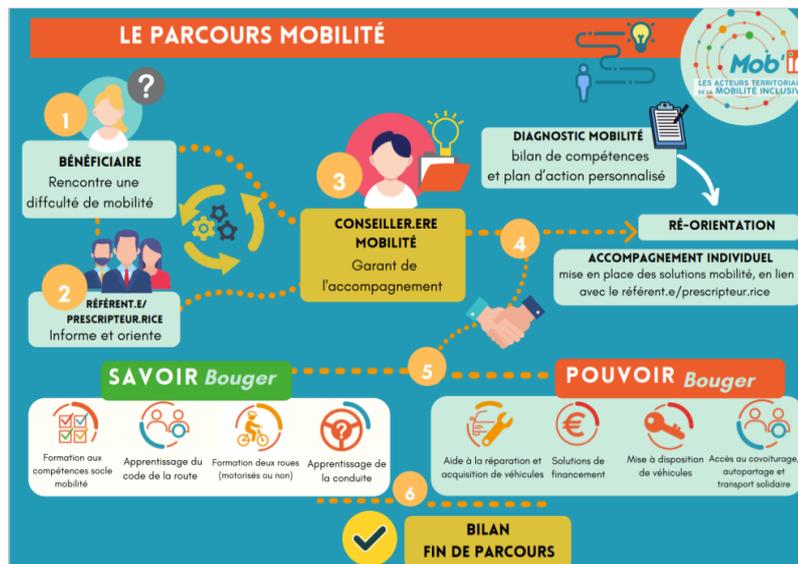
Les véhicules de la flotte de ce réseau ont en moyenne 17 ans.

L'objectif de ce service est de proposer une location dont le **reste à charge n'excède pas 7 € par jour de location**. Pour se faire, les garages de ce réseau ont mis en place des **partenariats** avec des **prescripteurs et partenaires sociaux** (Pôle emploi, Missions locales, département, etc.) qui s'engagent à cofinancer le coût de la location en fonction du public (bénéficiaires du RSA par exemple) et du besoin constaté.

- **Mob'in**

Mob'in est une **fédération nationale** regroupant 12 fédérations régionales et fédérant divers acteurs locaux de la mobilité inclusive (plateformes de mobilité, auto-écoles sociales, loueurs solidaires, garages solidaires, etc.). Ce réseau compte **260 adhérents**, dont 51 garages solidaires (dont certains sont par ailleurs adhérents des réseaux Solidarauto et Agil'Ess) et 95 loueurs solidaires.

L'accompagnement mis en œuvre par les membres de ce réseau au profit des personnes rencontrant des difficultés d'accès à la mobilité s'inscrit dans un parcours, présenté par le schéma ci-après, visant à l'autonomie.



Source : Réponse au questionnaire écrit du rapporteur

En 2022, 8 652 personnes ont pu bénéficier d'une location de véhicule thermique via le réseau Mob'in (voitures ou scooters), pour 2 000 mois de location (ou 60 000 jours).

Si les garages solidaires ont en commun de viser les publics les plus fragiles, les **modalités d'éligibilité** et de **prescription** peuvent varier d'un réseau à l'autre. Le **quotient familial** semble être un critère largement pris en compte par les garages solidaires pour déterminer l'éligibilité à un service de location solidaire. Cet outil présente en effet l'avantage d'être mis à jour régulièrement par la **Caisse d'allocations familiales (CAF)** et d'être généralement connu des bénéficiaires et de permettre une mesure des ressources mensuelles.

S'agissant du réseau **Solidarauto**, un usager doit présenter un **quotient familial inférieur à 750 €** pour avoir accès à l'offre de location d'un garage solidaire ; ce montant varie toutefois selon les territoires, comme rappelé par Solidarauto.

Au sein du réseau **Mob'in**, toute personne ayant un quotient familial inférieur à un certain seuil – correspondant généralement au **seuil de pauvreté** – est éligible à la location solidaire.

Quant au réseau **Agil'Ess**, les bénéficiaires de services de location solidaire sont, par ailleurs, généralement bénéficiaires de **minima sociaux** et/ou vivent sous le **seuil de pauvreté**. Cet acteur note en outre une **moyenne d'âge de 35 ans** de ses bénéficiaires, avec des personnes cumulant souvent de multiples difficultés d'accès à l'emploi et au logement et, parfois, des problèmes de surendettement.

Les **acteurs des politiques d'action sociale** occupent une place centrale dans ces dispositifs pour identifier les personnes rencontrant une situation de précarité mobilité et les « prescrire » aux garages solidaires. Ainsi, Mob'in indique que *« la question de la prescription est la plus importante pour que la situation de précarité sociale soit identifiée par un professionnel qualifié »*. Cet acteur présente ce processus de la manière suivante : *« Le garage reçoit la plupart du temps une fiche de prescription venant d'un prescripteur partenaire (Pôle emploi, CAF, maison départementale de l'insertion, mission locale, FASTT, etc.). Cette fiche est une demande de location de véhicules pour un bénéficiaire. Le loueur appelle donc le bénéficiaire afin de convenir d'un rendez-vous pour venir récupérer et louer un véhicule adapté à sa demande. Une fois cela réalisé, le loueur et le bénéficiaire signent un contrat de location avec, notamment, des obligations pour le bénéficiaire (propreté du véhicule, carburant remis à jour, etc.) lors de la restitution du véhicule. Dans ce contrat, il est également stipulé le temps de location, qui est souvent de 3 mois maximum (renouvelable parfois). »*

Compte tenu de la modicité des prix proposés dans le cadre de la location solidaire de véhicules, le **modèle économique** des garages solidaires est **fragile** et repose en grande partie sur le **don de véhicules d'occasion**. Le parc de véhicules d'Agil'Ess se compose par exemple de 60 à 75 % de véhicules d'occasion issus de dons, s'agissant des voitures. Ces dons proviennent à 80 % de particuliers, à 10 à 15 % de collectivités territoriales et à 2 % d'entreprises. Agil'Ess note, en outre, que les dons provenant de collectivités territoriales diminuent d'année en année, compte tenu de dispositifs de *leasing* dont elles bénéficient.

De même, Solidarauto indique que *« les véhicules proviennent de dons, principalement de particuliers, qui sont reconditionnés »*. Ils peuvent aussi être achetés grâce à des subventions dont bénéficient, le cas échéant, les garages solidaires.

S'agissant de ces véhicules, Agil'Ess note qu'ils ne sont généralement pas en bon état : **¾ des donations au profit de ce réseau vont directement à la casse ou nécessiteraient une remise en état trop lourde à mettre en œuvre pour que le véhicule soit adapté à la location**, ne serait-ce que pour des questions de sécurité. Ces véhicules ont en moyenne 17 ans et affichent un kilométrage élevé (243 000 kilomètres pour les véhicules diesel et 160 000 kilomètres pour les véhicules essence).

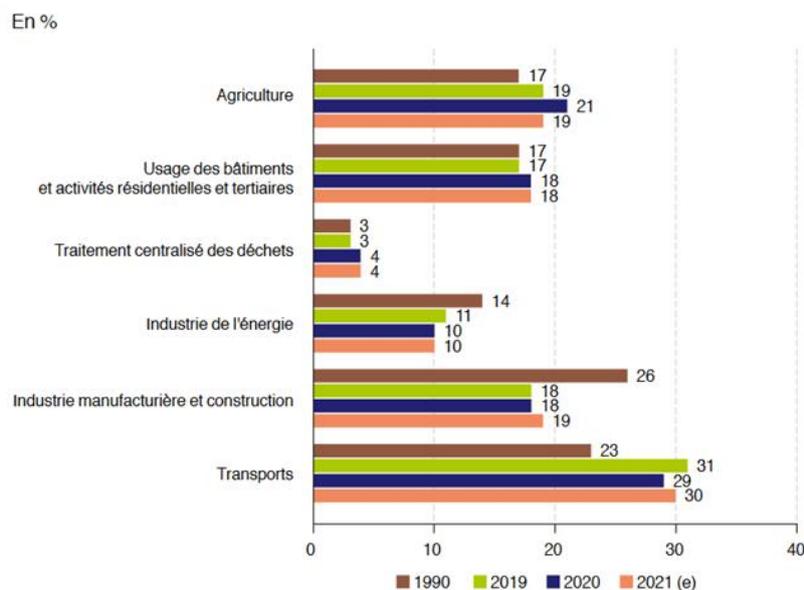
En outre, plusieurs acteurs ont mis en avant le fait que le déploiement de la prime à la conversion avait **asséché les dons de véhicules**.

B. La prime à la conversion : un levier au service de la décarbonation du parc automobile

1) Le transport routier est le mode le plus émetteur de gaz à effet de serre du secteur des transports, qui est lui-même le premier secteur émetteur

Le secteur des transports est le **premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre de la France**, avec 126 millions de tonnes équivalent CO₂ émises en 2022, qui représentent un total de 30 % des émissions nationales. En outre, **le secteur des transports est le seul à enregistrer une augmentation de ses émissions depuis 1990.**

Part des secteurs dans les émissions de gaz à effet de serre



(e) = estimations préliminaires.
Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).
Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

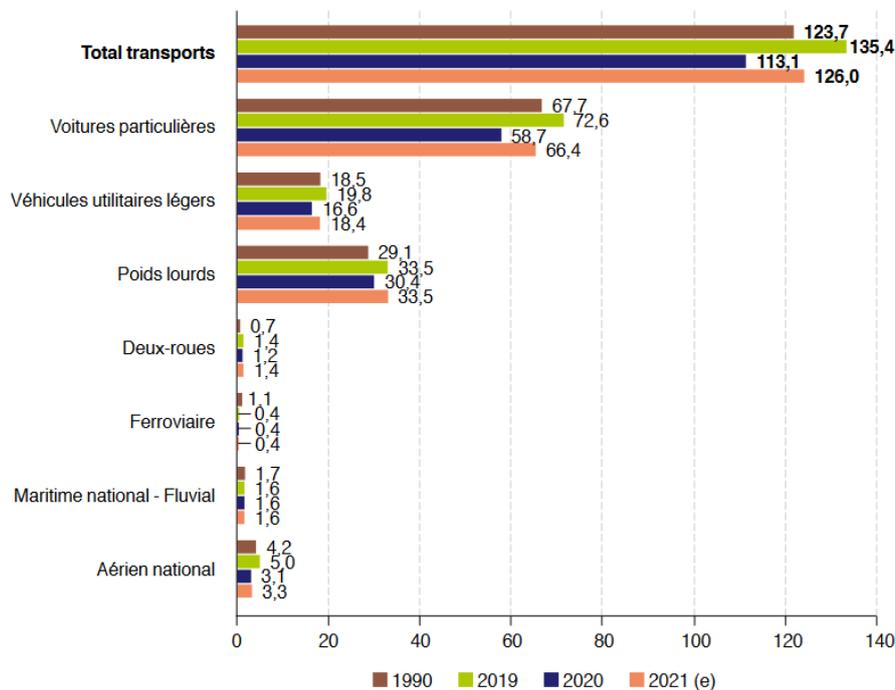
Source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, mars 2023, « Chiffres clés des transports, édition 2023 »

Le **transport routier** est à l'origine d'une **part prépondérante des émissions du secteur des transports** que le ministère estimait, pour l'année 2021, à 94,1 %¹. Au sein des transports routiers, les véhicules particuliers sont responsables de la majorité des émissions, comme en témoigne le graphique ci-dessous.

