

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Adopté

AMENDEMENT

N° CD2364 (Rect)

présenté par

M. Zulesi, M. Pichereau, M. Colas-Roy, M. Arend, Mme Pascale Boyer, Mme Brulebois, M. Buchou, M. Causse, M. Cesarini, Mme Yolaine de Courson, Mme De Temmerman, M. Djebbari, M. Dombreval, Mme Gayte, M. Haury, Mme Josso, Mme Kerbarh, M. Krabal, Mme Le Feu, M. Leclabart, Mme Maillart-Méhaignerie, Mme Marsaud, Mme Meynier-Millefert, M. Morenas, Mme Panonacle, M. Perea, M. Perrot, Mme Pompili, Mme Riotton, Mme Rossi, Mme Sarles, M. Thiébaud, Mme Tuffnell et les membres du groupe La République en Marche

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:**

La France définit une stratégie pour le développement du fret ferroviaire. Cette stratégie prévoit notamment les mesures nécessaires :

1° À la mise en place de mécanismes d'aides ou de soutien au transfert modal et le développement du transport combiné, dans le respect des règles européennes relatives aux aides d'État ;

2° Au développement d'une composante ferroviaire à la logistique d'approvisionnement des agglomérations ;

3° À la modernisation et la mutualisation des infrastructures territoriales, en particulier les voies capillaires, les voies de services, les installations terminales embranchées et terminaux de marchandises ;

4° Au développement d'infrastructures et de pôles d'échanges de fret multimodaux ;

5° Au développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux.

Cette stratégie est définie par voie réglementaire.

Elle comporte une évaluation de la situation du secteur du fret ferroviaire et de l'offre existante, chiffrée, et fixe un objectif d'accroissement de la part modale du transport de fret ferroviaire aux horizons de la stratégie nationale bas-carbone. Elle définit les territoires et les réseaux ferroviaires

prioritaires pour le développement ou l'accroissement du fret ferroviaire et cible notamment les infrastructures devant faire l'objet d'investissements prioritaires à cette fin.

Le Gouvernement soumet, pour avis, cette stratégie au Conseil d'orientation des infrastructures et au Haut comité du système de transport ferroviaire, puis la transmet au Parlement, au plus tard le 1^{er} janvier 2021.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Alors que les émissions de gaz à effet de serre (GES) n'ont cessé de baisser en France entre la fin des années 1990 et 2014, elles sont reparties à la hausse depuis 2015. Le secteur des transports représente près d'un tiers de ces émissions, dont 95 % pour le transport routier.

Le secteur du fret reste aujourd'hui largement dépendant du transport routier (près de 90 %) en particulier sur la longue distance. En termes d'émissions de CO2 le fret ferroviaire constitue pourtant le mode le plus pertinent pour le fret de longue distance.

Sans réaction de l'État, et de l'ensemble des acteurs du ferroviaire, le secteur du fret se dirige vers une dépendance intégrale au secteur routier dont l'impact environnemental, sur l'engorgement, la pollution, la qualité de vie, le coût des infrastructures, est trop bien connu.

Ainsi cet amendement vise à demander à l'État la mise en place d'une stratégie pour le fret ferroviaire, qui s'inscrive en phase avec les objectifs de la Stratégie nationale bas-carbone, et qui précise notamment les moyens mis en œuvre afin d'encourager le report modal du fret vers le ferroviaire.

Cette stratégie doit permettre de redonner un souffle au fret ferroviaire français en l'intégrant dans une dimension européenne, et inscrire le transport de marchandise dans l'objectif de neutralité carbone que s'est fixée la France à l'horizon 2050.