

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD1357

présenté par

M. Pancher, M. Acquaviva, M. Castellani, M. Colombani, M. El Guerrab, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Molac, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE 1ER A

Substituer aux alinéas 2 à 13, les douze alinéa suivants :

« Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs dans l'ordre de priorité suivant :

« 1° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière conformément aux objectifs fixés par l'Accord de Paris, et pour cela poursuivre la politique de rééquilibrage modal en augmentant la part des déplacements opérés par les modes les moins polluants ou collectifs, à savoir le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou le vélo, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuels, dont le covoiturage et l'autopartage, et en facilitant les déplacements multimodaux ;

« 2° Améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, renforcer les offres de déplacements du quotidien, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux et les pôles urbains, et entre les pôles urbains ;

« 3° Améliorer l'efficacité des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises pour accélérer le report modal ;

« 4° Réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité et la mobilité des zones rurales enclavées, des villes moyennes, des territoires mal connectés aux services publics, aux métropoles, aux grandes agglomérations et aux pays limitrophes ainsi que, au sein des agglomérations, des quartiers prioritaires de la politique de la ville, en tenant compte des spécificités ultramarines tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain.

« À cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires, classés dans l'ordre de priorité suivant, sont mis en place :

« a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux ferroviaires, routiers, et fluviaux existants ;

« b) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé et de la compétitivité ;

« c) Le désenclavement des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants et le développement des lignes de Transport Express Régional et des « petites lignes » afin de renforcer le maillage territorial ;

« d) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse et écologique, et notamment le renforcement du report modal, de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux, ainsi que le développement de l'usage des véhicules à faibles et très faibles émissions, en tenant compte notamment des émissions liées aux dispositifs embarqués ;

« e) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'article 1^{er} A est censé répondre à une des ambitions majeures de la loi : enfin prioriser de manière honnête et crédible le financement des infrastructures de transports. Or, dans sa rédaction actuelle, l'article 1^{er} A est tellement vague et large qu'au lieu d'une priorisation, il s'agit davantage d'une liste de l'ensemble des possibilités existantes, sans valeur juridique claire. Cela a pour conséquence immédiate que la liste des infrastructures prévues dans l'exposé des motifs du présent texte comprend des projets d'infrastructures qui ne devraient pas y être si le principe de priorité à l'existant énoncé dans cet article était correctement respecté (notamment le contournement de Rouen, la liaison Castres-Toulouse, GPSO, Lyon-Turin, A 31 *bis*).

Le présent amendement vise donc :

-à indiquer clairement que les objectifs et les programmes listés le sont par ordre de priorité. Les différents éléments de ces listes ne sont pas tous de même niveau. Cette précision éclairera les décisions à venir du COI. En conséquence, l'ordre des éléments est revu pour faire des mobilités du quotidien et de l'accélération du report modal les premiers des enjeux de nos politiques publiques de transport, au regard de l'impact des changements climatiques sur l'avenir de l'humanité.

-concernant l'objectif relatif au transport de marchandises : préciser que c'est avant tout le transport ferroviaire et fluvial dont on cherche à améliorer l'efficacité, pour générer du report modal.

-préciser que le programme de désenclavement ne se fait pas que par la route mais aussi par le développement des lignes de Transport Express Régional et des « petites lignes » afin de renforcer le maillage territorial.

- dans le programme relatif au transport de marchandise, préciser que cette politique doit être écologique, qu'elle doit viser le report modal.