¹ Pour rappel, et par convention internationale, les émissions de GES des transports internationaux (aériens, maritimes et fluviaux) ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux. Seules sont prises en compte les émissions des déplacements effectués entre deux ports ou aéroports localisés en France.

Émissions de gaz à effet de serre des modes de transport

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France entière (métropole + DROM = périmètre Kyoto).

Source : Citepa, inventaire format Secten, avril 2022

Source : Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, mars 2023,
« Chiffres clés des transports, édition 2023 »

Outre les **émissions de gaz à effet de serre**, le **transport routier** est également le principal émetteur de **polluants atmosphériques**. Il est en effet, tous secteurs confondus, le premier émetteur de **cuivre** et d'**oxydes d'azote**. Si des **progrès** ont été observés depuis 1990 concernant les niveaux d'émissions de polluants de l'air par le transport routier, sous l'effet des normes européennes en matière d'émissions à l'échappement des véhicules, ils ont été modérés par l'**augmentation du parc de véhicules**.

À cet égard, plusieurs agglomérations connaissent encore régulièrement des **dépassements des normes de qualité de l'air**¹.

¹ L'article R. 221-1 du code de l'environnement fixe les valeurs limites de 13 polluants.

Le cadre national applicable aux polluants atmosphériques

L'article L. 221-1 du code de l'environnement prévoit que l'État assure, avec le concours des collectivités territoriales, la **surveillance de la qualité de l'air** et de **ses effets sur la santé et sur l'environnement** et prévoit la définition, par décret en Conseil d'État, de **normes de qualité de l'air**.

L'article R. 122-1 du même code fixe ainsi ces normes, pour **huit catégories de polluants**. Pour ce qui concerne plus précisément les polluants émis par le transport routier, ces valeurs limites (exprimées en moyenne annuelle) s'élèvent ainsi à :

- 40 µg/m³ pour les dioxydes d'azote ;
- 30 µg/m³ pour les oxydes d'azote ;
- 40 µg/m³ pour les particules « PM10 » ;
- 25 µg/m³ pour les particules « PM2,5 ».

La proposition de révision de la directive européenne sur la qualité de l'air prévoit notamment d'**abaisser les seuils** pour, à terme, les aligner sur les lignes directrices définies par l'Organisation mondiale de la santé à horizon 2050.

Les zones à circulation restreinte (ZCR), créées par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte en 2015¹ et par la suite transformées en **zones à faibles émissions mobilité** (ZFE-m) par la LOM, dont le régime s'est vu renforcé sous l'effet de la loi « Climat et résilience » de 2021², visent ainsi à **restreindre la circulation des véhicules les plus polluants dans certaines agglomérations**.

L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, dans sa rédaction modifiée par l'article 119 de la loi « Climat et résilience » prévoit ainsi plusieurs régimes de ZFE-m, à savoir :

- certaines ZFE-m sont « **facultatives** » ; leur création est rendue possible pour lutter contre la pollution de l'air ;
- certaines ZFE-m sont au contraire « **obligatoires** » :
 - o la LOM a rendu obligatoire la création d'une ZFE-m avant le 31 décembre 2020 dans les **agglomérations dans lesquelles les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière**. Celles d'entre elles connaissant toujours des dépassements doivent appliquer un schéma de restriction prévu par la loi, qui prévoit l'interdiction des véhicules classés Crit'air 5 au 1^{er} janvier 2023, celle des véhicules classés Crit'air 4 au

¹ Article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

² Article 119 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

1^{er} janvier 2024 et celle des véhicules classés Crit'air 3 au 1^{er} janvier 2025. En définitive, cinq agglomérations sont concernées par ce schéma : Paris, Aix-Marseille, Lyon, Strasbourg et Rouen¹.

- l'instauration d'une ZFE-m est obligatoire avant le 31 décembre 2024 **dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants du territoire métropolitain.**

2) La prime à la conversion : un dispositif de décarbonation du parc par la mise au rebut des véhicules les plus polluants

a) Les objectifs de décarbonation du secteur des transports

Compte tenu de l'impact du transport routier sur l'environnement et la qualité de l'air et afin de respecter ses **objectifs de décarbonation**, l'État a mis en place plusieurs **dispositifs de soutien au renouvellement du parc automobile** au profit de **véhicules plus récents et moins polluants**.

Les objectifs de décarbonation du secteur des transports

L'article 73 de la LOM fixe à la France l'**objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres**, entendue sur le cycle carbone de l'énergie utilisée. Pour y parvenir, ce même article fixe un certain nombre d'objectifs intermédiaires, parmi lesquels figurent notamment :

- la **hausse progressive des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs** permettant de remplir les objectifs définis par le droit européen ;

- la **fin de la vente, d'ici le 1^{er} janvier 2030, de voitures particulières neuves émettant plus de 123 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre** selon la norme WLTP² (ou plus de 95 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre selon la norme NDEC). Les véhicules émettant plus que ce seuil devront ainsi représenter, d'ici 2030, 5 % au maximum de l'ensemble des ventes annuelles ;

¹ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 10 juillet 2023, *Dossier de presse* « Comité ministériel Qualité de l'air en ville ».

² Les véhicules légers réceptionnés aujourd'hui sont testés en pollution suivant des règlements européens et internationaux. Le test consiste à suivre un cycle d'essai qui représente un « scénario » constitué d'accélération, de décélération et de paliers à vitesse constante sur une durée de 20 minutes. Jusqu'au 1^{er} septembre 2017, le cycle en vigueur était le NEDC (New European Driving Cycle), développé il y a près de 40 ans (en vigueur depuis juillet 1973). Il a été remplacé par le WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure), conçu au niveau mondial dans le cadre des travaux conduits sous l'égide des Nations unies, afin de gagner en représentativité. (Source).

- la fin de vente, d'ici à 2040, de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles. Le règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat prévoit toutefois, à compter du 1^{er} janvier 2035, un objectif de réduction de 100 % par rapport à 2021 concernant les émissions moyennes du parc de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs.

Plusieurs dispositifs de soutien à l'acquisition de véhicules à faibles et très faibles émissions visent à accompagner les particuliers dans la perspective d'atteindre ces objectifs, au premier rang desquels la prime à la conversion.

b) Le cadre juridique de la prime à la conversion

Ce dispositif, institué à la suite du Grenelle de l'environnement de 2007, a d'abord été créé par le V de l'article 63 de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007, prévoyant l'institution d'« un fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres ayant pour mission [...] l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres qui peuvent être complétées, le cas échéant, d'aides au retrait de véhicules polluants. »

Sa base législative est aujourd'hui prévue à l'article L. 251-1 du code de l'énergie, en application duquel sont instituées des aides à l'acquisition de véhicules propres, le cas échéant sous réserve de la mise au rebut des véhicules polluants. Le cadre juridique et les modalités de la prime à la conversion sont définis aux articles D. 251-4 et D. 251-4-4 du code de l'énergie. La prime à la conversion s'applique aux voitures particulières¹, mais aussi aux camionnettes², aux véhicules à moteur à deux ou trois roues ou quadricycles à moteur³ ou encore, à la suite de la promulgation de la loi « Climat et résilience »⁴, aux cycles à pédalage assisté⁵. Cette prime consiste en l'attribution d'une aide à une personne physique ou morale qui acquiert ou prend en location (pour une durée de deux ans ou plus) un véhicule peu polluant et qui retire de la circulation, à des fins de destruction, un autre véhicule. L'article D. 251-4-4 précise que, quel que soit le nombre de véhicules remis pour destruction, l'acquisition ou la prise en location d'un véhicule ne peut donner lieu au versement que d'une prime à la conversion.

¹ Article D. 251-4 du code de l'énergie.

² Article D. 251-4-1 du même code.

³ Article D. 251-4-2 du même code.

⁴ Article 103 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

⁵ Article D. 251-4-3 du même code.

S'agissant de la prime à la conversion applicable aux **voitures particulières**, les conditions d'attribution sont fixées à l'article D. 251-4 du code de l'énergie.

1. Éligibilité des bénéficiaires

L'aide peut être attribuée à **toute personne physique majeure** justifiant d'un domicile en France, dont le **revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 22 983 €**, ou à **toute personne morale** justifiant d'un établissement en France et à **toute administration de l'État**.

2. Éligibilité des véhicules acquis ou pris en location

Une voiture particulière acquise ou louée dans le cadre du dispositif de la prime à la conversion doit notamment remplir les **conditions** suivantes :

- appartenir à la **catégorie des voitures particulières**¹ ou à une catégorie de véhicules faisant l'objet d'une mesure des émissions de dioxyde de carbone en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 ou encore à la catégorie M2 définie à l'article R. 311-1 du code de la route², bénéficiant d'une dérogation de poids³ et d'un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;
- être **immatriculé en France** dans une série définitive ;
- **ne pas être cédé** par l'acquéreur ou le titulaire d'un contrat de location **dans l'année suivant son acquisition ni avant d'avoir parcouru au moins 6 000 kilomètres** ;
- ne pas être considéré comme un **véhicule endommagé** ;
- avoir un **coût d'acquisition inférieur ou égal à 47 000 €** toutes taxes comprises, incluant, le cas échéant, le coût d'acquisition ou de location de la batterie ;
- avoir une **masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg**.

¹ Au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, qui fixe les différentes catégories de véhicules, les voitures particulières sont des véhicules de catégorie M1 ne répondant pas à la définition du véhicule de la catégorie L6e ou L7e et ayant un poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes.

² Au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, les véhicules de catégorie M2 sont des véhicules conçus et construits pour le transport de personnes, comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et ayant un poids maximal inférieur ou égal à 5 tonnes.

³ D'après le IV de l'article R. 312-4 du code de la route, certains véhicules bénéficient de dérogations correspondant au poids en ordre de marche.

3. Éligibilité des véhicules mis au rebut

Les véhicules **retirés de la circulation à des fins de destruction** dans le cadre de la prime à la conversion doivent eux aussi répondre à un certain nombre de **critères**, à savoir :

- appartenir à la catégorie des voitures particulières ou des camionnettes ou à une catégorie de véhicules faisant l'objet d'une mesure des émissions de dioxyde de carbone en application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 ;
- avoir fait l'objet d'une **première immatriculation avant le 1^{er} janvier 2011** pour les véhicules **fonctionnant au gazole** et **avant le 1^{er} janvier 2006** pour les véhicules **ne fonctionnant pas au gazole**. Ce périmètre correspond aux **véhicules classés vignette Crit'air 3 et plus** (c'est-à-dire Crit'air 4, Crit'air 5 et non classés).
- appartenir au bénéficiaire de l'aide ;
- avoir été acquis depuis au moins un an par ce même bénéficiaire ;
- être immatriculé en France dans une série normale ou avec un numéro d'immatriculation définitif ;
- ne pas être gagé ;
- ne pas être considéré comme un véhicule endommagé ou faire l'objet d'un contrat d'assurance en cours de validité depuis au moins un an à la date de sa remise pour destruction ou à la date de facturation du véhicule acquis ou loué ;
- **être remis pour destruction**, dans les trois mois précédant ou les six mois suivant la date de facturation du véhicule acquis ou loué, à un **centre de traitement des véhicules hors d'usage agréé** ou par des installations autorisées, qui délivre à son propriétaire un **certificat de destruction du véhicule**.

