

Nouvelle lecture – Projet de loi d’orientation des mobilités – Titre III

**Intervention dans la discussion générale
Jean-Luc Fugit, rapporteur pour le titre III
Mardi 10 septembre 2019**

Monsieur le Président / Madame la Présidente,
Monsieur Le Ministre / Madame la Ministre,
Madame la Présidente de commission,
Mesdames et Messieurs les rapporteurs,
Mes chers collègues,

S’il est un titre qui correspond particulièrement à l’intitulé du projet de loi que nous discutons aujourd’hui, c’est bien le Titre III.

Ce titre est en effet consacré au développement de mobilités plus propres et plus actives et trace, dans ce domaine, des orientations pour les années et les décennies à venir.

Avant d’en venir au fond du titre III, je m’autoriserai une petite observation s’agissant de la procédure et du travail que nous avons accompli.

Au stade de la nouvelle lecture, il est en effet l’heure de faire un premier bilan de la discussion de ce projet de loi.

Il est presque de tradition de considérer que, dans nos institutions, c'est le Gouvernement qui légifère, à tel point que l'annonce du dépôt d'un projet de loi en Conseil des ministres a parfois plus d'écho que son adoption définitive par le Parlement.

La discussion du titre III du projet de loi d'orientation des mobilités nous conduit à nuancer cette idée reçue.

Ce titre comportait neuf articles à son dépôt, la plupart issus des Assises de la mobilité.

Ils figurent encore tous dans le projet de loi que nous examinons à partir d'aujourd'hui, signe de la qualité du travail d'élaboration de la loi par le Gouvernement en lien avec tous les acteurs impliqués pendant les Assises !

Mais, le titre III comporte désormais 49 articles, c'est dire l'ampleur du travail accompli par le Parlement.

Au-delà du nombre, ce sont de très nombreuses mesures, sur lesquelles je reviendrai, qui ont été adoptées par amendement parlementaire.

Je tiens à saluer le climat constructif, empreint à la fois d'exigence et de confiance, qui a prévalu à nos débats et à nos échanges avec le Gouvernement.

Elisabeth Borne et aujourd'hui Jean-Baptiste Djebbari, et leurs équipes, ont toujours été dans une position de dialogue avec les deux assemblées, permettant d'avancer sur de nombreux sujets.

Si j'osais reprendre une phrase d'un de nos plus illustres prédécesseurs, je dirais qu'au cours de la discussion de ce projet de loi, **nous avons essayé « d'aller à l'idéal et de comprendre le réel »**.

L'un ne va pas sans l'autre et au cours de nos débats, nous avons pu tous avoir le sentiment, parfois, que certaines propositions seraient difficiles à mettre en œuvre, parce que trop idéalistes, quand d'autres justement manquaient d'ambitions, par souci de ne pas trop brusquer les changements nécessaires.

Aller à l'idéal et comprendre le réel, comme le disait Jaurès, ce sont deux nécessités complémentaires pour accompagner notre société vers une transformation d'ensemble qu'exige la Transition Ecologique !

Je commencerai d'abord par l'idéal, car ce projet de loi en porte sa part.

Cet idéal, c'est de s'attaquer aux grands défis auxquels notre siècle nous confronte.

D'abord, atteindre la neutralité carbone des transports terrestre en 2050, pour permettre de réaliser la neutralité carbone globale de la France à cette date.

Alors que les transports représentent aujourd'hui environ 75 millions de tonnes d'émissions de CO₂ par an, soit environ 30 % des émissions françaises, nous voyons que le but que nous nous sommes fixés pour 2050 a aussi quelque chose d'un idéal.

Ensuite, nous devons absolument réduire la pollution de proximité. Comme je l'ai évoqué à plusieurs reprises en

commission et lors de la première lecture, cette pollution de fond aux oxydes d'azote, particules et ozone nous impacte tous !

Les dernières études sont alarmantes.

Elles font état d'un nombre de décès annuels dus à la pollution en France qui serait compris entre 48 000 et 67 000, pour un coût collectif total de 100 milliards d'euros par an et notre pays est sous le coup de procédures européennes pour non respect des normes de qualité de l'air.

Ce double idéal, je crois qu'il est partagé sur tous nos bancs. Nous pouvons avoir des visions différentes quant à la manière d'y parvenir, mais nous nous accordons sur le but.

Aller vers l'idéal, cela suppose aussi de comprendre le réel. Et ce réel, si nous l'avions oublié, je crois qu'il s'est rappelé à nous tous à l'automne dernier, au cours du mouvement des Gilets Jaunes.

Je le sais, pour avoir organisé treize grands débats dans ma circonscription, dont une part importante était à chaque fois consacrée aux enjeux écologiques :

.....ces sujets préoccupent nos concitoyens, tout autant que la difficulté à faire face à leurs coûts de déplacement.

Comprendre le réel, c'est savoir que l'on ne pourra pas bouleverser du jour au lendemain les habitudes, ou modifier en quelques mois seulement, des systèmes et des réseaux de mobilité qui ont mis des décennies à se construire !

C'est aussi comprendre que nos entreprises, dans leur production, et nos concitoyens, dans leur vie quotidienne, ont parfois besoin de temps pour adapter leurs habitudes à de nouvelles perspectives.

C'est aussi savoir que les plus modestes de nos concitoyens auront besoin d'être aidés pour aller vers des mobilités plus propres et plus actives.

