

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2026

POUR UNE MONTAGNE VIVANTE ET SOUVERAINE - (N° 2755)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

N° 70 (Rect)

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

Compléter cet article par la phrase suivante :

« Ce schéma s'inscrit dans les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone et prend en compte le développement prioritaire des transports collectifs et de proximité, le renforcement des mobilités partagées et des services de mobilité mutualisée, ainsi que les mesures de sobriété nécessaires à la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement de repli, les députés de La France insoumise entendent inscrire la priorisation du déploiement des infrastructures de recharge électrique dans les territoires de montagne dans une perspective de planification écologique des transports. L'article 5, dans sa rédaction actuelle, organise un déploiement prioritaire des bornes de recharge rapide dans les zones de montagne sans mentionner les alternatives de déplacement collectif en montagne, ni l'impératif de sobriété. Cette approche demeure insuffisante au regard des objectifs de

réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports, qui constitue l'un des principaux postes d'émissions nationales.

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.

La Stratégie nationale bas-carbone-2 (SNBC-2) actuelle fixe une trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050 et encourage le report modal vers les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs). Elle propose pour la réduction des GES du secteur des transports non seulement l'électrification mais aussi le report modal vers des transports collectifs, l'intermodalité, et la maîtrise de la hausse de la demande en transport. Le présent amendement vise donc à inscrire explicitement le schéma de déploiement des infrastructures de recharge dans ce cadre de référence, en y intégrant les objectifs de la SNBC ainsi que les priorités de développement des transports collectifs et des mobilités partagées. Il permet également de rappeler la nécessité de mesures de sobriété dans les usages de mobilité, condition indispensable à la réduction effective des émissions de gaz à effet de serre dans les transports. Il s'agit ainsi de garantir une cohérence d'ensemble des politiques publiques de mobilité, en évitant une approche contre-productive exclusivement centrée sur l'électrification du parc automobile, et en inscrivant les investissements dans les infrastructures de recharge dans une logique globale de transformation des usages.