4. Montant de l'aide

Le **montant** de la prime à la conversion s'élève, pour les véhicules utilisant **l'électricité, l'hydrogène** ou une **combinaison des deux** comme **source exclusive d'énergie** à :

- **80 % du coût d'acquisition**, dans la **limite de 6 000 €** :
 - si le véhicule est acquis ou loué par une **personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 14 089 €** et dont la **distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 30 km**, ou si la personne effectue **plus de 12 000 km par an** dans le cadre de son activité professionnelle ;

- ou si le véhicule est acquis ou loué par une **personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 538 €** ;
- **2 500 €** dans les autres cas.

Pour les **autres véhicules éligibles**, dont les **émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 122 grammes par kilomètre** si le véhicule n'a pas fait l'objet d'une première immatriculation en France ou à l'étranger, ou s'il a fait l'objet d'une première immatriculation depuis moins de six mois à la date de la facturation ou de versement du premier loyer, ou dont les **émissions de CO₂ sont inférieures ou égales à 132 grammes par kilomètre** et qui utilisent l'essence, le gaz naturel, le GPL, l'éthanol ou le superéthanol comme **source partielle ou exclusive d'énergie** et dont la date de première immatriculation est postérieure au 1^{er} janvier 2011, le **montant de l'aide s'élève à :**

- **80 % du coût d'acquisition**, dans la **limite de 4 000 €** :
 - si le véhicule est acquis ou loué par une **personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 14 089 €** et dont la **distance entre son domicile et son lieu de travail est supérieure à 30 kilomètres** ou effectuant **plus de 12 000 kilomètres par an** dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel ;
 - ou si le véhicule est acquis ou loué une **personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 6 358 €**.
- **1 500 €** dans la limite du coût d'acquisition du véhicule toutes taxes comprises, si le véhicule est acquis ou loué par une **personne physique dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur ou égal à 14 089 €**.

En outre, l'article D. 251-6 du code de l'énergie prévoit que le montant de la prime à la conversion peut être **majoré de 1 000 €** lorsque le bénéficiaire de ces aides est soit une **personne physique dont le domicile ou le lieu de travail est situé dans une commune dont une partie du territoire est située au sein d'une ZFE-m définie à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales**, soit une **personne morale justifiant d'un établissement dans une commune dont une partie du territoire est située au sein d'une ZFE-m**.

Lorsqu'une aide ayant le même objet a par ailleurs été attribuée **par une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales** sur le territoire duquel se trouve la **ZFE-m** considérée, le **montant de la majoration est augmenté du montant de l'aide attribuée par la collectivité ou le groupement de collectivités territoriales, dans la limite de 2 000 €**. Au total, l'aide accordée dans le cadre du dispositif de prime à la conversion peut atteindre **9 000 €** au maximum.

c) La destruction des véhicules mis au rebut dans le cadre de la prime à la conversion

Ainsi que le prévoit l'article D. 251-4 du code de l'énergie, l'une des conditions d'attribution de la prime à la conversion est le retrait de la circulation, **à des fins de destruction**, d'un véhicule. Pour ce faire, le véhicule doit être remis dans les trois mois précédant ou dans les six mois suivant la date de facturation du véhicule à un **centre de traitement des véhicules hors d'usage** (centre VHU) **agréé**. Un véhicule hors d'usage ne peut en effet, en application de l'article R. 543-155 du code de l'environnement, n'être remis par son détenteur, le cas échéant un collecteur, **qu'auprès d'un centre VHU** ou d'une installation de traitement de véhicules hors d'usage située dans un autre État membre de l'Union européenne ou dans un État tiers. Il existe, d'après la direction générale de la prévention des risques (DGPR) environ **1 600 à 1 700 centres VHU**. Les centres VHU réceptionnent **sans frais**, dans leurs installations, les véhicules hors d'usage qui leur sont remis ou cédés par leur détenteur, y compris le cas échéant un collecteur, quel qu'en soit le producteur.

En application de l'article R. 322-9 du code de la route, le propriétaire cédant un véhicule pour destruction remet le certificat d'immatriculation à un centre VHU. Au moment de l'achat pour destruction du véhicule hors d'usage, le centre VHU délivre un **certificat de destruction** au propriétaire du véhicule. De manière concomitante, le centre VHU adresse au ministère de l'intérieur une **déclaration informant de l'achat pour destruction du véhicule**. Le ministère de l'intérieur procède alors à l'annulation de l'immatriculation du véhicule.

Les étapes de déconstruction d'un véhicule hors d'usage

Les propriétaires de véhicules en fin de vie souhaitant s'en défaire doivent le remettre à un centre VHU agréé, qui assure sa prise en charge pour le **traiter** et, de façon concomitante, gérer sa **destruction administrative**. Le centre VHU réalise les opérations obligatoires de **dépollution du véhicule** (démontage des pneumatiques, dépose de la batterie, récupération des huiles usagées et filtres, des liquides de refroidissement ou de freins, du carburant, du gaz de climatisation...), puis le **démontage** de certaines pièces et matières.

La **carcasse** du véhicule ainsi dépollué est remise par le centre VHU aux **broyeurs**, qui assurent le broyage de la carcasse, avant de séparer les différentes matières restantes (métaux ferreux et non ferreux, plastiques...) pour les **recycler et les valoriser**, le cas échéant en recourant à des installations de tri post-broyage afin d'améliorer les performances de traitement.

Dans ce schéma, le véhicule hors d'usage est considéré comme un **déchet dangereux** tant qu'il n'est pas dépollué¹.

Ainsi que le relève la DGPR, la filière a amélioré de manière régulière ses performances et respecte aujourd'hui les objectifs de réutilisation / recyclage (TRR) et de réutilisation / valorisation (TRV) de la directive européenne 2000/53 relative aux véhicules hors d'usage. **La France satisfait en effet le TRR (85 %) depuis 7 ans et le TRV (95 %) depuis 3 ans**. Le **taux de réutilisation des pièces** est quant à lui estimé à 8 % par an en moyenne sur l'ensemble des centres VHU, ce qui correspond à environ 11 millions de pièces (hors pneus/batteries).

La loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire² a **institué une filière à responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules** (voitures particulières, camionnettes, véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur), dont les principaux objectifs sont :

- d'améliorer la gestion de la fin de vie des véhicules d'un point de vue environnemental ;
- de régler durablement la problématique de gestion des véhicules abandonnés présents dans les collectivités territoriales d'outre-mer ;
- de contribuer à la résorption de la filière illégale de gestion des véhicules hors d'usage.

Source : DGPR

¹ Aux termes de l'article L. 541-1-1 du code de l'environnement, un déchet est défini comme toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire.

² Loi n° 2020-105 du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire.

D'après la DGPR, le nombre moyen de véhicules hors d'usage pris en charge par les centres VHU agréés s'est établi à environ **1,2 million par an** sur les trois dernières années. Les véhicules hors d'usage pris en charge par les centres VHU agréés sont pour **45 %** d'entre eux **remis par des particuliers**, pour **16 %** par des **concessionnaires** de constructeurs automobiles, pour **14 %** par des **assureurs** et enfin pour **25 %** par des **garagistes indépendants** et des **fourrières**.

Selon la DGPR, le nombre de véhicules hors d'usage pris en charge par les centres VHU agréés peut connaître des **fluctuations importantes selon les années**, ainsi que l'illustre le tableau ci-dessous, transmis par la DGPR. En outre, ces données ne prennent pas en compte les véhicules hors d'usage qui sont traités par la **filière illégale**, et dont l'activité est importante, compte tenu de la valeur marchande des véhicules (vente de pièces, de matières).

	Nb de VHU pris en charge par les centres VHU agréés							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Voitures particulières	941 478	989 688	1 045 066	1 446 479	1 492 280	1 224 662	1 235 505	1 143 956

Source : ADEME

Environ **10 %** du nombre total de véhicules hors d'usage sont pris en charge par les centres VHU dans le cadre de la prime à la conversion sur la période 2015-2018. Ainsi, d'après la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), **92 000 véhicules ont été mis au rebut en 2022 dans le cadre de la prime à la conversion**. L'âge moyen de ces véhicules était de **20 ans**, et **70 %** d'entre eux fonctionnaient au **gazole**, contre 30 % à l'essence. **59 %** de ces véhicules étaient classés **Crit'air 3**, 26 % Crit'air 4, 6 % Crit'air 5 et 8 % étaient non classés.

Selon la DGPR, sur les dix premiers mois de l'année 2023, **60 000 véhicules** ont été retirés de la circulation à des fins de destruction dans le cadre de la prime à la conversion.

d) Des résultats positifs en matière de décarbonation du parc automobile

D'après la DGEC, la prime à la conversion permet de **mettre au rebut les véhicules diesel**, qui sont les **plus polluants** : « *la majorité des véhicules destinés au rebut (67 %) sont des véhicules diesel qui représentent 75 % des gains de réduction des émissions de CO₂, 80 % des gains de réduction de NO_x et la quasi-totalité des gains de réduction des particules fines* »¹.

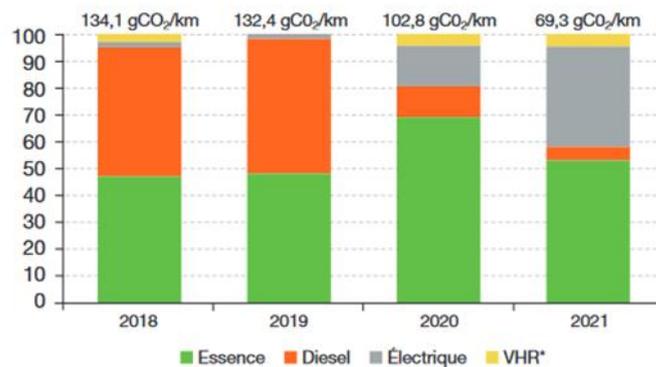
¹ Réponses de la DGEC au questionnaire écrit du rapporteur.

Le **bilan économique et environnemental** établi pour l'année 2021 par le Commissariat général au développement durable¹ (CGDD) souligne en effet les **résultats positifs** de la prime à la conversion. D'après ce document, pour l'ensemble des 110 000 dossiers attribués en 2021, le bilan socio-économique de la prime à la conversion se traduit par un **gain net collectif de 47 M€**. Ce dispositif a ainsi permis d'**éviter 45 tonnes d'émissions de particules fines**, soit 58 M€, en termes monétaires (en raison de la moindre prévalence de maladies respiratoires et cardiovasculaires et de la moindre mortalité). **160 000 tonnes de CO₂ ont également été évitées**, ce qui représente 25 M€ (compte tenu de la valeur de la tonne de CO₂).

D'après l'étude, ces résultats s'expliquent notamment par la mise au rebut de vieux véhicules diesel, qui se voient remplacés par des véhicules récents ayant un taux d'émission moyen de 63,9 grammes de CO₂ par kilomètre.

Graphique 3 : évolution du grammage et de la motorisation des véhicules acquis avec la PAC

En %, grammage en norme WLTP



* Véhicules hybrides rechargeables.
Champ : véhicules particuliers, France entière.
Source : ASP, calculs CGDD

Source : CGDD

II. Le dispositif : remettre aux AOM des véhicules destinés à la destruction dans le cadre de la PAC, afin de mettre en place des services de mobilité solidaire

Dans le cadre de l'examen de la loi « Climat et résilience » en 2021, le Sénat avait introduit un article 26 C à l'initiative de M. Joël Labbé, prévoyant la possibilité de **remettre aux AOM les véhicules retirés de la circulation dans le cadre de la PAC** qui sont encore fonctionnels et les moins polluants, afin de mettre en place des services de location solidaire. Cet article avait toutefois été supprimé lors de la réunion de la **commission mixte paritaire**.

