



FIN DE VENTE DES VOITURES ESSENCE ET DIESEL

POURQUOI 2040, C'EST TROP TARD

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS EN PLÉNIÈRE À
L'ASSEMBLÉE NATIONALE À COMPTER DU 4 JUIN 2019

Contact presse

Manuela Lorand

› 06 98 45 46 91 - m.lorand@fnh.org



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

SOMMAIRE

1 Interdire la vente des voitures neuves essence et diesel dès 2030, pour qu'elles ne roulent plus au-delà de 2050

- ▶ Pourquoi 2030 ?
- ▶ Pourquoi 2040, c'est trop tard ?
- ▶ Les facteurs clés de succès
- ▶ 2020 à 2050 : année par année, la feuille de route pour sortir des carburants fossiles

2 Quatre raisons de prévoir la fin de vente dès 2030

- ▶ CLIMAT : réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports d'au moins 40% d'ici 2030 pour atteindre zéro émission net en 2050.
- ▶ POLLUTION : répondre à l'urgence sanitaire.
- ▶ ECONOMIE : sortir de l'impasse et du déclin irréversible de la filière des motorisations thermiques pour saisir les opportunités
- ▶ SOCIAL : répondre à la précarité et à la montée incompressible du prix du baril.

AVANT-PROPOS

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) est débattue à partir du 4 juin 2019 à l'Assemblée nationale. Cette loi représente une opportunité unique, 4 ans après la COP 21, pour enfin traduire en actions concrètes les engagements pris par la France pour agir en faveur du climat et de la qualité de l'air.

Nous ne nierons pas les avancées réelles depuis maintenant bientôt deux ans par le gouvernement, depuis le Plan vélo jusqu'aux zones à faibles émissions, en passant par les mesures favorisant l'installation de bornes de recharge pour les voitures électriques. Nous ne négligerons en aucun cas l'importance de la négociation vers une nouvelle gouvernance des mobilités.

Mais aujourd'hui le compte n'y est pas. Le compte à rebours climatique impose un calendrier précis, d'ici 2050, pour sortir des carburants fossiles et du tout voiture.

Il ne peut y avoir de transition écologique sans sortie définitive et programmée des carburants fossiles d'ici 2050. Pour cela il est impératif que toutes les voitures neuves qui seront mises sur le marché à partir de 2030 soit des véhicules dits "très faibles émissions" - électrique, biogaz ou hydrogène. Reporter l'échéance à 2040, alors que l'industrie automobile dispose des moyens pour aller plus vite, ne favorisera ni l'emploi ni la compétitivité des entreprises.

En revanche, plus la France retarde son action, plus le coût pour la société, l'économie et le climat sera difficile à supporter.

Nous ne cacherons donc pas les risques d'une politique qui mise sur les petits pas, ou qui reporte le fardeau sur les générations futures.

C'est pourquoi la FNH appelle les députés à se saisir de cette opportunité qu'est la LOM pour répondre aux attentes citoyennes d'aujourd'hui et aux défis de ce siècle, en actant la programmation de la fin de l'usage des carburants fossiles en 2050, et consécutivement la fin de vente des voitures neuves qui en consomment dès 2030.

Marie Chéron,
Responsable Mobilité

› 06 81 64 33 92
m.cheron@fnh.org





1 INTERDIRE LA VENTE DES VOITURES NEUVES ESSENCE ET DIESEL DÈS 2030, POUR QU'ELLES NE ROULENT PLUS AU-DELÀ DE 2050

La FNH propose d'inscrire dans la Loi mobilité l'interdiction de la vente des voitures essence et diesel, dès 2030, en cohérence avec les objectifs de décarbonation du secteur des transports d'ici 2050.

POURQUOI 2030 ?

Pour être cohérent avec la fin de l'usage des carburants fossiles en 2050, les véhicules ayant une durée de vie allant de 15 à 20 ans, cette fin de vente doit intervenir dès 2030.

