

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 octobre 2008

MISE EN OEUVRE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT - (n° 955)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 584

présenté par
M. Gagnaire
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 10

Dans la deuxième phrase de l'alinéa 5, après les mots :

« région lyonnaise, »

insérer les mots :

« et interconnectée à ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La demande de transport de marchandises et de voyageurs est en forte augmentation depuis les vingt dernières années, ce qui s'est traduit par des déséquilibres importants entre les différents modes de transport, à l'échelle européenne et française.

Aujourd'hui, le transport routier capte 80 % des 280 milliards de tonnes/km circulant en France, le fer et les voies navigables représentant respectivement 18 % et 2 % de ce trafic. En 1970, la part du ferroviaire était de 50 %.

Dès septembre 2001, le "livre blanc" sur la politique des transports à l'horizon 2010 publié par la Commission Européenne préconisait pour les marchandises un rééquilibrage de la route vers le rail.

A l'occasion de l'examen du projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le gouvernement français semble vouloir adopter cette nouvelle orientation, avec la volonté de limiter désormais la croissance des transports routiers de marchandises et d'opérer en particulier un transfert vers le mode ferroviaire.

Dans son article 15, le projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose qu'un schéma national des infrastructures de transport vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

- a) À l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ;
- b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;
- c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.

On peut s'étonner dans ces conditions que les projets ferroviaires les plus structurants ne soient pas évoqués. Ainsi il conviendrait de « faire sauter le bouchon » du nœud ferroviaire pour fluidifier le trafic des TGV Nord Sud qui transitent par la gare de la Part Dieu et plus tard les TGV Rhin –Rhône et Lyon Turin. Cela implique de séparer les flux de fret et de voyageurs dans l'agglomération lyonnaise et la réalisation des branches Nord puis Sud du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

Cet impératif se justifie d'autant plus que les flux de transit de marchandises s'accroissent de manière significative sur l'axe nord-sud. Simultanément, le développement des zones logistiques et des zones d'activités implantées à l'est de l'agglomération génèrent de nouveaux trafics, presque intégralement assurés par la route.

La circulation de Poids Lourds sur les principaux axes routiers et autoroutiers connaît une croissance forte. Ainsi les encombrements se multiplient, en particulier sur la rocade est où ils ont augmenté de 120 % en 5 ans.