

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4975

présenté par

M. Sermier, Mme Bouchet Bellecourt, M. Thiériot, M. Cherpion, M. de Ganay, M. Jean-Claude Bouchet, M. Hetzel, M. Parigi, M. Dive, M. Reiss, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Herbillon et M. Bazin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 27, insérer l'article suivant:**

Le II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après la première phrase, il est inséré une phrase ainsi rédigée : « Ces véhicules peuvent concerner le domaine routier, fluvial et ferroviaire. » ;

2° La deuxième phrase est ainsi rédigée :

« L'inclusion de voies du domaine public routier national, du réseau ferroviaire, tel que défini à l'article L. 2111-15 du code général de la propriété des personnes publiques, du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, ou de voies du domaine public routier départemental situées hors agglomération dans les zones à faibles émissions mobilité, est subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à faibles émissions (ZFE-m) mobilité doivent être créées dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Un arrêté fixe les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés, laissant ainsi aux collectivités territoriales concernées le soin d'adapter cette disposition à leurs spécificités et aux objectifs environnementaux fixés localement.

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. Transport de marchandises dont 90% s'effectue aujourd'hui par voie routière et l'utilisation de véhicules fonctionnant à 97% au diesel.

Le transport ferroviaire serait particulièrement visé par cette extension. En effet, le transport ferroviaire de personnes et de marchandises est actuellement fortement générateur de CO2. 43% du réseau ferré n'est pas électrifié et près de 3 500 locomotives, locotracteurs et motrices Diesel circulent sur le territoire français. En outre, ce sont près de 800 Autorails à Grande Capacité (AGC) qui fonctionnent au diesel et circulent sur des lignes ferroviaires non électrifiées et dont l'électrification se révèle aujourd'hui trop chère.

D'ici 2035, la SNCF prévoit de convertir l'ensemble de ces 3 500 véhicules Diesel. En passant à des solutions alternatives comme le GNV, qui reposent sur un savoir-faire maîtrisé par des industriels français et européen, les trains circulant sur le réseau ferroviaire français pourrait disposer d'un carburant de 30 à 50% moins cher que le diesel, gagner en rentabilité et ainsi contribuer à la revitalisation des petites lignes.