

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 mai 2019

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

Adopté

AMENDEMENT

N° CD3032

présenté par
M. Fugit, rapporteur

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

I. – La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres.

II. – Pour atteindre cet objectif, la France se fixe les objectifs intermédiaires suivants :

1° une hausse progressive de la part des véhicules à faibles et très faibles émissions parmi les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers neufs, permettant, en 2030, de remplir les objectifs fixés par le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 ;

2° la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040.

III. – Toutes les cinq années à compter de la publication de la loi n° du d'orientation des mobilités, la mise en œuvre du présent article fait l'objet d'un rapport d'évaluation de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Il donne lieu à un débat en séance publique à l'Assemblée nationale et au Sénat.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Toutes les personnes rencontrées en audition (associations, collectivités, industriels, etc.) ont souhaité que les pouvoirs publics tracent des perspectives claires, lisibles et durables en matière de transition énergétique dans les transports. Cette prévisibilité est ce qui permet aux secteurs concernés d'investir dans la durée, à nos chercheurs de travailler aux évolutions technologiques dans un environnement stable et à nos concitoyens de s'habituer progressivement à de nouvelles perspectives. Donner une telle vision de moyen et de long terme est précisément l'objet d'une loi d'orientation.

Dès lors, le présent amendement propose d'inscrire dans la loi l'objectif de long terme, à échéance 2050, de décarbonation complète du secteur des transports terrestres. C'est un objectif très ambitieux, mais nécessaire. Il est cohérent avec le projet de programmation pluriannuelle de l'énergie et nécessaire pour parvenir à la neutralité carbone à cette date, conformément à l'ambition portée par le Gouvernement.

Pour l'atteindre et pouvoir se projeter à cette échéance, il est indispensable de fixer des objectifs intermédiaires, qui constituent autant de points de passage. Deux sont proposés par l'amendement, qui impliquent des évolutions profondes de secteurs entiers d'activités :

- la montée en puissance des véhicules à faibles et très faibles émissions à échéance 2030, dans la continuité des objectifs fixés au niveau européen, qui prévoient des dispositifs d'amende pour les constructeurs qui ne respecteraient pas leurs obligations ;
- la fin de la vente de tous les véhicules particuliers et utilitaires légers neufs qui utilisent de l'énergie fossile (essence, diesel et gaz naturel), au plus tard en 2040, en cohérence avec le plan climat. Si plusieurs pays européens se sont positionnés en ce sens, la France serait le premier à l'inscrire dans la loi.

Les véhicules utilisant de l'énergie fossile représentent aujourd'hui 93,6 % des ventes, auxquelles il faut ajouter les 4,2 % d'hybrides non rechargeables et les 0,7 % d'hybrides rechargeables. C'est dire que l'objectif de sortie des énergies fossiles pour le transport terrestre est ambitieux. Il est néanmoins possible (et nécessaire), ainsi que le montrent notamment les prévisions des constructeurs, qui envisagent une fin de commercialisation des ventes de véhicules exclusivement diesel et essence au début des années 2030.

Afin de confirmer, à échéances régulières, la tenue de la trajectoire, il est proposé de confier à l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST), qui est bicaméral, le soin de rédiger un rapport d'évaluation, qui tiendra compte des évolutions technologiques observées. Ce dispositif est analogue à celui qui existe en matière de loi de bioéthique. La publication de ce rapport tous les cinq ans permettra la tenue d'un vaste débat au Parlement. Le fait de confier cette évaluation au Parlement contribuera également à renforcer le rôle d'évaluation des politiques publiques que ce dernier détient sur le fondement de l'article 24 de la Constitution.