Avec une part de marché équivalente à 1,5% en 2018, l'essor des véhicules électriques sur le marché automobile français reste un pari. Un signal politique fort en faveur de la fin du diesel et de l'essence, et de la conversion vers les nouvelles motorisations, en premier lieu vers l'électrique, est indispensable pour atteindre les objectifs que s'est fixé le gouvernement, à savoir une multiplication par 5 des parts de marché du véhicule électrique d'ici 2023.

Pour engager la transformation du secteur à l'échelle européenne, les actes ambitieux des pays clés, en particulier ceux qui hébergent les constructeurs automobiles, sera déterminante. Plusieurs pays se sont déjà engagés en faveur d'une interdiction de vente à échéance 2030. La France est à la traîne.

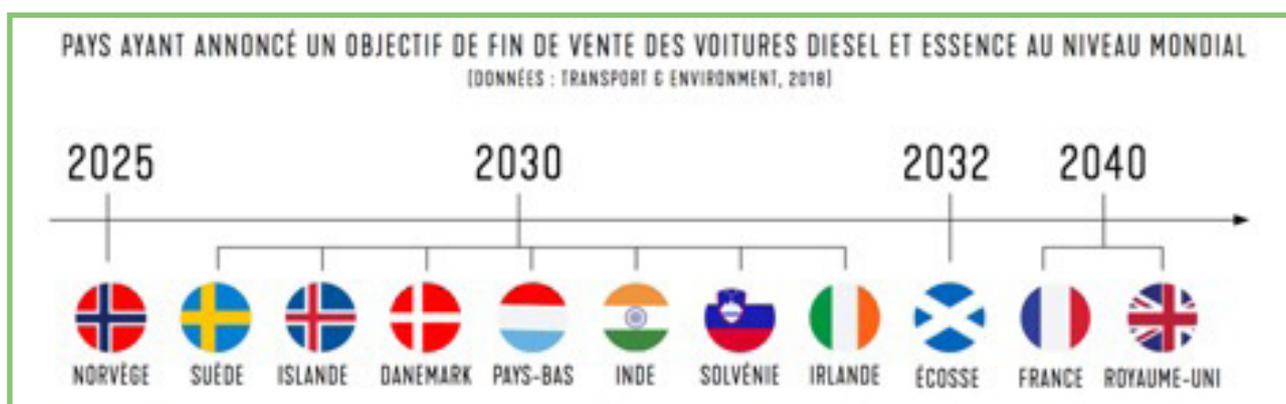
POURQUOI 2040, C'EST TROP TARD ?

Les discussions au Sénat puis en Commission développement durable à l'Assemblée (mai 2019) ont débouché sur une première proposition de la part des députés, fixant la fin de vente des voitures émettant des gaz à effet de serre à 2040.

La FNH alerte les députés. Placer cet objectif à 2040 aurait deux conséquences majeures:

La première serait de renchérir le coût de la transition après 2040 et de léguer une (bien trop lourde) dette - écologique et financière - aux générations à venir.

La deuxième serait de mettre en péril l'atteinte des objectifs climat à horizon 2050.



SOURCE : Réseau Action Climat, «Offre automobile, climat et pollution de l'air : une transition au ralenti», mars 2019.

<https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2019/03/offre-automobile-transition-ralenti-reseauactionclimat-1.pdf>

LES FACTEURS-CLÉS DE SUCCÈS

Mobiliser les acteurs de la filière et des territoires pour un suivi de l'engagement

Fixer l'interdiction de vente en 2030 doit permettre de mobiliser les acteurs dans les 3 années à venir, afin de mettre en cohérence la politique industrielle de la France, la stratégie de filière de l'automobile, et l'action des autorités organisatrices de la mobilité.

La Loi mobilité devra garantir cette mise en cohérence de l'évolution du marché avec les objectifs climat, ainsi qu'un suivi, dès 2020, des conditions socio-économiques d'évolution des pratiques et des conditions d'accès à la mobilité pour tous au niveau des territoires. Cela devra se traduire concrètement à travers la gouvernance des politiques nationales.

Accompagner les territoires

Le déclin, amorcé et irréversible du diesel, alimente les résistances dans les territoires les plus touchés par la menace du chômage et des restructurations. La transition des territoires vers de nouvelles activités est indispensable, mais il devra être accompagné.

