

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 avril 2026

POUR UNE MONTAGNE VIVANTE ET SOUVERAINE - (N° 2595)

Rejeté

N° CD33

AMENDEMENT

présenté par

Mme Ferrer, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, Mme Bentorki, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, M. Gaillard, Mme Guetté, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 5

Rédiger ainsi cet article :

« Après le premier alinéa de l'article L. 353-5 du code de l'énergie, sont insérés sept alinéas ainsi rédigés :

« « Ce schéma prévoit notamment des infrastructures de recharge électrique rapides dans les territoires comprenant des zones de montagne conformément à l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, à la condition qu'elles s'inscrivent dans une stratégie globale de mobilité décarbonée garantissant la réduction de la dépendance à la voiture individuelle.

« « Cette stratégie globale de mobilité décarbonée repose sur les principes suivants :

« « – Le développement prioritaire des transports collectifs, notamment ferroviaires et de proximité ;

« « – Le renforcement des mobilités partagées et des services de mobilité mutualisée ;

« « – La réduction de la place de la voiture individuelle, en particulier des véhicules les plus lourds

et les plus émissifs ;

« « – L'intégration de critères de sobriété des déplacements et de justice sociale garantissant un accès équitable aux infrastructures de recharge ;

« « – Des objectifs de diminution du trafic automobile individuel dans les territoires concernés. » »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, les députés de La France insoumise entendent replacer le déploiement des infrastructures de recharge électrique dans une logique de planification écologique globale des mobilités, en conditionnant leur développement en zone de montagne à une transformation structurelle des politiques de transport.

L'article 5 introduit une priorisation du déploiement des bornes de recharge rapide en faveur des zones de montagne au sens de la loi de 1985. S'il affiche un objectif d'équité territoriale, il ne s'accompagne d'aucune mesure de justice sociale garantissant l'accès effectif à ces véhicules, dont l'acquisition, en dehors de dispositifs limités comme le leasing social, demeure majoritairement accessible aux ménages des classes moyennes et aisées.

Surtout, cette mesure s'inscrit exclusivement dans une logique d'adaptation de l'infrastructure à la voiture individuelle électrique, sans remise en cause du modèle de mobilité dominant fondé sur l'autosolisme et la dépendance structurelle à la voiture, y compris dans des territoires contraints comme la montagne. Elle ne s'accompagne d'aucune stratégie parallèle de développement massif des transports collectifs, du ferroviaire du quotidien ou des mobilités partagées, pourtant indispensables au désenclavement durable et à la réduction effective des émissions.

Or, la transition vers la mobilité électrique ne peut être réduite à une substitution technologique. Comme le rappelle l'Agence internationale de l'énergie (IEA), un véhicule électrique nécessite en moyenne 2,2 fois plus de métaux critiques qu'un véhicule thermique, ce qui accroît la pression sur les ressources naturelles et les chaînes d'approvisionnement. De même, selon WWF, les SUV électriques consomment jusqu'à trois fois plus de cuivre et d'aluminium et cinq fois plus de lithium, nickel et cobalt qu'une petite citadine électrique, alors qu'ils représentent aujourd'hui une part croissante du marché automobile. Cette dynamique montre que la simple électrification du parc automobile, sans transformation des usages et objectifs de sobriété, peut aggraver les tensions sur les ressources.

Par ailleurs, le développement de la voiture électrique ne saurait répondre à lui seul aux enjeux de justice sociale et de sobriété. Une transition réellement écologique implique de réduire le nombre total de véhicules, leur taille et leur poids, ainsi que la place globale de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens. Cela suppose une transformation structurelle des mobilités, incluant le développement prioritaire des transports publics de proximité, du ferroviaire et des solutions mutualisées, ainsi que la construction d'un véritable « véhicule-réseau » au service de l'intérêt général.

Dans cette perspective, La France insoumise défend une planification écologique des transports fondée sur la réduction de la dépendance à l'automobile, la limitation des véhicules lourds, y

compris électriques, et la garantie d'un droit effectif à la mobilité sur l'ensemble du territoire. En l'absence de ces éléments structurants, l'article 5 assure simplement la continuité du modèle automobile en le rendant électrique, sans engager la transformation nécessaire des systèmes de mobilité. C'est pourquoi les députés de La France insoumise s'y opposent.