

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 janvier 2022

RATIFIANT LES ORDONNANCES PRISES SUR LE FONDEMENT DE L'ARTICLE 13 DE LA LOI N°2019-816 DU 2 AOÛT 2019 RELATIVE AUX COMPÉTENCES DE LA COLLECTIVITÉ EUROPÉENNE D'ALSACE - (N° 4894)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 6

présenté par

M. Potier, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, Mme El Aaraje, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Leseul, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pires Beaune, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 1ER SEPTDECIES

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Il présente également les modalités selon lesquelles une partie du produit de la taxe peut être affectée au report modal ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux utilisations partagées de la route. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à inclure, au sein du rapport d'évaluation prévu à l'article 61 de l'ordonnance n° 2021-659 du 26 mai 2021, une présentation des modalités selon lesquelles une partie du produit de la taxe pourrait être affectée au report modal ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux utilisations partagées de la route.

L'article 47 de l'ordonnance affecte à la Collectivité européenne d'Alsace le produit de la taxe, destinée pour l'essentiel a priori et aux termes de l'article 10, à la construction, l'entretien et l'amortissement des investissements sur le réseau.

Les auteurs de l'amendement estiment qu'une partie du produit de la taxe devrait être utilisée pour favoriser le développement du report modal ferroviaire et fluvial, indispensable pour lutter efficacement contre le changement climatique.

En ce qui concerne le fluvial, avec 8500 km de voies navigables, la France possède le plus long réseau d'Europe, qui en compte 38 000 au total. Mais elle en est aussi l'un de ses plus faibles utilisateurs : le transport fluvial de marchandises représente moins de 3% des tonnes-kilomètres transportées – principalement des matériaux lourds, céréales et BTP en tête – contre 7% en moyenne en Europe. Les voisins belges (12%), allemands (15%) et surtout hollandais (43%) en font une utilisation beaucoup plus fréquente.

C'est un mode de transport qui n'est pas saturé, dont la capacité pourrait être multipliée par 3 ou par 4 et qui permettrait d'acheminer des marchandises au cœur de grandes agglomérations avec la logistique du dernier kilomètre tout en limitant le recours au transport routier terrestre. Quant au fret ferroviaire, il n'a cessé de perdre des parts de marché depuis des décennies.

Si nous voulons réussir la massification du transport bas carbone de marchandises, nous devons trouver des financements, y compris territorialisés pour développer à l'échelle locale le fret ferroviaire et fluvial ; en l'occurrence ici à l'échelle du territoire de la CEA.

Avec l'adoption de la loi « climat et résilience », les régions vont pouvoir mettre en place sur leur réseau routier et autoroutier relevant de leur domaine public, des éco-contributions. La CEA devrait donner l'exemple en réorientant une partie des recettes de la taxe vers le soutien au report modal, ferroviaire et fluvial ainsi qu'aux usages partagés de la route (voies réservées pour le covoiturage, les transports collectifs, les gares autoroutières, les modes de transport à faible émission carbone.