

LOI MOBILITÉ



POURQUOI EST-IL INDISPENSABLE D'INSCRIRE DANS LA LOI LA FIN DE LA VENTE DES VOITURES DIESEL ET ESSENCE EN 2030 ?

- 16% DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE LA FRANCE SONT ÉMISES PAR LES VOITURES PARTICULIÈRES
- 48000 DÉCÈS PRÉMATURÉS PAR AN EN FRANCE SONT LIÉS À LA POLLUTION DE L'AIR
- 0 ÉMISSIONS NET : C'EST L'OBJECTIF CLIMAT 2050 POUR RESPECTER L'ACCORD DE PARIS.
- 2 ANS POUR AMORCER LA BAISSSE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE MONDIALES

Réduire drastiquement l'impact environnemental de nos déplacements est devenu un des premiers défis à relever pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. Alors que le secteur des transports, dominé par le routier et les carburants fossiles, émet 30% des émissions de GES de la France (138MtCO₂ en 2017), d'ici 2050 il faudra pouvoir comptabiliser 0 émission nette pour limiter le réchauffement à 1,5°C.

C'est le sens de la loi dite d'«orientation» des mobilités, qui sera débattue au Parlement au premier semestre 2019. Même si de bonnes mesures sont déjà inscrites dans le texte à l'instar de la généralisation des zones à faibles émissions dans les grandes villes françaises d'ici 2025, le soutien aux voitures électriques, mais aussi aux vélos et aux transports en commun, il ne peut pas être une simple «boîte à outils».

Parce que plus qu'un simple « remplacement de voitures », l'objectif 2030 induit des changements très profonds.

Inscrire dans la loi l'objectif 2030 de fin de la vente des voitures essence et diesel est le signal indispensable pour accélérer la transition énergétique du secteur automobile. Celle-ci passe en premier lieu par l'arrivée sur le marché des véhicules électriques, biogaz, hydrogène. La diversification des motorisations est en effet indispensable pour répondre à la multitude des besoins de manière adaptée.

Enfin, la loi mobilité devra permettre de sortir de la politique du tout-voiture : mettre fin à la fiscalité avantageuse pour la route, à une culture de l'aménagement du territoire qui rime avec artificialisation des sols, à la priorité aux investissements coûteux dans les projets autoroutiers. Dans cette optique, sortir des essences et diesels donne une réelle plus-value à un 4e appel à projet pour les transports en commun, comme à l'ouverture du chantier

tant attendu de la modernisation des trains Intercités et régionaux.

Parce que des bénéfices certains pour l'économie et les territoires, urbains et ruraux sont attendus :

• **Santé et qualité de vie** : sortir du diesel et de l'essence d'ici 10 ans répond à une urgence sanitaire, et à un besoin de mieux vivre, en ville comme en zone rurale. Rappelons que la pollution est responsable de 48 000 décès prématurés par an en France, mais également que le trafic routier est la première source de stress, une des premières causes de dégradation des paysages, sans compter le temps perdu dans les embouteillages, et les ravages de nos modes de vie sédentaires sur notre santé.

• **Pouvoir d'achat et économie locale** : les bénéfices de la fin du diesel, à l'échelle d'une agglomération pourraient s'élever à plusieurs dizaines de millions d'euros de pouvoir d'achat en plus, pour les ménages comme pour les entreprises.

• **Repenser des territoires peu dense** : dans les territoires les moins denses, si la voiture gardera un rôle central, il est essentiel de sortir de la dépendance stricte à la voiture individuelle. Les habitants doivent pouvoir choisir : grâce à des systèmes d'information adaptés et performants, au transport à la demande, aux infrastructures pour la marche et le vélo... La fin de circulation des voitures thermiques à horizon 2030 ouvre le chantier de l'aménagement des villes moyennes et des territoires peu denses, précarisés par des décennies de politiques du tout-voiture.