¹ CGDD, septembre 2022, « Prime à la conversion des véhicules : bilan économique et environnemental pour 2021 ».

L'article 1^{er} de la présente proposition de loi, déposée le 11 septembre 2023 par M. Joël Labbé et plusieurs de ses collègues du groupe « Écologiste - Solidarité et Territoires », s'inspire de l'ancien article 26 C de la loi « Climat et résilience ».

Le I de cet article propose de **créer un nouvel article L. 318-5 au sein du code de la route**, dans le chapitre consacré aux émissions polluantes et aux nuisances des véhicules (chapitre III du titre I^{er} du livre III).

Aux termes de cet article, un **véhicule retiré de la circulation en application de la prime à la conversion** peut être remis à une AOM (EPCI ou AOM régionale), dès lors qu'il est conforme à un **état de fonctionnement** et un **niveau d'émissions polluantes** fixés par décret après avis de l'Agence de la transition écologique (Ademe). Cette remise à l'AOM s'effectue à **titre gracieux**, aux fins notamment de mettre en place des **services de mobilité solidaire**.

À ce titre, il est prévu que l'AOM puisse mettre ledit véhicule à disposition d'**associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général** et agissant pour les mobilités solidaires.

Le II de l'article 1^{er} précise que ces véhicules peuvent être mobilisés pour mettre en place des **services de location solidaire** au bénéfice « *de personnes en situation de précarité sociale* ».

Dans l'objectif de limiter l'**impact environnemental et sanitaire** des véhicules remis en circulation en application de ce dispositif, le III prévoit que leur utilisation ne peut se faire que dans le respect d'une **durée définie** par décret, à l'issue de laquelle ils sont retirés de la circulation. D'autre part, le IV prévoit une **révision des critères d'éligibilité des bénéficiaires**, mais aussi des **véhicules après trois ans de mise en œuvre** du dispositif.

Enfin, le II modifie le 6^o du I des articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du code des transports qui prévoit la **compétence en matière de mobilité solidaire des établissements de coopération intercommunale à fiscalité propre étant des AOM et des AOM régionales**. Il complète cet alinéa pour prévoir que, dans le cadre de ces services, l'AOM peut mettre en place le dispositif de location solidaire prévu au futur article L. 318-5 du code de la route.

III. Un dispositif bienvenu pour renforcer l'accès à la mobilité des plus fragiles, sous réserve d'un encadrement rigoureux et d'ajustements opérationnels

La commission a **accueilli très favorablement cet article**, qu'elle estime porteur de **nombreux bénéfices en matière de réduction de la précarité mobilité et de renouvellement du parc de véhicules des ménages modestes**. Estimant que **la destruction systématique de l'ensemble des véhicules remplacés dans le cadre de la prime à la conversion n'allait pas**

de soi, elle a en effet considéré que cet article permettait de prolonger la durée de vie de certains d'entre eux, qui sont encore en état de fonctionnement. Ce mécanisme permettrait en outre d'éviter le **gâchis de matériaux** que représente la destruction automatique d'un grand nombre de véhicules et de réduire l'empreinte environnementale liée à la production de nouveaux véhicules.

Au demeurant, consciente des **possibles incidences** du dispositif pour **l'environnement et la qualité de l'air**, elle a veillé à en prévoir un encadrement adéquat. Cela semble indispensable pour tenir compte des impératifs actuels de **décarbonation du secteur des transports** et de **réduction de la pollution atmosphérique**.

A. Mieux encadrer le dispositif afin de tirer pleinement parti de ses bénéfices sociaux et de limiter ses impacts environnementaux

La commission a adopté **sept amendements**, sur la proposition du rapporteur, pour limiter les possibles effets négatifs du dispositif sur l'environnement et la qualité de l'air.

- L'amendement COM-3 précise le **champ** et les **modalités d'application** du dispositif.

La disposition prévoyant que les **véhicules éligibles au dispositif** seront identifiés en fonction de leur **niveau de pollution, après avis de l'Ademe**, soulève des **difficultés opérationnelles**. Interrogée à ce sujet, l'Ademe a indiqué au rapporteur que les dispositifs actuels permettant de mesurer la **pollution réelle des véhicules « en roulage »** ne sont pas encore suffisamment matures. L'Ademe finance en effet actuellement des travaux menés par l'IFP Énergies nouvelles (IFPEN) et le groupe Aramisauto, « *pour évaluer le système dans un contexte « industriel » de contrôle de véhicules d'occasion avant leur mise en vente* », qui en sont au stade de la **recherche & développement**. En définitive, l'Ademe indique ne pas disposer des **moyens adéquats** pour déterminer les critères d'éligibilité des véhicules en fonction de leur **niveau d'émissions polluantes** à ce stade.

En conséquence, l'amendement COM-3 remplace cette disposition par une **définition plus claire du champ des véhicules éligibles** : seuls les **véhicules à essence classés Crit'air 3 ou mieux classés** pourront être utilisés. Cette proposition tient compte de la volonté du rapporteur de limiter les **nuisances environnementales** (en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques) que pourrait engendrer le prolongement de la durée de vie de **véhicules classés Crit'air 4, 5 et non classés** et de **véhicules diesel**.

Enfin, cet amendement précise le contenu du **décret d'application** qui sera publié pour la mise en œuvre du dispositif : il indique que la définition du champ des bénéficiaires prendra en compte un **critère de**

ressources ; il conserve en outre le principe d'une **consultation de l'Ademe** sur le projet de décret avant sa publication.

- Les amendements COM-6 et COM-7 **sécurisent les modalités d'utilisation des véhicules** dans le cadre des futurs services de mobilité solidaire prévus par le dispositif.

D'une part, l'**amendement COM-6** précise que les **véhicules** remis aux AOM en vue des services de location solidaire **ne peuvent être mis à disposition de bénéficiaires qu'à travers la location**. Il s'agit en effet de **proscrire toute possibilité d'achat** de ces véhicules, afin que les AOM en conservent la propriété. Cette **garantie** est **indispensable** pour limiter efficacement la **durée d'utilisation** des véhicules et assurer leur **traçabilité** et leur retrait de la circulation aux fins de destruction à l'issue de leur période d'utilisation.

D'autre part, dans le même esprit, l'**amendement COM-7** **supprime la possibilité pour l'AOM de « remettre à titre gratuit »** à d'autres acteurs (les associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général agissant pour les mobilités solidaires) les véhicules qu'elle récupère en vue de mettre en place des services de mobilité solidaire, comme le prévoyait le I du futur article L. 318-5 du code de la route créé par le dispositif initial.

B. Rendre le dispositif plus opérationnel pour en garantir les conditions de mise en œuvre

La commission a adopté plusieurs amendements, sur la proposition du rapporteur, visant à rendre le dispositif plus opérant.

- L'amendement COM-2 vise à clarifier le statut des véhicules remis aux AOM en application du dispositif.

La prime à la conversion a pour **base législative** l'article L. 251-1 du code de l'énergie, selon lequel :

« Sont instituées des aides à l'acquisition de véhicules propres, y compris des cycles, des cycles à pédalage assisté et des remorques électriques pour cycles, le cas échéant sous réserve de la mise au rebut des véhicules polluants, à la transformation de véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique ou à l'installation d'équipements techniques de nature à améliorer la sécurité. »

En outre, l'**article D. 251-4 du même code** précise que la **PAC** est **versée au bénéficiaire** lorsque l'acquisition d'un véhicule peu polluant *« s'accompagne du retrait de la circulation, à des fins de destruction, d'un véhicule »* et que ce véhicule est **remis pour destruction à un centre VHU**, dans les trois mois précédant ou les six mois suivant la date de facturation du véhicule acquis (8° du II).

Or, comme l'a rappelé la direction générale de la prévention des risques (DGPR), la *« mise au rebut »* et *« le retrait de la circulation à des fins de destruction »* impliquent de **délivrer le statut de déchet** au véhicule concerné,

conformément à la définition de déchet précisée à l'article L. 541-1-1 du code de l'environnement :

« Déchet : toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ».

Dès lors, **un véhicule est considéré comme un déchet dès son retrait de la circulation**, et la remise à un centre VHU aux fins de destruction n'est que la conséquence de cette étape. Dans la mesure où il est **difficile de remettre en circulation un véhicule ayant le statut de déchet** – sauf à passer par une nouvelle procédure d'homologation qui peut s'avérer longue et complexe – la commission a voulu **garantir que les véhicules retirés de la circulation** dans le cadre de la PAC, mais remis aux AOM aux fins de mettre en place des services de location solidaire, **n'auraient pas le statut de déchet**.

En conséquence, l'amendement COM-2 précise, à l'article L. 251-1 du code de l'énergie, que les véhicules faisant l'objet d'un renouvellement dans le cadre du dispositif de prime à la conversion **peuvent être mobilisés dans le cadre de services de mobilités solidaires, et ce pour une durée limitée**. Cette **dérogation** permet d'éviter d'envoyer systématiquement à la casse les véhicules remplacés dans le cadre de la prime à la conversion en prévoyant qu'ils peuvent, pour certains d'entre eux, être utilisés de manière temporaire *via* des services de location solidaire.

En outre, le dispositif proposé est complété pour préciser que, **pendant leur seule durée d'utilisation** dans le cadre des services de mobilité solidaire, **les véhicules concernés ne sont pas assimilés à des déchets**. Les véhicules mobilisés dans ce cadre ne deviendront des déchets qu'à l'issue de leur période de location. En cohérence avec ces évolutions, l'amendement remplace la définition des véhicules éligibles comme étant ceux destinés à être retirés de la circulation à des fins de destruction (I de l'article L. 318-5 du code de la route dans le dispositif initial) par un renvoi à l'article L. 251-1 du code de l'énergie ainsi modifié.

- Les amendements COM-5 et COM-7 visent à favoriser la coordination des différentes parties prenantes agissant en faveur de la mobilité solidaire.

D'une part, l'amendement COM-5 prévoit que les **modalités d'action et de coordination** encadrant les futurs services de mobilité solidaire mis en place en application du dispositif soient inscrites dans le **plan de mobilité** prévu à l'article L. 1241-1 du code des transports, qui est élaboré par l'AOM. Dans le même esprit, il prévoit que ces modalités peuvent être fixées dans le **plan d'action commun en matière de mobilité solidaire** élaboré par la région et, éventuellement, les départements concernés, aux termes de l'article L. 1215-3 du code des transports. Outre les AOM et départements, ce plan présente l'avantage d'intégrer notamment les organismes concourant au service public de l'emploi.

Les **départements** et les **autres acteurs concourant à l'accompagnement des publics précaires** ont un rôle essentiel à jouer pour **identifier les potentiels bénéficiaires** du dispositif, **évaluer leurs besoins** et **définir un accompagnement adapté**. Ils seront un **interlocuteur précieux** pour les AOM et les associations – à commencer par les garages solidaires - qui mettront en place des services de location solidaire.

D'autre part, l'**amendement COM-7** prévoit que la mise en œuvre du dispositif se fait sur la base de **conventions locales** conclues entre les **AOM souhaitant mettre en place des services de mobilité solidaire** et, sur le principe du volontariat, les **structures associatives** (garages solidaires en particulier), **concessionnaires automobiles** et, le cas échéant, les **centres VHU** auxquels sont remis les véhicules destinés à la déconstruction dans le cadre de la prime à la conversion et les **départements**.

