

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Rejeté

SOUS-AMENDEMENT

N ° CD185

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

à l'amendement n° CD165 du Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:

À l'alinéa 3, substituer aux mots :

« de la nécessité de permettre le maintien ou le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière d'aménagement du territoire et de l'harmonisation des conditions de la concurrence intermodale »,

les mots :

« de la nécessité de garantir le maintien et le développement de dessertes ferroviaires pertinentes en matière de transition écologique et d'aménagement du territoire, ainsi que de permettre le report modal sur le fret de toute marchandise qui traverse l'hexagone sans avoir pour destination le territoire national ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La route ne doit plus être une jungle sociale et environnementale. Tant l'urgence écologique que l'urgence sociale impliquent de réguler le secteur des transports.

Pour l'heure, le transport terrestre de marchandises en France représente 328,5 milliards de tonnes/kilomètres par an, dont : 288,5 milliards de tonnes/kilomètres par an par la route, et seulement 32,2 milliards de tonnes/kilomètres par le fret. Pourtant, les kilomètres de voies ferrées exploitées sont deux fois supérieurs à ceux du réseau autoroutier. En somme, 87 % des marchandises passent désormais par la route, à peine 10 % par le rail.

Cette politique de destruction délibérée a avancé masquée derrière des déclarations de dirigeants de la SNCF annonçant pour le fret un avenir radieux, « pour le climat ». Pendant ce temps, la même SNCF développait sa propre filiale de transports routiers, Géodis, principale concurrente du fret ferroviaire. Pourtant, un train consomme, sur n'importe quelle distance, trois fois moins d'énergie qu'un convoi de 30 camions. Sans compter le fait qu'un seul train peut remplacer à lui seul plusieurs dizaines de camions. De quoi décongestionner les routes.

Ainsi, toute marchandise qui traverse l'hexagone sans avoir pour destination le territoire national doit obligatoirement faire l'objet d'un report modal sur le fret. Cet amendement est une mesure de sécurité, de santé publique et de préservation de l'environnement.