



PROPOSITION DE LOI

Relative à la décarbonisation des transports

Présentée par **Marine BRENIER**

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

À l'heure d'une crise écologique sans précédent qui perturbe nos écosystèmes et nos vies en société, nous devons apporter des solutions concrètes pour garantir aux générations futures, un environnement propre et de bonne qualité.

Face à des phénomènes climatiques qui tendent à s'amplifier à cause du dérèglement climatique, on assiste à une dégradation de notre environnement. Nos vallées, nos forêts et notre littoral sont pleinement touchés par ces catastrophes. Face à ce défi climatique, notre engagement doit être sans faille pour mener ce combat.

Toutefois, la réponse à cette crise ne doit pas passer par une écologie punitive et moralisatrice, bien au contraire. Il faut allier développement durable et croissance économique.

Nous l'avons bien vu avec la crise de la Covid-19 et les différents confinements, l'arrêt brutal de notre activité économique n'est pas une solution crédible et durable pour lutter contre le réchauffement climatique. Au contraire, en plus d'avoir des effets limités sur le dérèglement climatique, cela renforcerait la fracture sociale déjà très présente dans notre pays.

De fait, la vision d'une écologie positive s'impose comme étant la seule solution sérieuse pour arriver à une société et une économie décarbonées en 2050.

Il faut savoir que la France représente 0,9% des émissions mondiales de dioxyde de carbone et 9% au niveau européen. Notre faible pourcentage est dû en partie à une électricité quasiment décarbonée.

Néanmoins, certains secteurs sont toujours majoritairement alimentés par des énergies fossiles.

Selon une étude menée par le Centre internationale technique d'études de la pollution atmosphérique, le domaine du transport consomme 91% d'énergies fossiles. Il s'agit aussi du seul secteur où l'émission de gaz à effet de serre a augmenté, passant de 29% en 1990 à 32% en 2015. À l'inverse d'autres secteurs économiques comme l'énergie et l'industrie ont réussi à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre par rapport au taux d'émission enregistré en 1990.

Cette forte consommation d'énergies fossiles est générée par le transport routier, qui représente plus de 94% des émissions globales de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Il est donc urgent de renforcer la décarbonisation du secteur du transport, pour réaliser nos objectifs en matière de protection du climat, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre du transport de marchandises.

Sans pour autant interdire la mobilité individuelle et tout en préservant la liberté de choisir son mode de transport, il nous faut proposer une mobilité propre et vertueuse. Nous devons investir pour créer des moyens de transports décarbonés et avec un rapport qualité-prix intéressant. Cela passe par la création d'une filière hydrogène bas-carbone et le développement du fret ferroviaire.

En ce sens, cette proposition de loi porte la conviction que le dérèglement climatique passe par une décarbonisation des modes de transports polluants et non par l'interdiction de ces derniers.

Elle promeut le développement de mode de transport décarboné (Titre I) tels que le fret ferroviaire, maritime et le fret multimodal.

Elle favorise aussi l'essor d'une industrie française hydrogène bas-carbone (Titre II). La création de cette industrie doit bien évidemment s'accompagner de soutiens financiers suffisamment conséquents de la part de l'État et des mesures fiscales propices à son développement.

L'objectif que nous nous fixons est que la France soit numéro 1 dans ce secteur pour 2030. Pour y arriver, l'application des mesures citées ci-dessous est une étape primordiale pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Il devient nécessaire de développer en plus du fret ferroviaire, le fret maritime ainsi que le fret multimodal. Ce dernier représente une solution sérieuse, puisqu'il permet de combiner les avantages du fret ferroviaire et du fret routier. Le transport multimodal crée de l'économie, réduit les distances, la durée de la livraison et permet d'émettre moins de gaz à effet de serre.

Concernant le fret ferroviaire, il faut savoir qu'il s'agit du mode de transport le moins polluant après le vélo. En effet, le rail émet 9 fois moins de CO₂ que le fret routier.

Pour autant ce secteur essentiel pour notre futur est en réel déclin. Aujourd'hui, seulement 9% des marchandises sont transportées par le fret ferroviaire alors qu'en 1984, le fret ferroviaire représentait 30%.

Pourtant le développement du fret ferroviaire représente de nombreux avantages. Si la part du fret ferroviaire atteint 18% en 2030, on émettra 8 millions de CO₂ en moins.

La relance de cette filière permettrait également de préserver et créer des emplois, de moderniser des infrastructures, de renforcer la compétitivité et la productivité du rail.

