

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 avril 2018

## NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 851)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 52

présenté par

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

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 2 TER, insérer l'article suivant:**

I. – Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Après le 3° du I de l'article L. 2333-64, est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Dans une région, compétente pour l'organisation des transports régionaux de voyageurs. » ;

2° L'article L. 2333-66 est complété par les mots : « ou du conseil régional ».

II. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023, le versement transport tel que défini aux articles L. 2333-64 et suivants du code des collectivités territoriales est généralisé au niveau régional.

III. – Le taux de versement tel que défini à l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est fixé par le conseil régional dans la limite d'un plafond additionnel de 0,40 % au taux existant.

IV. – Les modalités d'application du présent article seront déterminées par décret en Conseil d'État.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Bien qu'il soit évident qu'une croissance infinie dans un monde fini relève de l'absurdité la plus totale, le grand déménagement du monde par l'accroissement des déplacements de marchandises est un des piliers sur lesquels reposent les gains de productivité de l'industrie et de la grande distribution.

L'optimisation économique transforme les transports en variable d'ajustement et fait pression inexorablement sur ses coûts. Quoi de plus logique pour les partisans de ce modèle que de tabler sur la dérégulation du secteur, la quasi-gratuité pour les industriels via des exemptions de taxe sur les hydrocarbures et un soutien sans faille des pouvoirs publics au tout-routier.

Or les impacts environnementaux du transport routier sont nombreux : pollution globale de l'air, bruit, consommation d'espaces naturels, dégradation des paysages, congestion des infrastructures... Ces atteintes sont supportées par l'utilisateur. Face à l'urgence écologique, nous ne pouvons tolérer davantage les impacts liés à l'accroissement du transport par la route, et à travers lui notre dépendance aux hydrocarbures.

La route ne doit en aucun cas se substituer au train. C'est le sens de cet amendement.

Depuis la loi du 8 août 2015 mettant en œuvre la nouvelle -organisation territoriale de la République (NOTRe), la -région est devenue autorité organisatrice de l'ensemble des transports. L'ouverture à la concurrence d'ici 2023 viendra aggraver les difficultés de gestion des régions, qui souffrent d'ores et déjà de dotations globales de fonctionnement restreintes.

Cette ressource nouvelle permettra aux régions de renouveler le matériel ferroviaire et d'améliorer l'offre de transport collectif de voyageurs. Il sera mis en œuvre sur délibération du conseil régional et son produit sera affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports de voyageurs régionaux.

Ce versement transport régional va dans le sens de la transition écologique. Une politique ferroviaire ambitieuse doit être menée par les régions.