

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 septembre 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 263

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Pupponi

ARTICLE 26 AA

Substituer aux alinéas 3 et 4 les trois alinéas suivants :

« 1° Une multiplication par cinq du nombre de voitures particulières à très faibles émissions, au sens de l'article L. 318 1 du code de la route, neufs vendus en 2022 par rapport au nombre de voitures particulières à très faibles émissions vendues en 2017, permettant, en 2030 au plus tard, 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 ;

« 2° Une hausse de la part de marché des véhicules de transport routier de marchandises, dont le poids total autorisé en charge est supérieur ou égal à 3,5 tonnes, à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, neufs vendus en 2025 pour atteindre une part au moins égale à 18 %, permettant, en 2030 au plus tard, 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 ;

« 3° La fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs émettant des gaz à effet de serre, à l'exception des véhicules circulant au biogaz, d'ici à 2040. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inscrire les objectifs de développement des véhicules à faibles émissions, tels que fixés par le Plan Climat présenté par le Gouvernement en juillet 2017 et le contrat stratégique de filière signé par le Gouvernement et le secteur automobile en mai 2018, dans le projet de loi. En outre, il se conforme avec les objectifs européens.

La politique de mobilité doit répondre à des critères d'équité sociale et d'excellence environnementale. De ce fait, les mesures envisagées dans le projet de loi doivent venir servir les objectifs de décarbonation de l'économie et d'amélioration de la qualité de l'air.

Alors même que la Commission européenne reprecise dans sa feuille de route 2050 que, pour atteindre les objectifs de l'accord de Paris, les véhicules arrivant sur le marché en 2040 devront ne pas émettre de gaz à effet de serre, il faut que la France montre toute son ambition à respecter ces objectifs en les inscrivant dans le corps de la loi et non simplement dans l'exposé des motifs.

De même, il importe de retranscrire les objectifs du Contrat stratégique de filière qui représentent l'engagement conjoint de l'État et de la filière en matière de mobilité électrique à horizon 2022 pour les voitures particulières et à l'horizon 2025 pour les véhicules de transport routier de marchandises.