Sont donc attendus des programmes territoriaux de transformation des mobilités locales, pilotés par les futures autorités organisatrices de la mobilité

(AOM) reconfigurées dans le cadre de la Loi mobilité. La mise en place de Contrats de transition écologique est une autre voie pour participer à cette dynamique.

Accompagner les ménages

Les dispositifs de prime à la conversion comme le bonus-malus sont des outils clés d'accompagnement des ménages pour orienter résolument les achats vers les véhicules à faibles puis très faibles émissions dans les années à venir. Les aides aux diesels et essences, y compris les plus récents, parce qu'elles entretiennent l'ambiguïté sur la trajectoire qui est prise par la France, devront être progressivement supprimées. L'évolution du système bonus-malus, qui aujourd'hui a perdu de son pouvoir incitatif, constitue également un levier à la fois incitatif et contraignant de premier plan.

Ces dispositifs aux ménages devront pouvoir être renforcés par des solutions de micro-crédits, permettant de lever les obstacles à l'achat de véhicules à faibles émissions.

2020 - 2050 : année par année, la feuille de route pour sortir des carburants fossiles

Plus aucun véhicule ne devra dépendre des carburants fossiles, essence et diesel, en 2050. Cela implique une feuille de route claire.

2019 : promulgation de la Loi mobilité

A partir de 2020

- > Hybridation progressive des véhicules sous l'effet des normes européennes. Pour les voitures, les objectifs sont de moins 15% en 2025 et de moins 37,5% en 2030 par rapport à 2021, soit environ 81g CO₂/km et 67gCO₂/km respectivement selon le cycle d'homologation NEDC actuellement en vigueur.
- > Mobilisation des acteurs économiques et de la société civile sur la transition du secteur automobile et l'accompagnement des nouveaux usages.

2020

- > Fin des subventions aux énergies fossiles.
- > La prime à la conversion cible uniquement les voitures à faibles émissions.
- > Les collectivités locales étudient les possibles évolutions des règles de circulation, afin de donner la priorité aux voitures à faibles émissions, et interdire, progressivement, la circulation des voitures les plus émettrices.

2022

- > Multiplication par 5 des ventes de véhicules électriques par rapport à 2017.
- > Nouvelle Stratégie mobilité propre, précisant la feuille de route pour sortir des carburants fossiles : mesures d'accompagnement des ménages et des territoires, et trajectoire progressive de fin de vente des moteurs diesels, puis essence, puis hybrides non rechargeables, puis rechargeables.
- > Interdiction des publicités pour les voitures qui roulent strictement à l'essence et au diesel (non hybridées).

2 CINQ RAISONS DE PRÉVOIR LA FIN DE VENTE DÈS 2030

CLIMAT : réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports d'au moins 40% d'ici 2030 pour atteindre zéro émissions nettes en 2050

La France s'est fixé pour objectif de réduire drastiquement son budget carbone transports, à savoir la quantité d'émissions annuelles émises par le secteur. Cette visée est non négociable, pour le secteur des transports comme pour les autres, car c'est la condition à tenir pour maintenir le réchauffement en deçà de 2°C et au plus près de 1,5°C.

Aujourd'hui, le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre. Il pèse à lui seul 30% des émissions parce qu'il est dominé par le mode routier et l'usage de carburants fossiles. Les déplacements des voitures individuelles, essence et diesel, représentent ainsi à eux seuls 16% des GES. Dès lors, la sortie des carburants fossiles est une priorité.

- ▶ L'empreinte carbone d'un Français est de 10 tCO₂eq en 2017,

- ▶ L'empreinte carbone d'une voiture essence ou diesel se situe aujourd'hui entre 3 à 5 tCO₂eq par an pour un usage moyen.
- ▶ Pour maîtriser le réchauffement climatique en deçà de 2°C et au plus près de 1,5°C, l'empreinte carbone par personne devra se situer bien en deçà de 1,5 tCO₂eq d'ici 2050.

