

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 février 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 235

présenté par

M. Vialay, Mme Corneloup, Mme Audibert, M. Ravier, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Louwagie, Mme Boëlle, Mme Trastour-Isnart, M. Menuel, M. Cinieri, Mme Poletti, M. Parigi, M. Pierre-Henri Dumont, M. Meyer, M. Benassaya, Mme Serre et M. Bazin

ARTICLE 27

Après l'alinéa 5, insérer les trois alinéas suivants :

« 2° *bis* Après le II, il est inséré un II *bis* ainsi rédigé :

« II *bis*. – À compter du 1^{er} janvier 2030, les zones à faibles émissions mobilités peuvent être étendues aux voies fluviales et ferroviaires. L'autorité compétente définit les voies ou portions de voies pour lesquelles le matériel roulant ou navigant doit respecter des seuils d'émissions de polluants atmosphériques. L'autorité compétente définit également les conditions d'accès aux véhicules dépassant ces seuils.

« Un décret pris en Conseil d'État fixe les seuils d'émissions des polluants atmosphériques pour lesquels une interdiction de circulation ou de navigation peut être mise en place. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose d'étendre la catégorie des véhicules pouvant être potentiellement concernés par le dispositif ZFE-m aux véhicules non-routiers circulant sur le domaine ferroviaire et fluvial.

Le domaine ferroviaire et le domaine fluvial offrent de véritables alternatives pour le développement de l'intermodalité et le désengorgement de nos routes, que ce soit pour le transport de personnes ou de marchandises. Aujourd'hui, 90 % du transport de marchandises s'effectue aujourd'hui par voie routière et l'utilisation de véhicules fonctionnant à 97 % au diesel. Cet amendement vise à donner un nouvel outil aux collectivités pour la préservation de la qualité de l'air en accompagnant la transition écologique de la mobilité dans son ensemble. Il s'agit ici d'une mesure de lutte contre la dégradation de la qualité de l'air et d'acceptabilité des mesures qui l'accompagnent. Comment expliquer que certains véhicules diesel particuliers soient interdits de circulation dans les agglomérations, quand, dans un même temps, des trains diesel de plus de 20 ans circulent et stationnent, moteurs allumés, dans l'hyper centre. Aujourd'hui, près de 3 000 Trains au diesel circulent sur le réseau ferré français, majoritairement

pour le transport du fret. S'agissant du transport de voyageurs, les 930 TER diesel en circulation subiront une rénovation à mi-vie d'ici à 2030. Pourtant, des carburants alternatifs existent désormais : train hydrogène, train GNV, navette fluviale électrique. La SNCF et les constructeurs travaillent ainsi déjà sur le retrofit des motorisations diesel afin d'améliorer la qualité de l'air et de réaliser des économies de fonctionnement. Ces économies pourraient ainsi permettre la réouverture de petites lignes dont l'exploitation avec une motorisation diesel n'est pas pertinente. Un encadrement législatif est nécessaire pour donner aux collectivités les leviers d'actions pour améliorer la qualité de l'air. Cet amendement ne rend pas obligatoire l'extension des ZFEm aux voies fluviales ou ferroviaires, elle donne aux collectivités locales, en concertation avec les régions et les gestionnaires de réseaux de transport, la capacité d'agir.