

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CD1140

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, Mme Bareigts, Mme Panonacle, M. Ruffin,
Mme Vanceunebrock, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur,
M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior, M. Potier
et Mme Valérie Petit

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26 A, insérer l'article suivant:**

I. – À compter du 1^{er} janvier 2035, la France interdit la vente des voitures particulières neuves consommant du diesel et de l'essence pour se rapprocher au plus près d'un scénario de réchauffement climatique limité à 1,5 °C.

II. – Dans un délai de 12 mois après la promulgation de la présente loi, la France engage la révision de la Stratégie nationale de mobilité propre, annexée à la Stratégie nationale bas-carbone, en vue de définir les modalités d'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, y compris les conditions économiques et sociales relatives à la prévision des emplois et des compétences. La Stratégie nationale de mobilité propre est révisée par décret dans un délai de 6 mois à compter de l'adoption d'une nouvelle version de la Stratégie nationale bas-carbone au regard du bilan des gaz à effet de serre du secteur des transports des années précédentes.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire dans la loi l'objectif du Plan Climat de la France de fin de vente des voitures neuves diesel et essence, au plus près de 2030. Cette échéance est compatible avec les engagements climatiques que s'est fixés la France dans le cadre de l'accord de Paris.

Cette mesure répond au besoin de visibilité des acteurs économiques de la filière dans un contexte d'incertitude et permet d'anticiper les évolutions liées à cette transformation inéluctable et ses impacts sur l'emploi, la transformation des métiers et la gestion des compétences. De fait, elle envoie un signal clair favorable au déploiement des véhicules électriques mais aussi des autres filières, telles que le biogaz ou l'hydrogène, dont les performances environnementales doivent par ailleurs s'améliorer. Elle sera également rendue possible grâce au nécessaire report modal vers les solutions les plus sobres en carbone.

La mesure met en cohérence la politique française avec l'Accord de Paris sur le Climat (COP21) et le maintien du réchauffement climatique en deçà de 2°C et au plus près de 1,5°C.

Elle a l'appui de l'UNICEF et du Conseil national de la transition écologique, qui dans son avis émis le 13 novembre 2018, « souhaite que l'engagement sur la fin de vente des voitures thermiques conventionnelles soit inscrit dans la loi et assorti de mesures d'accompagnement pour l'ensemble des publics (particuliers et entreprises) et à un horizon compatible avec l'Accord de Paris. »

Elle dote la loi d'orientation des mobilités d'une mesure phare pour lutter contre la pollution de l'air, qui est responsable de 48 000 morts par an en France (Santé Publique France, 2016). Les membres du CNTE rappellent « les conclusions du rapport du GIEC (...) (et), encouragent la France à poursuivre ses efforts de développement d'une mobilité propre et de sortie progressive des énergies fossiles, pour une amélioration à court terme de la qualité de l'air dans le cadre de la réglementation européenne ».

Cette mesure a vocation à positionner la France parmi les pays engagés en faveur du renouveau industriel de l'Europe et du respect de l'Accord de Paris. D'autres pays ont pris l'engagement de mettre fin aux ventes de voitures diesel et essence. C'est le cas de la Suède à horizon 2025, du Danemark, des Pays-Bas ou de l'Irlande à horizon 2030.

En rejoignant les pays les plus engagés, la France, 3^e producteur automobile en Europe, pèsera de tout son poids en Europe pour sortir des énergies fossiles et accélérer la transition de l'industrie automobile, un secteur de poids dans l'économie européenne.

Cet amendement a été proposé par le Réseau Action Climat.