L'objectif de cette convention est de **clarifier la répartition des responsabilités des différentes parties prenantes** au dispositif et ses **modalités de mise en œuvre**. Elles fixeront notamment les modalités de collecte des véhicules et de remise aux différents acteurs et aux bénéficiaires, mais également leurs modalités de retrait et de destruction une fois la durée d'utilisation prévue expirée.

- Enfin, les amendements COM-1, COM-4 et COM-6 apportent des **améliorations et clarifications rédactionnelles** au dispositif.

Premièrement, l'**amendement COM-1** vise à **déplacer les dispositions introduites par l'article 1^{er}** de la proposition de loi dans sa rédaction initiale, afin de les **intégrer dans le code des transports** plutôt qu'au sein du code de la route. Un nouvel article L. 1113-2 est donc inséré au sein du chapitre du code des transports consacré à l'accès des personnes défavorisées au transport, au sein du **livre I^{er} consacré au droit à la mobilité**. En effet, la commission a considéré que ces dispositions trouvaient une **place plus pertinente** dans le code des transports, dans la mesure où l'**objectif central du dispositif** est de **favoriser l'accès à la mobilité des personnes en situation de précarité**.

Deuxièmement, l'**amendement COM-4** a supprimé le II du dispositif initial, qui précisait que les services de mobilité solidaire que peuvent mettre en place les AOM en application des articles L. 1231-1-1 et L. 1231-3 du code des transports peuvent inclure le dispositif prévu par la proposition de loi. **Cet ajout apparaissant superfétatoire, il a été supprimé dans un souci de simplification**.

Enfin, l'**amendement COM-6** a procédé à une **amélioration rédactionnelle** : il précise que les bénéficiaires visés par le dispositif sont les personnes « *en situation de vulnérabilité économique ou sociale* » plutôt que les personnes « *en situation de précarité sociale* », dans un souci de cohérence avec la terminologie employée par ailleurs dans les dispositions du code des transports relatives à la mobilité solidaire.

La commission a adopté l'article 1^{er} ainsi modifié.

Article 1^{er} bis (nouveau)
Évaluation du dispositif prévu à l'article 1^{er}

Cet article, introduit par un amendement du rapporteur, prévoit une évaluation du dispositif introduit à l'article 1^{er} de la proposition de loi, après trois ans de mise en œuvre.

La commission a adopté l'article 1^{er} bis ainsi rédigé.

Le IV de l'article 1^{er} de la proposition de loi, dans sa rédaction initiale, prévoyait un **réexamen des conditions d'éligibilité des véhicules et des bénéficiaires** au dispositif de réemploi de véhicules en faveur du développement de services de mobilités solidaires prévu au même article, **après trois ans de mise en œuvre.**

Compte tenu des conséquences potentielles du dispositif sur l'environnement, la commission a souhaité renforcer ce principe : elle a ainsi adopté, sur la proposition du rapporteur, un amendement COM-9 portant **article additionnel après l'article 1^{er}** prévoyant une **véritable évaluation** du dispositif dans un délai de **trois ans suivant la publication du décret** prévu pour l'application du **futur article L. 1113-2 du code des transports**, introduit à l'article 1^{er} tel que modifié par la commission.

Cet article prévoit la **remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement** comportant notamment des éléments relatifs au nombre :

- d'autorités organisatrices de la mobilité, d'associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général, de concessionnaires automobiles et de centres VHU ayant pris part au dispositif ;
- de véhicules mis en location ;
- de personnes ayant bénéficié du dispositif et aux catégories de ces personnes.

Le rapport doit également comporter une **évaluation de l'impact environnemental et sanitaire** du dispositif et une **analyse de la pertinence des critères d'éligibilité définis initialement**, tant pour les véhicules que les bénéficiaires. Cette analyse évalue **l'opportunité d'une évolution de ces critères** et des **modalités de mise en œuvre** du dispositif.

La commission a adopté l'article 1^{er} bis ainsi rédigé.

Article 2

**Demande de rapport sur le développement du rétrofit
pour des services de mobilité solidaire**

Cet article prévoit la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement sur le soutien au rétrofit pour le développement de services de mobilité solidaire, par le biais d'associations.

La commission a adopté l'article 2 modifié par un amendement de clarification.

L'article 2 prévoit la **remise d'un rapport** du Gouvernement au Parlement, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, relatif aux **mesures de soutien au rétrofit** au bénéfice d'associations reconnues d'utilité publique ou d'intérêt général et agissant pour les mobilités solidaires, **dans l'objectif de développer des services de mobilité solidaire**, notamment à travers la **location** de véhicules à des personnes en situation de précarité sociale.

Le **rétrofit électrique** consiste à **convertir une voiture à motorisation thermique** (essence ou diesel) en **motorisation électrique** (  batterie ou à pile à combustible) afin de lui donner une seconde vie. La commission estime cette technologie **intéressante**, bien qu'elle présente des **limites opérationnelles**, notamment en termes de **coût**. D'après Mobilians, 6 systèmes de rétrofit ont à ce jour été homologués, 9 sont en cours d'homologation et 17 sont en recherche et développement.

Aussi, la commission a adopté un amendement COM-8 de **clarification**, afin de préciser l'objectif de la demande de rapport.

La commission a adopté l'article 2 ainsi modifié.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 29 novembre 2023, la commission a examiné le rapport de M. Jacques Fernique sur la proposition de loi n° 923 (2022-2023) visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires.

M. Jean-François Longeot, président. – Mes chers collègues, avant de commencer nos travaux, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de notre collègue, Mme Jocelyne Antoine, du fait du décès de son père.

Par ailleurs, je tiens à vous remercier pour le travail accompli dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2024. Il est difficile d'être toujours présent dans l'hémicycle, mais chacun d'entre vous a pris ses responsabilités au moment de défendre les amendements de notre commission, y compris quand il n'en partageait ni le fond ni les valeurs. L'intérêt de la commission a toujours prévalu, et je vous en remercie ; notre travail en commun est un bien précieux.

Nous sommes réunis ce matin pour examiner la proposition de loi visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires, présentée par notre ancien collègue Joël Labbé, et notre collègue Guillaume Gontard et plusieurs de leurs collègues. Le 18 octobre dernier, Jacques Fernique a été désigné rapporteur sur cette proposition de loi, et je le remercie d'avoir conduit des travaux approfondis dans un délai limité.

La proposition de loi vise à autoriser les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à réemployer les véhicules éligibles à la prime à la conversion (PAC) les moins polluants, afin qu'ils puissent être mis à disposition des ménages en situation de précarité, *via* des services de location à prix modiques. Les véhicules éligibles seraient remis à la collectivité territoriale volontaire, en lieu et place de leur mise au rebut dans le cadre de la PAC. Les collectivités pourraient alors développer des services de location, ou s'appuyer sur des acteurs associatifs, plus particulièrement sur des garages solidaires développant des services de location solidaire. L'éligibilité des véhicules serait définie après avis de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), en fonction de leur niveau de pollution et de leur état de fonctionnement.

En outre, le texte prévoit la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement. Celui-ci porte sur des mesures permettant le développement du rétrofit, afin de favoriser la mise en place de services de mobilité solidaire *via* l'intervention d'associations. Cette opération consiste à retirer le moteur thermique ainsi que le réservoir du véhicule, et à les remplacer par un moteur électrique.

La proposition de loi, inscrite à l'ordre du jour dans l'espace réservé au groupe Écologiste – Solidarité et Territoires, sera examinée dans les conditions du *gentleman's agreement*, avec l'objectif de préserver l'initiative sénatoriale. Les groupes minoritaires ou d'opposition ont le droit à l'examen, jusqu'à leur terme, des textes dont ils sont les auteurs, inscrits dans leur espace réservé. Sauf accord du groupe auteur de la demande d'inscription, la commission ne peut donc modifier le texte de la proposition de loi ; à défaut, elle ne peut que le rejeter afin de permettre son examen, article par article, en séance publique. En outre, la commission et les sénateurs s'abstiennent de déposer des motions.

Le délai limite pour le dépôt des amendements de séance a été fixé par la Conférence des présidents au vendredi 8 décembre à 12 heures, et la commission se réunira pour examiner les amendements de séance dans la matinée du mercredi 13 décembre ; l'examen en séance publique aura lieu le même jour à partir de 16 heures 30.

L'auteur de cette proposition de loi, Joël Labbé, n'étant plus sénateur, je laisse le soin à notre collègue Ronan Dantec, cosignataire du texte, d'en évoquer les objectifs. Notre rapporteur, Jacques Fernique, pourra ensuite nous présenter les principaux axes de son rapport ainsi que ses amendements.

M. Ronan Dantec, cosignataire de la proposition de loi. – Cette proposition de loi est à la fois un outil de justice sociale, au service de la mobilité des ménages les plus défavorisés, notamment dans les zones rurales, et un ensemble de mesures au service du réemploi et de la dépollution du parc automobile français. En 2021, lors de l'examen de la loi Climat et résilience, Joël Labbé avait déposé un amendement, adopté en séance publique, insérant un article additionnel qui donnait la possibilité aux AOM de créer un service de location des véhicules les moins polluants issus de la PAC, au bénéfice de personnes socialement défavorisées. Malheureusement, l'article a été supprimé lors de l'examen du texte en commission mixte paritaire (CMP). Au vu de son intérêt pour favoriser la mobilité de millions de nos concitoyens, il nous a paru important de présenter de nouveau ce texte.

Deux articles constituent cette proposition de loi. L'article 1^{er} tend à créer une nouvelle disposition afin d'autoriser les AOM à réemployer les véhicules éligibles à la prime à la conversion (PAC) les moins polluants. Ces derniers pourront bénéficier aux ménages défavorisés grâce à des systèmes de location à prix modiques. Il est prévu que les véhicules éligibles soient remis par les concessionnaires à la collectivité territoriale volontaire, en lieu et place de leur destruction dans le cadre de la PAC. Les collectivités pourront alors développer des services de location, ou s'appuyer sur des acteurs associatifs développant des systèmes de location solidaire.

Le texte prévoyait initialement que l'éligibilité des véhicules serait définie après avis de l'Ademe, mais le rapporteur proposera de clarifier ce point.

Ce dispositif vise à repousser de quelques années la destruction de véhicules. Pour tenir compte de l'impact environnemental et sanitaire des véhicules concernés, leur utilisation devra être limitée à une durée définie.

L'article 2 prévoit, quant à lui, la remise d'un rapport au Parlement, avec des mesures permettant le développement du rétrofit au sein des garages solidaires et associations de mobilité solidaire.

L'intérêt de cette proposition de loi tient d'abord à son caractère d'inclusion sociale, favorable à des millions de nos concitoyens entravés au quotidien dans leurs déplacements. Le baromètre des mobilités du quotidien de l'association Wimoov et de la Fondation pour la nature et l'homme (FNH) indique que 13 millions de Français se trouvent en situation de précarité mobilité, c'est-à-dire qu'elles pâtissent de fortes difficultés dans leur mobilité, et ce malgré le droit à la mobilité rappelé dans la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

En outre, 4 millions de Français ne disposent d'aucun accès à un mode de transport individuel ou collectif, et beaucoup dépendent de la voiture sans avoir les capacités de payer le carburant ou de financer le véhicule. L'étude rappelle que 28 % des demandeurs d'emploi ont renoncé au moins une fois à un emploi au cours des cinq dernières années, par manque de moyens pour se déplacer. Aussi, l'ambition première de ce texte est d'éviter l'exclusion par les difficultés de mobilité.