En ce qui concerne l'hydrogène renouvelable et bas carbone, il est impératif de définir cette énergie et de connaître sa part dans la consommation d'énergie mondiale, afin de mieux comprendre notre projet.

L'hydrogène est produit par un processus d'électrolyse de l'eau avec de l'électricité décarbonée. Il ne rejette pas de CO₂ et peut se stocker. C'est à dire que sa combustion en elle-même ne génère pas de dioxyde de carbone. Cependant, c'est une énergie qui est actuellement produite massivement à partir d'énergies fossiles.

Pour arriver à de « *L'hydrogène vert* », cette proposition de loi propose des solutions à court terme pour décarboner certains usages de l'Industrie

En 2020, l'hydrogène représentait seulement 2% en 2020 de la consommation mondiale d'énergie. Toutefois les dernières prévisions indiquent qu'en 2050, sa demande pourrait être multipliée par dix. Il s'agit donc d'un secteur d'avenir et qui représente un véritable levier pour atteindre notre neutralité carbone.

Ce gaz représente un réel vecteur d'indépendance énergétique pour les décennies à venir. Il permet de diversifier le mix énergétique français. Il réduit la dépendance de notre pays aux hydrocarbures et intègre les énergies renouvelables aux plus près de nos besoins.

L'hydrogène favorise aussi une utilisation importante de piles à combustible, les problèmes liés à l'autonomie des batteries de voitures disparaissant ainsi. Ces piles sont utiles pour les transports lourds tels que les camions, bus, trains, voitures long trajet et utilitaires.

Le plan de soutien public présenté par le Gouvernement de 7 milliards d'euros d'ici 2030 est insuffisant. Il ne nous permettra pas de diversifier réellement notre mix énergétique, ni de réellement décarboner nos moyens de transports et de créer une industrie française leader dans ce domaine. Une revalorisation du plan de soutien public à hauteur de 11 milliards d'euros est plus en adéquation avec les objectifs fixés.

Il est impératif de soutenir financièrement des initiatives privées, pour permettre la création d'une industrie hydrogène bas-carbone. Ce secteur économique représente un enjeu stratégique pour notre indépendance énergétique.

Cette proposition de loi vise également la suppression des tickets de transport (Bus, TER, TGV, tramway, métro...) sous format papier utilisés pour un voyage unique pour 2024. Cela n'est pas en adéquation avec notre ambition d'une société décarbonée pour 2050.

Pour remplacer ce format, il faut développer les tickets sous format électronique, qui possèdent une empreinte carbone faible. Plusieurs collectivités locales, comme la Ville de Nice, ont commencé en ce sens. Un déploiement à l'échelle nationale de ce format s'inscrit pleinement dans notre politique de décarbonisation des transports.

Cela signifie aussi que les tickets sous format papier pour plusieurs voyages sont encore utilisables. Néanmoins, à terme, ce format papier a pour vocation de disparaître et d'être remplacé par des tickets de transport électronique.

La décarbonisation des transports comporte plusieurs enjeux. Le premier est écologique, il s'agit d'atteindre la neutralité carbone pour 2050, afin de lutter efficacement contre le dérèglement climatique.

Le second est politique, il concerne notre indépendance énergétique et notre diversification du mix énergétique. De cette manière, le développement d'une industrie hydrogène renouvelable, du fret ferroviaire et multimodal sont nécessaires pour conserver notre indépendance.

L'aspect économique est tout aussi important, la décarbonisation des transports va permettre aux secteurs cités ci-dessus d'accentuer le développement économique.

Cette proposition de loi correspond parfaitement à l'idée d'une écologie positive, qui concilie croissance vertueuse et développement durable.

L'article 1 fixe les objectifs concernant le développement du fret ferroviaire et du transport multimodal pour **2030**.

L'article 2 vise à instaurer une obligation d'utiliser le fret ferroviaire ou un transport multimodal pour les distances de plus de 400km. Elle contribue à faire **progresser la part du fret ferroviaire pour le transport de marchandises**.

L'article 3 renforce la collaboration entre les Régions et l'État, pour avoir un développement de ce secteur ancré dans nos territoires. Il est nécessaire qu'à travers ces contrats États-Région, des autoroutes ferroviaires régionales soient mis place.

L'article 4 instaure la suppression des tickets de transport sous format papier pour un voyage unique.