Pourtant, l'Observatoire climat-énergie constate que **pour l'année 2017, les émissions du secteur des transports dépassent de 10% les objectifs fixés suite à la ratification de l'Accord de Paris.**

- ▶ Les émissions des voitures neuves vendues en France sont reparties à la hausse depuis 2 ans¹. En cause, le nombre croissant de voitures essences, et de véhicules lourds, de type SUV (37% des ventes en 2018).

Plus la baisse de ces émissions est engagée tôt, plus l'effort à faire sera faisable, et réaliste.

Dans ce contexte, la Loi d'orientation des mobilités a un rôle indéniable à jouer pour inverser la tendance et orienter le secteur vers un avenir décarboné.

1 – Ademe, septembre 2018.

2023

> Nouvelle stratégie de filière 2023-2028, intégrant la fin de vente des voitures essences et diesels dès 2030.

2025

> Interdiction de la vente des voitures roulant strictement à l'essence et au diesel.

> La publicité pour les voitures n'est autorisée que pour les véhicules à très faibles émissions.

> Les agglomérations ont toutes des plans de réduction du trafic automobile, des conditions de circulation adaptées aux différents modes de déplacements, et donnent la priorité aux moins polluants.

2030

> Interdiction de la vente de voitures neuves consommant de l'essence et du diesel (hybrides compris).

2050

> Atteinte des objectifs de la France en matière de décarbonation des transports.



POLLUTION : répondre à l'urgence sanitaire

Réduire au plus tôt l'arrivée de voitures diesel et essence sur les routes répond à une urgence sanitaire. La pollution tue, et dégrade les conditions de vie.

- ▶ La pollution est responsable de 67 000 décès prématurés par an en France².
- ▶ Le bruit lié au trafic routier est la première source de stress en Europe.
- ▶ Les personnes les plus vulnérables sont les plus touchées³ : à Paris, un tiers des cas d'asthme d'enfants sont déclenchés par la pollution routière.



ECONOMIE : sortir de l'impasse et du déclin irréversible de la filière des motorisations thermiques pour saisir les opportunités

L'Europe, et en particulier la France, s'est construite une puissance industrielle en développant le moteur thermique, en adaptant les villes et les territoires à la voiture individuelle. Le secteur automobile est devenu l'un des premiers pourvoyeurs d'emplois industriels en France et la voiture individuelle le mode principal de déplacement.

- ▶ La filière automobile en France représente plus de 140 000 entreprises et 800 000 salariés sur tous les territoires, dont plus de 200 000 dans

la construction automobile.

- ▶ 80% des déplacements quotidiens sont effectués en voiture individuelle.

Alors que le monde s'engage dans la lutte contre le changement climatique, la sortie des carburants fossiles signifie une transformation économique profonde pour l'ensemble du secteur, en lien avec la modification des chaînes d'approvisionnement et des chaînes de valeurs.

Chaque année de retard dans la transition écologique fait peser des risques sur les activités économiques et l'emploi.

Les menaces existantes sur le déclin de la filière diesel, 15 000 emplois menacés illustrent aujourd'hui les impacts d'un manque d'anticipation, alors même que les dangers liés à ces motorisations étaient connus depuis de nombreuses années... Par ailleurs, à horizon 5 ans, l'automatisation sera le principal facteur de réduction de l'emploi pour la construction automobile⁴.

Le coût croissant de l'automobile, compris entre 6 et 8 000 euros par an, constitue un facteur de précarisation des ménages et autant d'atteintes au pouvoir de vivre.

- ▶ La part du budget consacré par les ménages aux transports a augmenté de 23% entre 1990 et 2016, selon UFC-Que Choisir⁵.
- ▶ 29% des Français se disent dépendants de la voiture individuelle pour se déplacer au quotidien⁶.
- ▶ 7 millions de personnes sont en situation de précarité liée à la mobilité en France⁷, et tout particulièrement dans les zones non couvertes par les transports collectifs.

2 – European Society of Cradiology, "Cardiovascular disease burden from ambient airpollution in Europe reassessed using novelhazard ratio functions", Jos Lelieveld & alii, march 2019.

3 – The Lancet Planetary Health, avril 2019.

4 – Syndicat de la métallurgie, octobre 2018.

