

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 2622

présenté par

M. Ruffin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguié, Mme Rubin et Mme Taurine

ARTICLE 1ER A

Rédiger ainsi cet article :

« Le rapport déterminant la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les transports pour la période 2019-2037, annexé à la présente loi, est approuvé.

« Cette stratégie et cette programmation visent la transition vers des transports écologiques et populaires par le biais de cinq objectifs dont l'ordre de priorité est le 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 (ferroviaire, fluvial, transports en commun, vélo) ;

- en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuels (covoiturage, autopartage...) ;

- en facilitant les déplacements multimodaux sur la base d'un principe de priorité d'investissement dans les moyens de transport les moins polluants au kilomètre par personne transportée en accompagnant le développement des emplois liés à ces évolutions ;

« 2° Assurer la maîtrise publique de toutes les infrastructures de transport y compris routières et aéroportuaires ;

« 3° 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 ;

« 4° Améliorer l'efficacité des transports ferroviaires et fluviaux de marchandises pour accélérer le report modal en définissant un cadre social et fiscal qui permette d'en finir avec l'avantage concurrentiel de la route ;

« 5° 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, 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 transports les moins polluants et partagés au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de déplacement quotidien alternatives à la voiture individuelle et les modes actifs au bénéfice de l'environnement et de la santé ;

« 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

En l'état cette programmation des investissements ne répond pas à l'urgence. Elle ne permet pas de se déplacer MOINS, MIEUX et AUTREMENT pour préserver le climat, notre santé et les emplois. Nous souhaitons des transports écologiques et populaires. C'est le sens de la présente réécriture de l'article 1^{er} A.

Nous souhaitons :

- Indiquer clairement que les objectifs et les programmes listés le sont par ordre de priorité. L'ordre des éléments est revu pour faire du report modal, des transports du quotidiens et de la maîtrise publique des infrastructures les premiers des enjeux de nos politiques publiques de transport, au regard de l'urgence écologique.
- Concernant l'objectif relatif au transport de marchandises : préciser qu'il s'agit avant tout du transport ferroviaire et fluvial
- Préciser que le programme de désenclavement doit passer un maillage territorial qui considère comme prioritaire le développement des lignes de Transport Express Régional et la sauvegarde des « petites lignes »
- Intégrer le volet d'accompagnement par l'État du développement des secteurs d'emplois et des formations correspondantes liés à cette transition vers des transports écologiques et populaires.