Cette proposition de loi répond à un problème d'ordre économique. Avec l'inflation, la demande de véhicules à prix modérés dépasse l'offre disponible dans les garages solidaires. Il convient donc de renforcer cette offre, tout en veillant à ce qu'elle gagne en qualité environnementale. Une étude de 2018, menée par le réseau Agil'ess avec le soutien de l'Ademe, a mis en évidence les difficultés rencontrées par les garages solidaires pour trouver des véhicules.

Parmi les 1,5 million de véhicules mis à la casse chaque année, certains sont en état de fonctionnement. En parallèle, les garages et les loueurs sociaux et solidaires sont freinés dans leur développement par la difficulté de recevoir des dons de véhicules. Aujourd'hui, les véhicules récupérés par les garages solidaires ont souvent plus de dix ans d'âge.

Du point de vue économique et environnemental, il s'agit donc d'accompagner les bénéficiaires de ces véhicules dans un parcours de mobilité adapté. Nous avons souhaité associer les réseaux d'associations de mobilité solidaire à ce dispositif afin que ceux-ci puissent assurer la mise à disposition des véhicules en lien avec les AOM.

Cette proposition de loi porte également un intérêt environnemental. En termes d'analyse du cycle de vie des voitures, il peut être plus intéressant de réemployer un véhicule ancien, dans la mesure où il présente une motorisation relativement récente, que de favoriser l'achat ou la location d'un véhicule neuf, *a fortiori* si celui-ci est produit à l'autre bout du monde.

Une étude de l'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri) montre que, en changeant souvent de véhicule, même en améliorant à chaque fois la motorisation, on annule le gain carbone par le coût de construction du véhicule.

Aujourd'hui, le parc de garages solidaires propose des véhicules très anciens et très polluants. La mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) va également provoquer un afflux de véhicules éligibles vers la PAC ; ces derniers seront de moins en moins polluants et, pour un certain nombre, beaucoup moins polluants que les véhicules proposés actuellement par les garages solidaires. Dès lors, il semble intéressant qu'une partie de ces véhicules soit proposée à des ménages en situation précaire ; ainsi, soit ces personnes pourront disposer d'un véhicule, soit elles pourront en changer, en prenant un véhicule plus récent, donc moins polluant. Naturellement, il s'agit de bien encadrer cela, et le rapporteur doit s'exprimer en ce sens.

Enfin, ce dispositif est complémentaire du *leasing* social du Gouvernement qui concerne plutôt les ménages modestes susceptibles de s'engager dans une location de véhicule pendant trois ans auprès d'un loueur conventionné. Nos mesures, quant à elles, permettront à des personnes en situation de grande précarité de renouer avec la mobilité en faisant appel à des acteurs spécialisés dans l'accompagnement social. Cette proposition de loi peut avoir des impacts sociaux et environnementaux très bénéfiques, même si cela peut paraître contre-intuitif de voir un groupe écologiste proposer une loi allongeant la durée de vie de véhicules ; j'espère vous avoir convaincu qu'avec ce texte, nous étions bien en phase avec nos convictions.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui s'inspire d'un article additionnel inséré au Sénat sur l'initiative de notre ancien collègue M. Joël Labbé, et qui avait reçu un avis de sagesse de notre rapporteur, M. Philippe Tabarot, dans cadre de l'examen du projet de loi Climat et résilience. Cet article, malheureusement, n'a pas survécu au passage du texte en commission mixte paritaire.

Si le dispositif prévu par le texte a été légèrement retravaillé depuis lors, son objectif reste inchangé ; il vise à ce que certains véhicules aujourd'hui mis au rebut dans le cadre du dispositif de la PAC soient remis à titre gracieux aux AOM volontaires, afin que celles-ci puissent mettre en place des services de location solidaire au profit des ménages modestes, notamment ceux ayant difficilement accès à des solutions de mobilité alternatives à la voiture.

Avant de revenir plus précisément sur le contenu du texte, je souhaite partager avec vous deux observations.

Ma première observation concerne la PAC. Chaque année, celle-ci conduit à envoyer à la casse un nombre considérable de véhicules encore en état de fonctionner. La PAC a été créée dans le but de renouveler le parc automobile avec des véhicules plus récents et moins polluants. Au sein du secteur des transports, qui représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre dans notre pays, une part prépondérante est imputable au transport routier, notamment aux véhicules particuliers. Le transport routier est, en outre, l'un des principaux émetteurs de polluants atmosphériques.

Dans ce contexte, afin de respecter nos objectifs de décarbonation, la PAC soutient les particuliers et les professionnels dans l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion, en contrepartie du retrait de la circulation d'un véhicule considéré comme obsolète. Les modalités actuelles du dispositif, qui font régulièrement l'objet d'évolutions réglementaires, permettent notamment aux particuliers de se voir verser une aide allant jusqu'à 9 000 euros pour acquérir un véhicule peu polluant - classé Crit'Air 0 ou 1 -, en échange de la mise au rebut d'un véhicule plus polluant - classé Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé.

De manière plus concrète, et peut-être un peu schématique, un particulier souhaitant bénéficier de la PAC doit remettre le véhicule qu'il souhaite remplacer à un centre de traitement de véhicules hors d'usage (VHU) agréé - il en existe 1 600 sur le territoire. Le particulier peut le faire directement, ou par l'intermédiaire d'un concessionnaire automobile. Le centre VHU agréé réalise les opérations de dépollution du véhicule - démontage des pneumatiques, dépose de la batterie, récupération des huiles usagées et filtres, etc. -, puis le démontage de certaines pièces ou matières. La carcasse est ensuite transmise aux broyeurs, avant de procéder à la séparation des différentes matières restantes, avec l'objectif de les recycler et de les valoriser.

La PAC, quant à elle, est versée au particulier, soit par le biais du concessionnaire, soit directement par l'Agence de services et de paiement (ASP), et ce sur présentation d'un certificat pour cession de destruction, délivré par le centre VHU agréé. Il existe donc un lien automatique entre la destruction d'un véhicule et le versement de la PAC, sous réserve de l'éligibilité du véhicule mis au rebut et du nouveau véhicule acquis dans ce cadre.

Comme l'indique le bilan économique et environnemental dressé par le Commissariat général au développement durable (CGDD) en septembre 2022, la PAC a fait ses preuves. Sur l'année 2021, le CGDD estime que le bilan de la PAC est positif. À titre d'illustration, 45 tonnes d'émissions de particules fines et 160 000 tonnes de CO₂ ont ainsi pu être évitées grâce au dispositif de la PAC, ce qui représente plusieurs dizaines de millions

d'euros. Selon le CGDD, le bilan est également positif pour l'utilisateur, grâce aux économies de carburant réalisées et à la réduction des frais d'entretien du véhicule.

Sans remettre en cause la logique vertueuse de la PAC, un certain nombre de véhicules mis à la casse de façon systématique dans le cadre de ce dispositif sont encore en bon état de fonctionnement. Certains d'entre eux, sous réserve de respecter des niveaux d'émissions de polluants, pourraient ainsi voir leur durée de vie prolongée. La destruction automatique de l'ensemble des véhicules faisant l'objet d'un remplacement par un nouveau véhicule ne va pas de soi.

Hors zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m), dans lesquelles certaines catégories de véhicules ne peuvent ou ne pourront plus circuler, une part considérable des véhicules mis au rebut dans le cadre de la PAC s'avère aussi moins polluante qu'une partie du parc automobile roulant. Ainsi, 59 % des véhicules mis au rebut dans le cadre de la PAC pour l'année 2022 étaient classés Crit'Air 3 ; cette proportion est à mettre en regard de la composition du parc automobile national, qui comprend 32 % de voitures particulières classées Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé.

Ma deuxième observation concerne les services de location solidaire ; ces derniers se développent, mais pâtissent d'un cadre juridique lacunaire et de moyens souvent limités. En 2022, selon le baromètre des mobilités du quotidien de l'association Wimoov et de la FNH, plus de 13 millions de Français sont en situation de précarité mobilité, c'est-à-dire qu'ils rencontrent des difficultés d'accès à la mobilité. En outre, 4,3 millions de Français ne disposent d'aucun équipement individuel de mobilité ou abonnement de transport collectif.

Sans surprise, ces difficultés touchent en particulier les ménages les plus modestes, qui ont un taux de motorisation inférieur à la moyenne nationale, du fait principalement des coûts liés à l'acquisition d'un véhicule et à l'achat de carburant. Selon l'enquête dédiée à la mobilité des personnes sur la période 2018-2019, réalisée par le Service des données et études statistiques (Sdes), près de 40 % des ménages du premier quartile de revenus ne disposent pas d'un véhicule, contre environ 20 % dans la moyenne nationale. En outre, le parc des véhicules des ménages modestes – pour ceux qui disposent d'un véhicule – se distingue par une surreprésentation des véhicules d'occasion, roulant au diesel et plus âgés que le reste du parc.

Face à ces inégalités sociales, la LOM a renforcé le droit à la mobilité, en confiant aux AOM un rôle en matière d'organisation de services de mobilité solidaire. Certaines d'entre elles ont d'ores et déjà mis en place de tels services ; lors des auditions, j'ai notamment échangé avec des représentants d'une communauté de communes du département de la Manche, qui propose la location de véhicules à prix modiques à des personnes en situation d'insertion professionnelle.

Faute d'un cadre législatif précis auquel se référer, ces initiatives se déploient en ordre dispersé, selon une diversité de modalités et, naturellement, en tenant compte des besoins de chaque territoire.

Un réseau d'acteurs est au cœur de la plupart de ces dispositifs, celui des garages solidaires. Ces structures associatives proposent un panel de services afin de favoriser l'accès des publics les plus fragiles à la mobilité, comme la vente de véhicules d'occasion à prix modique, la location ou encore les réparations solidaires. J'ai rencontré des représentants des trois principaux réseaux de garages solidaires opérant dans notre pays : Agil'ess, Solidarauto et Mob'In. Le parc de véhicules de ces garages comporte une part importante de véhicules d'occasion, avec une assez forte représentation de véhicules diesel et anciens, classés Crit'Air 4 ou 5 ou non classés.

Compte tenu de la modicité des prix pratiqués par ces structures, leur activité repose sur un modèle économique fragile, qui dépend essentiellement des dons de véhicules. Je n'ai pu recueillir de données consolidées sur le parc de véhicules détenu par les garages, concernant la mise en œuvre de services de location solidaire. Toutefois, si l'on additionne les parcs de location respectifs des réseaux Agil'ess et Solidarauto, on parvient aujourd'hui à un total d'un peu moins de 900 voitures et d'une centaine de scooters. Ces chiffres sont encourageants, mais sans commune mesure par rapport aux besoins.

Si les services de location solidaire mis en place par les garages solidaires disposent de marges de développement, ils n'ont pas vocation à absorber à eux seuls la demande des millions de Français en situation de précarité mobilité. Néanmoins, il me semble que ce texte permettrait, de manière opportune, d'élargir le gisement de véhicules disponibles pour ces garages au bénéfice des plus fragiles.

