

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 179

présenté par

Mme Bonnivard, M. Pierre-Henri Dumont, M. Cordier, M. Ramadier, M. de Ganay, M. Saddier,
Mme Kuster, Mme Bassire, M. Bazin et M. Forissier

ARTICLE 1ER A

Compléter l'alinéa 6, par les mots :

« et ferroviaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le fret ferroviaire présente une alternative très efficace au transport routier de marchandises, aussi bien sur les aspects d'accidentologie et de congestion que sur les aspects environnementaux.

Le secteur des transports est un vecteur de pollution très important, il reste le premier émetteur de CO2 qui contribue fortement au réchauffement climatique. Le transport routier produit également de nombreux polluants dangereux pour la santé : particules fines, ozone, oxydes d'azote (NOx).. Signée en 1991 par huit pays de l'Arc alpin, dont la France, la Convention Alpine fixe des objectifs pour la protection de l'environnement sensible des Alpes- la Maurienne accueille le plus ancien de nos parcs nationaux- en accordant notamment la priorité au ferroviaire (le transport par rail a un impact environnemental et social 10 fois inférieur à la route).

Or, on déplore que la part du ferroviaire pour le trafic de marchandises à travers les Alpes du Nord qui atteignait 12 millions de tonnes au début des années 2000, ne représente plus aujourd'hui que moins de 4 millions de tonnes. Cette diminution est incompréhensible au regard des enjeux grandissants de pollution de l'air et du réchauffement climatique !

La progression du trafic de poids -lourds entre la France et l'Italie se poursuit avec avec une hausse de 18,6 % pour le tunnel du Fréjus et de 13,3 % pour le tunnel du Mont-Blanc, soit 196 316 véhicules supplémentaires en 5 ans. Cette progression du trafic entraîne des conséquences insupportables pour les populations, en termes de pollution et de santé publique.

La Suisse a ouvert la voie pour un renforcement du fret ferroviaire en réalisant les tunnels du Lötschberg puis du Gothard.

Un projet comme le Lyon-Turin, absolument nécessaire, prendra sa pleine mesure si l'on fait du fret ferroviaire notre priorité. Ce tunnel sera en capacité d'absorber une part considérable des 3 millions de camions qui franchissent la frontière franco-italienne : cette infrastructure ferroviaire est la seule solution crédible pour basculer massivement et durablement les poids lourds de la route vers le rail sur le corridor méditerranéen reliant la péninsule ibérique à l'Europe centrale.

C'est pourquoi cet amendement appelle à intégrer dans la loi d'orientation des mobilités un plan stratégique pour le fret ferroviaire français.