5 – UFC-Que Choisir, Octobre 2018.

6 – Observatoire des mobilités émergentes, ObSoCo - Chronos, décembre 2018.

7 – Wimoov, Laboratoire de la mobilité inclusive.

La nécessité de positionner dès maintenant sur les technologies à faibles émissions et une exigence de performance écologique incontestable.

Le secteur automobile est en profonde mutation à l'échelle internationale. La Chine et les Etats-Unis ont pris le devant dans le développement de l'électromobilité, attirant les investisseurs (les Européens investissent 7 fois plus en Chine qu'en Europe pour l'électro-mobilité selon l'ONG Transport & Environnement en 2018⁸), et devenant leader du marché (une voiture électrique sur deux est produite en Chine). La fabrication des batteries, à forte valeur ajoutée, est dominée par les pays asiatiques.

L'Alliance pour les batteries lancée au niveau Européen, par la France et l'Allemagne en tête, vise à créer une alternative au marché asiatique et à renforcer l'indépendance du bloc européen, vis à vis des technologies de batteries mais également des matières premières. C'est une étape clé pour le futur de l'industrie européenne.

Le succès de cette initiative industrielle résidera dans sa capacité à challenger le modèle de production chinois encore marqué par les énergies fossiles et la consommation accrue de ressources minérales. Les batteries françaises et européennes devront viser en premier lieu une performance écologique incontestable, et maximiser les potentiels de recyclage en misant sur l'écoconception.

Il faudra aller plus loin et proposer un modèle alternatif au tout-voiture, compatible avec la transition écologique et sociale.

La FNH identifie 3 conditions incontournables⁹ :

- ▶ Le développement des énergies renouvelables et le renforcement des capacités des consommateurs, à choisir l'énergie avec laquelle ils roulent.
- ▶ La responsabilité accrue de l'industrie automobile, en faveur du respect et du renforcement du devoir de vigilance et la mise en place d'une économie circulaire. Le recyclage ne peut plus être une option.



- ▶ Le développement des services de partage des véhicules, en particulier dans les zones périurbaines et peu denses, particulièrement dépendantes aujourd'hui de la voiture.

L'empreinte d'une voiture électrique en 2030 pourra ainsi se situer, en fonction des efforts réalisés par les industriels à la production et les automobilistes quand ils se chargent, entre 0,8 et 2 tCO₂eq¹⁰.

La sortie des carburants fossiles est une opportunité de rompre avec la politique du tout-voiture.

Car si les nouvelles motorisations, électrique, biogaz, hydrogène, jouent un rôle fondamental dans la transition, elles ne sont qu'une partie de la solution.

La voiture, même individuelle, continuera de jouer un rôle dans notre société pour permettre à chacun de se déplacer, et ce pendant encore de nombreuses années. Néanmoins, elle est amenée à prendre sa juste place, à côté des autres modes, actifs tels le vélo et la marche, ou collectifs, du train au tramway en passant par les bus.

Privilégier les solutions existantes, en misant sur la complémentarité entre les modes, en fonction des trajets plus ou moins longs et contraints, et la réduction des déplacements contraints, via le télétravail par exemple, permettra de multiplier les bénéfices climat de la fin de la voiture thermique. C'est un levier, selon les experts du GIEC, encore trop peu utilisé par les gouvernements¹¹.

8 – Cf. T&E

9 – <http://www.fondation-nature-homme.org/magazine/le-vehicule-electrique-quelles-conditions>

10 – Cf. La contribution du véhicule électrique à la transition énergétique en France, FNH/ ECF/ Carbone 4, décembre 2017.

11 – Cf. « Les impacts d'un réchauffement climatique global de 1,5 °C par rapport à 2 °C et les trajectoires d'émissions de gaz à effet

- ▶ 63% pensent que l'avenir sera aux modes de transports collectifs et 65% que la priorité sera dans l'accès à l'usage plutôt que dans la possession¹².