D'un côté, nous avons un dispositif de destruction systématique des véhicules, alors même que certains d'entre eux, sous plusieurs réserves, pourraient voir leur durée de vie rallongée ; et, de l'autre, un grand nombre de nos concitoyens se trouvent en situation de précarité mobilité et rencontrent des obstacles dans leurs déplacements. Le texte que nous examinons aujourd'hui entend lier ces deux sujets, en donnant la possibilité aux AOM volontaires de se voir remettre, à titre gratuit, des véhicules destinés à la destruction dans le cadre de la PAC, afin de déployer des services de location solidaire pour les personnes en situation de précarité, en interne - directement par les AOM - ou par l'intermédiaire d'associations. L'éligibilité des véhicules serait déterminée par voie réglementaire en fonction de critères de pollution et d'état de fonctionnement, définis après l'avis de l'Ademe.

Si ce texte permet de réels bénéfices sociaux, plusieurs acteurs interrogés dans le cadre de mes travaux préparatoires se sont inquiétés du fait que l'article 1^{er} ouvre une possibilité assez large de récupération de

véhicules, avec des risques pour l'environnement et la qualité de l'air. Je souhaite nuancer ces inquiétudes : d'une part, il existe un gisement important de véhicules classés Crit'Air 3 - à motorisation essence - qui sont les moins polluants des véhicules mis au rebut et qui, de façon pragmatique, semblent moins polluants que la plupart des véhicules utilisés actuellement par les garages solidaires et les ménages modestes ; d'autre part, ce dispositif permettrait d'éviter la mise à la casse systématique de véhicules en état de fonctionnement.

Cela étant dit, je suis conscient des limites de ce dispositif et des inquiétudes qu'il peut susciter. Afin de lui donner toute sa chance et de renforcer sa pertinence, je vous propose l'adoption de neuf amendements, suivant deux axes principaux.

D'une part, plusieurs amendements visent à mieux encadrer le mécanisme prévu par la proposition de loi, afin de tenir compte des impératifs de décarbonation et d'amélioration de la qualité de l'air. Un amendement permet notamment de restreindre le dispositif aux véhicules essence classés Crit'Air 3. Je vous propose également de mieux encadrer la durée de réutilisation des véhicules et d'assurer leur traçabilité, en cantonnant le dispositif à la location de ces véhicules et en garantissant que seules les AOM pourront en conserver la propriété.

D'autre part, des amendements tendent à renforcer le caractère opérationnel du texte. Dans ce cadre, un amendement précise que, pour la durée de l'utilisation des véhicules concernés dans le cadre de services de mobilité solidaire, ces derniers ne soient pas considérés comme des déchets ; cela entraînerait d'importantes difficultés de mise en œuvre pour les AOM et serait susceptible d'entamer l'intérêt du dispositif. Un autre prévoit la conclusion, au niveau local, d'une convention associant tous les acteurs volontaires - AOM, départements, associations, centres VHU agréés, concessionnaires automobiles - afin de préciser les responsabilités entre les différentes parties prenantes du dispositif.

M. Stéphane Demilly. - Cette proposition de loi est vertueuse sur le plan de la solidarité. Plus de 13 millions de personnes sont actuellement en situation de précarité mobilité en France et, parmi elles, plus de la moitié vit dans les territoires périurbains, c'est-à-dire des zones particulièrement dépendantes de la voiture individuelle.

Concernant l'approche environnementale, Ronan Dantec a évoqué des véhicules anciens avec des motorisations récentes, ce qui me semble un oxymore. Quelle est la tarification envisagée pour ces locations *low cost* ?

Par ailleurs, les collectivités locales ont-elles été impliquées dans l'élaboration de cette proposition de loi ? Je pense, notamment, à l'Association des maires de France.

Mme Marta de Cidrac. – Ce texte tient-il compte des spécificités de nos territoires ultramarins ? On connaît la difficulté, pour les habitants de ces territoires, de renouveler leur véhicule, et même de se déplacer en voiture.

M. Didier Mandelli. – Il s’agit d’une proposition de loi de bon sens. La prime à la conversion, qui peut paraître une aberration pour certains véhicules, a également asséché le marché des véhicules d’occasion, notamment pour les jeunes. Les prix du marché d’occasion pour les premiers véhicules accessibles ont été multipliés par deux ou trois. Cette proposition de loi permettra de résoudre en partie cette difficulté d’accès à la mobilité pour un grand nombre de nos jeunes concitoyens qui vivent en milieu rural et n’ont pas d’autre moyen de transport que la voiture.

M. Alexandre Ouizille. – Le groupe socialiste soutient cette proposition de loi. Il s’agit d’optimiser la fin de vie du cycle des véhicules thermiques et de permettre que, dans le parc social, l’on remplace des voitures âgées et moins sûres par des voitures thermiques moins polluantes et moins anciennes. À changer trop fréquemment de voiture, on ne contribue pas à la baisse des émissions de CO₂, dans la mesure où un tiers des émissions est liée à la production du véhicule.

Cette proposition de loi incarne une forme d’écologie populaire. Elle montre aux classes populaires de notre pays que la transition écologique n’est pas leur ennemi, mais que celle-ci contribue à l’amélioration de leurs conditions de vie.

Tout en soutenant ce texte, il convient d’être vigilant sur son articulation avec le dispositif gouvernemental de location de voitures électriques à bas prix.

M. Éric Gold. – Le groupe « Rassemblement Démocratique et Social Européen » (RDSE) soutient cette proposition de loi transversale, qui favorise l’insertion des plus fragiles sans négliger l’environnement, tout en prévoyant une offre de déplacement dans les territoires isolés.

M. Philippe Tabarot. – La mise en place, à marche forcée, des ZFE-m entraîne des difficultés sociales. C’est la raison pour laquelle j’ai demandé au Gouvernement de desserrer le calendrier de mise en œuvre et de développer des mesures d’accompagnement pour les usagers. Sachant, par ailleurs, la lenteur de la mise en place du fameux *leasing* social, des mesures doivent aider nos compatriotes les plus défavorisés, afin qu’ils puissent bénéficier d’une offre de mobilité individuelle quand les transports en commun ne sont pas disponibles.

Il s’agit d’une proposition de loi pragmatique. Celle-ci répond à des attentes sociales, mais semble en-deçà, au niveau environnemental, des habituelles propositions du groupe écologiste. En cohérence avec mon avis de sagesse formulé lors de la loi « Climat et résilience », je soutiens ce texte.

M. Olivier Jacquin. – En travaillant sur la proposition de loi de notre ancien collègue Joël Labbé, j’ai entendu une chronique assez géniale sur France Culture concernant le fameux spot publicitaire de l’Ademe sur les « dévendeurs », qui avait entraîné une polémique au moment du *Black Friday*. À l’heure des ZFE-m et de la mise en place, très lente, du *leasing* social avec une promesse de véhicule à 100 euros par mois, cette proposition de loi de Joël Labbé est très intéressante. Je salue le travail du rapporteur, car les amendements proposés enrichissent le texte initial de manière pragmatique et pertinente.

M. Clément Pernot. – Je souhaite avoir des précisions sur le modèle économique de ce dispositif. J’ai compris que vous souhaitiez impliquer les collectivités locales et territoriales. Étant encore président d’un département, je me méfie toujours quand arrivent de nouveaux dispositifs sociaux ; les financements, en général peu assurés, finissent à la charge des départements. Les expériences de garages solidaires, notamment dans les territoires ruraux, ne sont pas particulièrement concluantes. Des acteurs sont prêts à s’investir dans les territoires, mais sous réserve de disposer d’un modèle économique cohérent et visible.

M. Cédric Chevalier. – Je m’interroge sur la capacité des acteurs à faire vivre un tel dispositif, notamment dans les territoires ruraux où les difficultés liées à la mobilité sont prégnantes et où les acteurs susceptibles de le mettre en œuvre peuvent manquer.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – Pour la location des garages solidaires, la tarification correspond à quelques dizaines d’euros. Le dispositif s’adresse à des publics précaires ; d’autres dispositifs existent pour aider ces publics, notamment le microcrédit ou le prêt à taux zéro pour l’acquisition de véhicule léger peu polluant dans les agglomérations ayant mis en place des ZFE-m. Or, le plus souvent, ces publics font face à des besoins urgents, comme par exemple le démarrage d’un intérim ; les garages solidaires ont une souplesse de traitement adaptée à ces publics.

Au-delà de réparer les véhicules et de signer des contrats de location ou de mise à disposition, les garages solidaires effectuent un travail d’accompagnement, en lien avec les prescripteurs sociaux. Pour ce qui concerne l’éligibilité, on ne peut donc pas se contenter de définir un seuil de revenus ; un travail d’accompagnement des bénéficiaires est nécessaire d’où l’importance des dispositifs associatifs.

On sait que les difficultés de mobilité, sans offre alternative à la voiture, concernent surtout les zones rurales. Les garages solidaires actuels sont principalement implantés en zones rurales ; on en trouve au moins un dans chaque département. Cette proposition de loi offre un cadre sécurisant à ces garages solidaires et leur permettrait de se développer.

La filière à responsabilité élargie des producteurs (REP) impose des contraintes. Pour les véhicules qui arrivent en centres VHU agréés, le

dispositif de récupération, de recyclage et de traitement des déchets fonctionne bien. Mais un nombre important de véhicules - 500 000 au total - continuent à alimenter la filière illégale chaque année ; en outre-mer notamment, les véhicules abandonnés sont un vrai problème.

Dans les territoires ultramarins, il existe déjà des garages solidaires, comme à Saint-Martin et en Martinique. Avec cette proposition de loi, nous laissons beaucoup de choses à la main des AOM volontaires, afin que celles-ci puissent adapter le dispositif aux spécificités des territoires. Un amendement prévoit notamment un système de convention permettant de régler certains détails, par exemple le traitement des contraventions.

Nous avons auditionné les collectivités territoriales par l'intermédiaire du Groupement des autorités responsables de transport (Gart), porte-voix des AOM, tout à fait favorable au dispositif.

Vous avez évoqué l'articulation entre les mesures de la proposition de loi et le *leasing* social. Ce dernier doit encore se mettre en place ; le ministère évoque entre 15 000 et 20 000 ménages bénéficiaires cette année. Selon l'Ademe, le dispositif vise principalement les personnes ayant un emploi, et plutôt les déciles de 3 à 5 concernant les revenus. Cette proposition de loi, mieux adaptée aux publics précaires, s'avère donc complémentaire. Certaines plateformes de mobilité solidaire indiquent confier des véhicules pour de courtes durées, correspondant à des parcours professionnels compliqués.

Pour répondre à Philippe Tabarot, il est possible d'envisager une écologie populaire pragmatique. Cette proposition de loi montre que l'on peut sortir du discours doctrinal sur le sujet.

Quel est le modèle économique actuel des garages solidaires ? Il repose sur la participation, même modique, des bénéficiaires, sur les aides à l'insertion concernant les équivalents temps plein (ETP), et enfin sur les dons de véhicules. Ces derniers s'assèchent, notamment car il est plus pratique et intéressant pour nos concitoyens de se débarrasser de leur véhicule par le biais de la prime à la conversion. Par ailleurs, les collectivités publiques et les parcs d'entreprise préfèrent aujourd'hui développer la location plutôt que donner à des garages solidaires. Cette proposition de loi s'avère donc une manière de sécuriser un modèle économique qui fonctionne déjà.

Concernant le périmètre du texte en application de l'article 45 de la Constitution, je propose de retenir les dispositions relatives à la mise en place de services de mobilité solidaire, aux compétences des AOM en matière de mobilité solidaire, aux conditions de réemploi de véhicules destinés à être retirés de la circulation aux fins de favoriser le droit à la mobilité, et aux modalités de soutien du rétrofit en faveur du déploiement de services de mobilité solidaire.