L'article 5 précise les objectifs en matière d'hydrogène renouvelable et bas carbone pour 2030

L'article 6 élargit le champ d'action de l'État pour soutenir financièrement l'industrie de l'hydrogène

DISPOSITIF

Titre I : La neutralité carbone des transports

Article 1

Le Chapitre Préliminaire du Titre Préliminaire du Livre 1er de la Deuxième Partie du Code des Transports est ainsi modifié :

I. Après l'article L2100-2, il est inséré un article L2100-2-1 ainsi rédigé :

« Pour atteindre nos objectifs en matière de neutralité carbone pour 2050, la politique en matière de transport des marchandises a pour objectif de :

I. En 2030, 18% des marchandises doivent être transportées par le biais du fret ferroviaire

II. En 2030, 25% des marchandises doivent être transportées par un fret multimodal. Un fret multimodal peut être une combinaison entre le fret ferroviaire, routier, maritime et aérien.

III. Le transport multimodal est une solution logistique qui consiste à emprunter successivement deux modes minimums de transport »

Article 2

Le Chapitre II du Titre II du Livre 1er de la Deuxième Partie du Code des Transports est ainsi modifié :

Après l'article L2122-9, il est inséré un article L2122-9-1 ainsi rédigé :

« I. À partir de 2024, les trajets de transports de marchandises de plus de 400km doivent être effectués par un transport multimodal.

II. À partir de 2024, Le non-respect pendant une année civile de l'alinéa 1 du présent article entraîne une sanction pécuniaire pouvant atteindre au maximum 2% du chiffre d'annuel réalisée. »

Article 3

Le chapitre II du titre V du Livre I de la 4ème Partie du Code Général des Collectivités territoriales est ainsi modifié :

Après l'article L4152-1, il est inséré un article L4152-2 ainsi rédigé :

« L'adoption par chaque Région d'un contrat de plan État-Région concernant le développement du fret ferroviaire et maritime. »

Article 4 :

Le Chapitre I du Titre I du Livre 1er de la Troisième Partie du Code des Transports est ainsi modifié

Après l'article L3113-1, il est inséré un article L3113-1-1 ainsi rédigé :

« À partir de 2024, les tickets sous format papier pour un voyage unique utilisés dans les transports en communs sont supprimés »

TITRE II : Une industrie française hydrogène renouvelable et bas-carbone

Article 5 :

Le Titre Préliminaire « Les objectifs de la Politique Énergétique » du Livre 1er du Code de l'Énergie est ainsi modifié :

I.À l'alinéa 10 de l'article L100-4 Les mots « environ 20 à 40% des consommations totales d'hydrogène et d'hydrogène industriel à l'horizon 2030 » sont remplacés par les mots : « 30% des consommations totales d'hydrogène et d'hydrogène industriel pour 2030 ».

II. L'article L100-4 est complété par l'ajout d'un 10bis
« De renforcer la part d'électrolyseurs installées en 2030 à 8GW en France. »

Article 6 :

Le chapitre II du titre I du Livre VIII du Code de l'Énergie est ainsi modifié :

I.L'article L812-1 est ainsi modifié :

II.Le mot « exclusivement » est supprimé

III.Après le mot « réservé » sont insérés les mots « à la décarbonisation lié à la production de l'hydrogène carboné, à la production de piles à combustible »

II. L'article 812-2 est ainsi modifié :

I.La référence « au 10° du I de l'article L. 100-4 » est modifiée par la référence « aux 10 et 10bis du I de l'article L. 100-4 »

II.Après les mots « sur le territoire national » sont insérés les mots « de la décarbonisation de la production d'hydrogène »

III.Après Le terme « capacité de production » sont insérés les mots « de pile à combustible »

La décarbonisation des transports représente un enjeu économique primordial pour atteindre l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Cette proposition de loi défend ainsi l'idée d'une écologie positive, qui concilie croissance vertueuse et développement durable. Elle représente également un enjeu géostratégique fondamental. En effet, développer une économie décarbonisée permet de préserver notre indépendance énergétique. En atteignant notre objectif de nombreux emplois seront préservés, seront créés. De plus, elle comporte des enjeux économiques importants pour certains secteurs, tels que celui du fret ferroviaire

créer des emplois dans l'ensemble de ces secteurs d'activités qui malheureusement pour certains sont en pleine crise car abandonnée

À l'heure où certains responsables politiques veulent affaiblir notre avantage dans ce domaine, il est important que nos citoyens entendent une voix différente du monde politique.

Le défi de la neutralité carbone comporte aussi des enjeux économiques

Par cette proposition de loi, tout en gardant un cap écologique fort, nous sauvegarderons et créons les emplois de demain.