

Loi d'orientation des mobilités

Intervention dans la discussion générale de Jean-Luc FUGIT, rapporteur du titre III « Développer des mobilités plus propres et plus actives »

Discours prononcé le 3 juin 2019 à l'Assemblée Nationale

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

Si le projet de loi d'orientation des mobilités porte bien son nom, c'est notamment du fait de son titre III.

Les défis du changement climatique et de la pollution de l'air sont en effet des défis de long terme, pour lesquels une mobilisation collective est nécessaire.

Mais cette vision de long terme doit se décliner dans des actions de court et de moyen terme.

C'est précisément l'objet d'une loi d'orientation :

d'une part, anticiper les grandes évolutions à venir et se fixer un horizon d'action,

et d'autre part, se donner les moyens de progresser, dès aujourd'hui, en direction de ces objectifs.

Ce projet de loi doit donc répondre à deux questions s'agissant du développement de mobilités plus propres et plus actives : quel est notre horizon ? et comment y arriverons-nous ?

1. D'abord, quel horizon voulons-nous nous fixer ?

Cet horizon est double, même si ses deux dimensions sont liées : **lutter contre le changement climatique, et en même temps, lutter contre la pollution de l'air.**

Le chimiste que je suis rappelle que ce ne sont pas les mêmes molécules qui sont impliquées dans les 2 phénomènes :

- Le dioxyde de carbone comme principal responsable de l'amplification de l'effet de serre
- Les Oxydes d'azote et les particules fines comme polluants majeurs de l'air que nous respirons

Mais ce sont deux phénomènes à combattre simultanément car ils menacent notre santé ici et maintenant, pour ce qui est de la pollution de l'air, et car ils menacent à terme **l'habitabilité** de certaines régions du monde, dans le cas du changement climatique.

La feuille de route est donc claire. Nous devons limiter la hausse des températures mondiales « *bien en dessous de deux degrés* », pour reprendre les termes de l'Accord sur lequel toute la communauté internationale s'est accordée à Paris en 2015.

Pour ce faire, les pays industrialisés doivent **atteindre un objectif de neutralité carbone d'ici au milieu du siècle**, c'est-à-dire d'ici 30 ans.

C'est l'objectif que la France s'appête à se fixer **dans le projet de loi énergie-climat** dont la discussion va prochainement avoir lieu dans notre assemblée : viser la neutralité carbone à horizon 2050, c'est-à-dire ne pas émettre, à cette date, plus de gaz à effet de serre que nos puits de carbone, et notamment nos forêts, sont en mesure d'en absorber.

Ce grand objectif, je crois que nous le partageons sur tous les bancs.

Pour y parvenir, il sera nécessaire de réduire à néant les émissions de gaz à effets de serre liées à l'utilisation des véhicules terrestres.

C'est précisément l'objectif que la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a inscrit à l'article 26 AA du projet de loi : « *La France se fixe l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres* ».

Pour y parvenir, des objectifs intermédiaires qui forment autant de points de passage ont été introduits dans le projet de loi, et notamment la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040.

D'ici vingt ans, nous ne commercialiserons donc plus de véhicules neufs alimentés au diesel ou à l'essence !

Deuxième série d'objectifs, ceux permettant **la reconquête de la qualité de l'air.**

Les derniers chiffres de l'Agence européenne de l'environnement montrent que la pollution de l'air est responsable d'environ **500 000 décès prématurés en Europe.**

En France, les dernières études font état de **plus de 60 000 décès prématurés dus à la pollution de l'air chaque année.**

Il s'agit donc **d'une question majeure de santé publique !**

Dans notre pays, plusieurs zones dépassent régulièrement les normes européennes de qualité de l'air.

Des procédures sont d'ailleurs en cours contre la France devant la Cour de justice de l'Union européenne, pour des dépassements, dans treize zones, des valeurs limites pour les concentrations moyennes d'oxydes d'azote ou de particules fines.

Il y a urgence à agir, afin de préserver la santé de nos concitoyens !

Les objectifs sont donc clairs :

- Perspective de décarbonation complète des transports terrestres en 2050
- Et respect dès que possible des normes de qualité de l'air.

Dès lors, comment parvenir à ces objectifs ?

C'est la seconde question à laquelle ce projet de Loi nous invite à répondre.

Pour parvenir à ces objectifs, la loi propose de nombreuses mesures qui constituent un ensemble dont je distinguerai **cinq orientations principales** :

Premièrement, la promotion des mobilités actives.

Elles ont le triple avantage de ne pas émettre de gaz à effet de serre, de ne pas générer de polluants de proximité et d'être bénéfiques pour la santé de celles et ceux qui les pratiquent.

C'est pourquoi nous avons renforcé, en commission, cette orientation déjà substantiellement présente dans le texte initial du gouvernement, qui vise à traduire dans la loi certaines mesures annoncées dans le cadre **du Plan Vélo**, lequel est doté, je le rappelle, de 350 millions d'euros sur 7 ans.

La promotion de l'intermodalité, par la création de stationnements sécurisés pour les vélos, ou la lutte contre les vols visent à lever des obstacles à l'usage du vélo.