Il en est ainsi décidé.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-1 a pour objet de déplacer les dispositions introduites par l'article 1^{er} de la proposition de loi du code de la route au code des transports, et plus particulièrement au sein du chapitre sur le droit à la mobilité. Cela semble plus pertinent au regard de l'objectif du texte : la création de services de mobilité solidaire au bénéfice des ménages modestes.

L'amendement COM-1 est adopté.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-2 précise que, durant leur période d'utilisation dans le cadre de services de mobilité solidaire, les véhicules ne sont pas assimilés à des déchets. D'un point de vue opérationnel, il s'agit d'une problématique centrale. En effet, lorsqu'un véhicule acquiert le statut de déchet, il est difficile de l'en faire sortir pour le remettre en circulation ; cela pourrait donc dissuader un certain nombre d'AOM de s'engager dans ces démarches. Je propose donc de créer, durant la période de location, un régime transitoire pour ces véhicules.

L'amendement COM-2 est adopté.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-3 vise à restreindre les types de véhicules éligibles au dispositif prévu par la proposition de loi aux véhicules à essence classés au moins Crit'Air 3, sachant les risques pour l'environnement et la qualité de l'air que pourrait entraîner l'allongement de la durée de vie des véhicules classés Crit'Air 4, 5 ou non classés.

Compte tenu de l'impossibilité technique pour l'Ademe de définir précisément des niveaux de pollution et d'état de fonctionnement qui permettraient de faire le tri entre les véhicules, cette limitation aux seuls véhicules à essence classés Crit'Air 3 constitue un premier garde-fou. En outre, l'amendement prévoit une consultation de l'Ademe dans le cadre du projet de décret qui précisera les conditions d'éligibilité.

L'amendement COM-3 est adopté.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – Dans un souci de lisibilité, l'amendement COM-4 simplifie les références aux différents types d'AOM. En outre, il supprime l'alinéa 7 de la proposition de loi, satisfait par le reste du texte.

L'amendement COM-4 est adopté.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-5 prévoit d'inscrire dans les plans de mobilité mis en place par la LOM les modalités d'action et de coordination encadrant les services de mobilité solidaire. Le

cas échéant, il permet de les préciser dans le cadre des plans d'action communs en matière de mobilité solidaire.

L'amendement COM-5 est adopté.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-6 précise le champ des services mis en œuvre en application de la proposition de loi : il le limite à la location, de manière à exclure toute possibilité d'achat de ces véhicules. Cette précision est nécessaire pour encadrer l'utilisation des véhicules mis à disposition des bénéficiaires et assurer leur traçabilité.

En outre, l'amendement procède à une harmonisation terminologique par rapport au code des transports, afin que les services de location solidaire visent « les personnes en situation de vulnérabilité économique ou sociale ».

L'amendement COM-6 est adopté.

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-7 clarifie la répartition des responsabilités entre l'AOM volontaire et les autres parties prenantes. Il prévoit la conclusion d'une convention, au niveau local, entre l'AOM, le ou les départements, les associations concernées, les concessionnaires automobiles volontaires et, le cas échéant, les centres VHU volontaires. Cette convention permettra notamment de préciser les modalités de collecte et de remise des véhicules, ainsi que leurs conditions de retrait de la circulation et de destruction.

L'amendement COM-7 est adopté.

L'article 1^{er} est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Après l'article 1^{er}

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement COM-9 prévoit une évaluation du dispositif après trois ans de mise en œuvre, afin d'en évaluer l'impact sanitaire et environnemental, et d'en revoir, le cas échéant, les critères d'éligibilité et les modalités de mise en œuvre.

L'amendement COM-9 est adopté.

Article 2

M. Jacques Fernique, rapporteur. – L'amendement rédactionnel COM-8 reformule le contenu de la demande de rapport prévu à l'article 2. Le rapport déterminera les mesures permettant de soutenir le développement du rétrofit en faveur de dispositifs de location solidaire, par le biais d'associations reconnues d'utilité publique et non pas, comme dans le texte initial, au bénéfice de ces associations ; en effet, la rédaction prêtait à confusion quant à l'objectif du dispositif.

L'amendement rédactionnel COM-8 est adopté.

L'article 2 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

La proposition de loi est adoptée à l'unanimité dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Le sort des amendements examinés par la commission est retrace dans le tableau suivant :

Article 1^{er}			
Auteur	N°	Objet	Sort de l'amendement
M. FERNIQUE, rapporteur	1	Changement du point d'impact des nouvelles dispositions introduites	Adopté
M. FERNIQUE, rapporteur	2	Précision sur le statut juridique des véhicules éligibles au dispositif	Adopté
M. FERNIQUE, rapporteur	3	Clarification des modalités de mise en œuvre du dispositif	Adopté
M. FERNIQUE, rapporteur	4	Clarification et simplification rédactionnelle	Adopté
M. FERNIQUE, rapporteur	5	Inscription des services de mobilité solidaire dans les plans de mobilité et les plans d'action communs en matière de mobilité solidaire	Adopté
M. FERNIQUE, rapporteur	6	Clarification de la destination des véhicules utilisés dans le cadre de services de mobilité solidaire en application du dispositif	Adopté
M. FERNIQUE, rapporteur	7	Élaboration de conventions locales pour clarifier la répartition des responsabilités dans la mise en œuvre de services de location solidaire	Adopté
Article(s) additionnel(s) après Article 1^{er}			
M. FERNIQUE, rapporteur	9	Institution d'une évaluation du dispositif après trois ans de mise en œuvre	Adopté
Article 2			
M. FERNIQUE, rapporteur	8	Amendement de précision rédactionnelle	Adopté

**RÈGLES RELATIVES À L'APPLICATION
DE L'ARTICLE 45 DE LA CONSTITUTION
ET DE L'ARTICLE 44 BIS
DU RÈGLEMENT DU SÉNAT (« CAVALIERS »)**

Si le premier alinéa de l'article 45 de la Constitution, depuis la révision du 23 juillet 2008, dispose que « *tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis* », le Conseil constitutionnel estime que cette mention a eu pour effet de consolider, dans la Constitution, sa jurisprudence antérieure, reposant en particulier sur « *la nécessité pour un amendement de ne pas être dépourvu de tout lien avec l'objet du texte déposé sur le bureau de la première assemblée saisie*¹ ».

De jurisprudence constante et en dépit de la mention du texte « transmis » dans la Constitution, le Conseil constitutionnel apprécie ainsi l'existence du lien par rapport au contenu précis des dispositions du texte initial, déposé sur le bureau de la première assemblée saisie².

Pour les lois ordinaires, le seul critère d'analyse est le lien matériel entre le texte initial et l'amendement, la modification de l'intitulé au cours de la navette restant sans effet sur la présence de « cavaliers » dans le texte³. Pour les lois organiques, le Conseil constitutionnel ajoute un second critère : il considère comme un « cavalier » toute disposition organique prise sur un fondement constitutionnel différent de celui sur lequel a été pris le texte initial⁴.

En application des articles 17 *bis* et 44 *bis* du Règlement du Sénat, il revient à la commission saisie au fond de se prononcer sur les irrecevabilités résultant de l'article 45 de la Constitution, étant précisé que le Conseil constitutionnel les soulève d'office lorsqu'il est saisi d'un texte de loi avant sa promulgation.

¹ Cf. commentaire de la décision n° 2010-617 DC du 9 novembre 2010 - Loi portant réforme des retraites.

² Cf. par exemple les décisions n° 2015-719 DC du 13 août 2015 - Loi portant adaptation de la procédure pénale au droit de l'Union européenne et n° 2016-738 DC du 10 novembre 2016 - Loi visant à renforcer la liberté, l'indépendance et le pluralisme des médias.

³ Décision n° 2007-546 DC du 25 janvier 2007 - Loi ratifiant l'ordonnance n° 2005-1040 du 26 août 2005 relative à l'organisation de certaines professions de santé et à la répression de l'usurpation de titres et de l'exercice illégal de ces professions et modifiant le code de la santé publique.

⁴ Décision n° 2020-802 DC du 30 juillet 2020 - Loi organique portant report de l'élection de six sénateurs représentant les Français établis hors de France et des élections partielles pour les députés et les sénateurs représentant les Français établis hors de France.

En application du *vademecum* sur l'application des irrecevabilités au titre de l'article 45 de la Constitution, adopté par la Conférence des Présidents, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a arrêté, lors de sa réunion du 29 novembre 2023, **le périmètre indicatif de la proposition de loi n° 923 (2022-2023) visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires**, sur la proposition du rapporteur.

Elle a considéré que ce périmètre incluait les dispositions relatives :

- à la mise en place de services de mobilité solidaire ;
- aux compétences des autorités organisatrices de la mobilité en matière de mobilité solidaire ;
- aux conditions de réemploi de véhicules destinés à être retirés de la circulation, aux fins de favoriser le droit à la mobilité ;
- aux modalités de soutien du *retrofit* en faveur du déploiement de services de mobilité solidaire.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES ET CONTRIBUTION ÉCRITE

▪ Personnes entendues

Jeudi 9 novembre 2023

- *Secours Catholique* : **Mme Daphné CHAMARD-TEIRLINCK**, chargée de mobilité inclusive et durable et de transition écologique juste

Mardi 14 novembre 2023

- *Groupement des autorités responsables de transport (GART)* : **M. Guy LE BRAS**, directeur général

Mercredi 15 novembre 2023

- *Plateforme automobile (PFA – Filière automobile & Mobilités)* : **M. Nicolas LE BIGOT**, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires, et **Mme Louise D’HARCOURT**, responsable des affaires publiques et parlementaires

Jeudi 16 novembre 2023

- *France Nature Environnement (FNE)* : **Mme Geneviève LAFERRERE**, pilote du réseau « Territoires-Mobilités Durables »

- *Table ronde de réseaux de garages solidaires* :

- *Réseau Agil’Ess* : **Mme Michèle MORGAN**, déléguée générale, et **M. Jacques MALTHIEU**, directeur d’un garage solidaire à Saint-Nazaire
- *Mob’in* : **M. Didier LUCES**, responsable administratif et financier
- *Fédération Solidarauto* : **M. Jean GIRAUDEAU**, directeur

- *Communauté de communes Côte Ouest Centre Manche* : **Mme Anne HÉBERT**, 1^{ère} vice-présidente en charge de la mobilité et du développement durable, et **M. Grégoire DUPONT**, coordinateur mobilité

- *Mobilians* : **M. Patrick POINCELET**, président du métier « Recycleurs de véhicules hors d’usage », **Mme Delphine LAMY**, responsable du pôle QSE, recyclage et économie circulaire et **M. Frédéric GENEY**, responsable des relations extérieures et institutionnelles

Mardi 21 novembre 2023

- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires - Direction générale de la prévention des risques (DGPR) : **M. Léonard BRUDIEU**, adjoint au sous-directeur déchets et économie circulaire

- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires - Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) : **Mme Diane SIMIU**, directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air, et **M. Nicolas OSOUF-SOURZAT**, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules

Mercredi 22 novembre 2023

- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) : **M. Gilles AYMOZ**, directeur adjoint villes et territoires durables

▪ **Contribution écrite**

- Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)

LA LOI EN CONSTRUCTION

Pour naviguer dans les rédactions successives du texte, visualiser les apports de chaque assemblée, comprendre les impacts sur le droit en vigueur, le tableau synoptique de la loi en construction est disponible sur le site du Sénat à l'adresse suivante :

<https://www.senat.fr/dossier-legislatif/pp122-923.html>