La fin des carburants fossiles : une manne d'emplois à la clé

Les différentes études ont toutes conclu à une création d'emplois nette dans le secteur des transports, en lien avec la fin des carburants fossiles. Si les besoins d'entretien des véhicules électriques sont moindres et l'intensité en emplois de leur production est plus faible que celle des véhicules thermiques, les pertes d'emplois pourront être compensées¹³ par la construction des infrastructures de recharge, mais surtout le développement des services de mobilité ou encore la modernisation des transports en commun.

Le défi réside bien dans l'accompagnement des territoires et la conversion à cette nouvelle économie.

- ▶ Grâce à des voitures plus efficaces et électriques,¹⁴ l'emploi pourra augmenter de 500 000 à 850 000 millions en Europe d'ici 2030. Pour la France, cela représenterait de 66 à 71 000 emplois nets.
- ▶ Le prix du "plein", avec une voiture électrique pourra être divisé par 3, par rapport à une voiture diesel ou essence. Et jusqu'à 5 avec des systèmes de pilotage de la recharge.¹⁵

SOCIAL : répondre à la précarité et à la montée incompressible du prix du baril

Les attentes citoyennes vis à vis des décideurs pour une transition juste s'expriment fortement depuis plusieurs mois. Ce sont les 2 millions de signataires de l'Affaire du Siècle, comme les mobilisations de la jeunesse, ou encore le score cumulé de toutes les listes qui placent au cœur de leur programme politique l'écologie et la justice sociale à l'occasion des élections européennes.

Ces appels répétés, partout en France, exigent aujourd'hui des réponses concrètes, qui pourront se vérifier dans le quotidien du plus grand nombre.

Développer des mobilités plus durables, via des voitures vraiment moins polluantes et des alternatives crédibles à l'auto-solisme, transports collectifs ou partagés, fait partie des réponses attendues, dans villes, comme dans les zones périurbaines et peu denses. C'est la condition pour une transition juste, accessible pour tous, alors que les variations de prix du baril précarisent les populations de manière croissante.

C'est un des axes du Pacte pour le pouvoir de vivre, signé par 19 organisations en mars 2019¹⁶

de serre à suivre pour limiter le réchauffement à 1,5 °C, dans le cadre plus général du développement durable et de l'éradication de la pauvreté », GIEC, octobre 2018.

12 — Observatoire des mobilités émergentes, ObSoCo - Chronos, déc.2018.

13 — Cf. T&E, idem, et "Zen 2050, Imaginer et construire une France neutre en carbone", EPE, mai 2019.

14 — Cf. "How will electric vehicle transition impact EU jobs?", T&E, 2017; <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Briefing%20-%20How%20will%20electric%20vehicle%20transition%20impact%20EU%20jobs.pdf> et "En route pour un transport durable", ECF, 2015, <https://www.camecon.com/what/our-work/en-route-pour-un-transport-durable/>

15 — « Les enjeux du développement de l'électromobilité pour le système électrique », mai 2019

16 — http://www.fondation-nature-homme.org/sites/default/files/presse/pacte_social_et_ecolo_v4.pdf



► **téléchargez la synthèse** : http://www.fondation-nature-homme.org/sites/default/files/vehicule_electrique_synthese.pdf

► **téléchargez le rapport complet** : http://www.fondation-nicolas-hulot.org/sites/default/files/vehicule_electrique_rapport.zip



FONDATION
NICOLAS HULOT
POUR LA NATURE
ET L'HOMME

SOUTENIR

Grâce à son réseau d'associations partenaires et à son alliance avec l'Union Nationale des CPIE, la FNH soutient et valorise, en France comme à l'international, des initiatives porteuses d'avenir.

PROPOSER

Depuis 2007, la FNH mène une activité de prospective et de plaidoyer qui se traduit par une production de notes et d'ouvrages, une veille sur les politiques publiques, l'élaboration et le portage de propositions auprès des pouvoirs publics. Elle porte une vision et développe son action sur de nombreux sujets : économie et finance, alimentation et agriculture, biodiversité, commerce et mondialisation, démocratie, énergie et climat, mobilité...

MOBILISER

Pour que chacun devienne moteur de la transition écologique, la FNH élabore des campagnes de mobilisation citoyennes et construit des outils pour donner à toutes et tous les moyens d'agir au quotidien.

www.fnh.org