Nous avons également introduit, en commission, un **message obligatoire dans les publicités** pour les véhicules terrestres à moteur pour promouvoir les mobilités actives et partagées.

De nouvelles avancées seront discutées en séance notamment pour généraliser la construction d'aménagements cyclables.

La promotion des mobilités actives et partagées nécessite également que nos concitoyens aient les moyens financiers pour s'en saisir.

C'est l'esprit du **forfait mobilités** qui figure à l'article 26 du projet de loi :

...à la fois inciter aux mobilités actives et partagées, et aider nos concitoyens à financer leurs déplacements quotidiens.

Nous avons fait le choix, en commission, de laisser le temps aux partenaires sociaux de parvenir à un accord **sur la question des déplacements domicile-travail.**

C'est désormais en bonne voie et je remercie nos collègues, sur tous les bancs, qui ont accepté de retirer leurs amendements en commission pour laisser le temps nécessaire à ces discussions.

Je suis persuadé que **la question de la mobilité doit être mise en cœur du dialogue social dans les entreprises**, c'est le sens de l'amendement que j'ai déposé en la matière et cette intention semble être partagée sur de nombreux bancs.

Le forfait mobilités constituera, je l'espère, une avancée pour donner à nos concitoyens le pouvoir d'achat nécessaire pour faire face aux déplacements du quotidien et développer la pratique du covoiturage et des mobilités actives.

Au regard du nombre et de la richesse des amendements déposés, j'imagine que c'est un sujet sur lequel nous débattons de manière approfondie !

3^{ème} axe, la promotion des véhicules à faibles émissions.

Nous avons adopté des dispositions importantes, en commission, pour **verdir les flottes des grandes entreprises** (celles qui comptent et utilisent plus de 100 véhicules), avec une trajectoire progressive et ambitieuse conduisant à un **objectif de 50 % de véhicules à faibles émissions en 2030.**

Nous proposerons d'aller plus loin en séance publique, en faisant également porter des obligations sur **les taxis et les VTC** qui sont mis en relation par des centrales de réservation et en augmentant

les obligations pesant sur les **flottes publiques**, afin que la puissance publique se montre exemplaire en la matière, **conformément aux engagements européens**.

Pour nous assurer du respect de ces obligations, nous proposerons également d'instaurer un **mécanisme de transparence** quant à l'atteinte de ces objectifs, avec une publication annuelle des résultats.

Pour permettre la généralisation progressive des véhicules à faibles émissions, il faut aussi lever les freins à leur utilisation. ...comme le **manque d'infrastructures de recharge** qui constitue une limite importante à leur déploiement.

Le **quatrième axe** permet justement leur diffusion, que ce soit par le pré-équipement des bâtiments neufs ou par l'équipement des parkings des bâtiments non résidentiels existants.

Dans ce domaine également, je proposerai de renforcer cette logique, en améliorant le droit à la prise et en créant ce que l'on pourrait appeler un **droit collectif à la prise**.

Nous inciterons par ailleurs les collectivités à se doter de schémas de déploiement des infrastructures de recharge.

Enfin, nous avons fortement renforcé, en commission, les dispositions du projet de loi relative à **la lutte contre la pollution de proximité**.

C'est un sujet qui me tient particulièrement à cœur en tant que **président du Conseil national de l'air**.

...et je me réjouis que le Gouvernement ait saisi l'occasion de ce texte pour **renforcer le dispositif de lutte contre la pollution**, en particulier en créant des plans d'action « qualité de l'air » et en crédibilisant le dispositif des zones à faibles émissions.

La lutte contre la pollution a sa pertinence dans le secteur des transports mais elle ne saurait s'y réduire !

C'est pourquoi j'ai souhaité apporter en commission la précision que **les zones à faibles émissions sont, en toute rigueur des zones à faibles émissions « mobilité »**.

Elles ne doivent pas occulter l'action nécessaire dans les autres secteurs émetteurs.

Surtout, ces dispositions du projet de loi doivent nous inciter à **adopter une approche transversale de la pollution de l'air** fondée sur le travail exemplaire des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air.

Cette pollution concerne chacune et chacun d'entre nous car, par sa constance et son ampleur, elle représente un véritable fléau sanitaire contre lequel il nous faut lutter pour nous donner la possibilité **de respirer un air qui ne nuise pas à notre santé**.

Mes chers collègues,

Je tiens à souligner que le **texte adopté par la commission constitue une base de travail, qui doit être encore renforcée**.

C'est le sens des discussions que j'ai eu durant ces derniers jours, avec les équipes de Madame la Ministre et plusieurs d'entre vous pour faire fructifier les idées qui avaient été présentées en commission quand elles paraissaient aller dans le bon sens mais que leur rédaction était perfectible. Nous aurons donc des sujets importants à discuter ensemble, qui vont orienter nos politiques publiques pour les années à venir.

Se fixer un horizon (comme je l'ai indiqué au début de mon propos) **et se donner les moyens de progresser en sa direction sont les deux objectifs que nous devons poursuivre dans les jours à venir**.

L'un ne peut pas aller sans l'autre si l'on souhaite, comme l'écrivait Jules Renard, que « *l'horizon soit plus près ce soir que ce matin* ».

Je vous remercie.