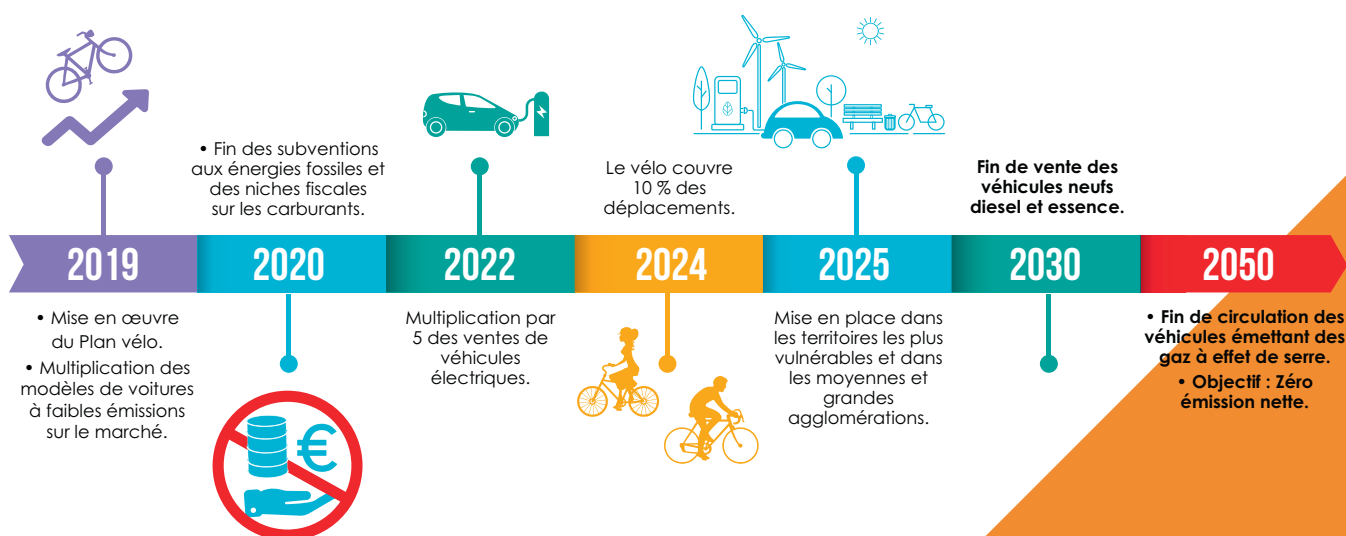
Pourquoi ce serait une erreur de ne pas le faire ?

Une politique simplement incitative, dans la poursuite de ce qui est engagé depuis de nombreuses années ne garantirait en rien l'atteinte des objectifs climat que s'est fixé la France. Preuve en est aujourd'hui, les émissions de GES du secteur des transports continuent de déraper... + 10% en 2017 par rapport aux objectifs fixés ! Pendant ce temps, les risques sur l'emploi industriel s'accroissent et les populations vulnérables voient leur accès à la mobilité se restreindre.

L'électromobilité, désignée comme la technologie alternative dominante avec une gamme de voiture allant du vélo à la berline, jouera un rôle essentiel demain dans les déplacements du quotidien, en zone urbaine et rurale, pour une part significative de nos besoins..

L'essor du véhicule électrique doit :

- Accompagner la transition vers les énergies renouvelables, en soutenant la décentralisation du système de production d'électricité.
- Des changements d'usages, déjà émergents, sont amenés à se confirmer dans les années à venir : les voitures électriques ne seront écologiques que si elles sont partagées, et adaptées à un usage quotidien plus qu'aux longues distances, pour lesquelles le report vers le train doit être privilégié.
- Cette échéance soutiendra la transformation du secteur automobile vers une plus grande responsabilité sociale et environnementale. La tendance actuelle des SUV et 4X4, de plus en plus lourds et puissants, et plus largement la croissance exponentielle du nombre de voitures (plus de 32 millions de voitures particulières rien que pour la France!) ne sont plus compatibles avec le respect des grands équilibres planétaires. Le secteur doit s'orienter vers la sobriété.



Marie Chéron,
Responsable Mobilité

> 06 81 64 33 92

> m.cheron@fnh.org