Nous devons donc comprendre le réel, mais sans oublier l'idéal.

Alors comment y parvenir ?

En définissant des trajectoires..car partir de la situation actuelle ne suffit pas.

Se focaliser sur un objectif lointain non plus.

Nous devons construire ensemble la trajectoire qui doit nous permettre de passer de la situation actuelle à l'idéal que nous souhaitons voir advenir.

C'est précisément ce à quoi le titre III du projet de loi est consacré.

Cette trajectoire est notamment définie à l'article 26 AA du projet de loi.

Ce dernier inscrit dans la loi l'objectif de neutralité carbone des transports terrestres en 2050.

À cette date, plus aucun véhicule terrestre ne devra être alimenté par des énergies fossiles.

Je rappelle, pour avoir un point de repère, que les ventes actuelles de véhicules neufs en France se répartissent de la manière suivante :

- Près de 94% sont des véhicules 100% Diesel ou Essence
- 4% des véhicules hybrides
- 2% pour les véhicules électriques
- Et enfin quelques dixièmes de % pour les véhicules au Gaz.

Pour parvenir à cet objectif de neutralité Carbone, nous proposons également d'inscrire dans la loi sa condition nécessaire de réalisation : la fin de la vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040.

En effet, avec une durée de vie moyenne d'environ 10 ans, il faut arrêter de vendre ces véhicules au plus tard en 2040 pour qu'ils ne roulent plus en 2050.

En adoptant, dans la continuité du plan climat porté par Nicolas Hulot, cette fin de vente des véhicules à énergie fossile pour 2040, nous serons le premier pays à inscrire un tel horizon dans la loi.

Enfin, nous sommes également soumis aux objectifs européens de réduction des émissions polluantes pour 2030.

À partir de 2020, les nouveaux véhicules devront émettre dans leur ensemble, moins de 95 g de CO₂ par kilomètre, chiffre qui sera progressivement abaissé à 59 g en 2030, soit en dessous du seuil actuel de définition du véhicule à faibles émissions.

Voici donc la trajectoire que nous avons définie au cours de la première lecture et que je vous proposerai de confirmer.

Pour nous assurer que nous la suivons, je rappelle que l'OPECST, qui associe les deux chambres du Parlement, devra produire une évaluation tous les cinq ans qui sera ensuite débattue par le parlement.

Pour atteindre ces objectifs, nous avons besoin de toute la panoplie des leviers de l'action publique.

C'est précisément ce à quoi sont consacrés les 49 articles du titre III.

Je crois qu'en première lecture nous y avons tous apporté notre pierre, sur tous les bancs.

Car en la matière, les bonnes idées se complètent plutôt qu'elles ne s'excluent.... D'autant que nous travaillons CONTRE la pollution de proximité et CONTRE les émissions de GES, c'est-à-dire POUR notre Santé et POUR le climat !

Je n'égrainerai pas toutes ces idées, mais nous avons cinq grands blocs :

- **le premier vise à favoriser les mobilités actives**, en premier lieu desquelles la marche et le vélo.

Nous avons considérablement renforcé les obligations de construction de pistes cyclables, facilité la construction de locaux à vélo dans les copropriétés et dans les gares et favorisé la possibilité de transporter des vélos dans les trains et les cars, de manière à favoriser l'intermodalité ;

- **un deuxième ensemble de dispositions a pour ambition de favoriser le déploiement des mobilités électriques, hydrogène et au gaz.**

Depuis l'équipement et le pré-équipement des parkings, en bornes de recharge jusqu'à l'augmentation du taux de réfaction pour le raccordement au réseau électrique, les mesures sont là aussi diverses et nombreuses ;

- **troisièmement, nous incitons à l'acquisition de véhicules à faibles émissions**, en fixant des obligations minimales de verdissement pour les flottes captives, publiques et privées.

Ainsi, pour les flottes privées de plus de 100 véhicules, 10 % des renouvellements devront concerner des véhicules à faibles émissions en 2022, jusqu'à 50 % en 2030. Ceci permettra d'alimenter le marché de l'occasion et de rendre ces véhicules de plus en plus accessibles à nos concitoyens ;

- **quatrième ensemble de mesures, celles qui visent à inciter nos concitoyens à avoir recours à des mobilités plus propres et plus actives.**

Nous créons ainsi le forfait mobilités durables, permettant la prise en charge des frais de déplacement à vélo et en covoiturage.

Par ailleurs, les publicités pour les voitures devront être accompagnées d'un message incitatif ;

- **enfin, je ne peux pas**, en tant que président du Conseil National de l'Air, **oublier les mesures de lutte contre la pollution de l'air**, avec la création des zones à faibles émissions mobilité et l'introduction des plans d'action pour l'air dans les PCAET.

Vous l'aurez compris, le titre III de la LOM est un titre ambitieux, qui non seulement fixe des objectifs, mais trace aussi des trajectoires et active de multiples leviers pour les atteindre.

C'est de ces mesures que nous aurons à débattre dans les jours à venir, pour les perfectionner et, si nécessaire, les ajuster.

Nous n'avons plus, si j'ose cette expression rugbystique à quelques jours de l'ouverture de la Coupe du monde (pour laquelle je souhaite bonne chance à notre équipe nationale), nous n'avons plus qu'à transformer l'essai !!

Je vous remercie.