

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-2491

présenté par

M. Carrière, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 50, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport dressant un état des lieux précis des externalités négatives liées au transport routier et notamment de marchandises. Il y présentera un bilan économique détaillé de ces externalités et y déterminera les coûts pris en charge par la tarification et ceux reportés sur la dépense publique, notamment en termes de qualité de l'air, de congestion, d'entretien de la voirie.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La part modale du ferroviaire dans les activités de transport de marchandises en France est de 9%. Celle du fluvial de 2%, et le secteur routier s'accapare l'essentiel de l'activité avec 89% de part modale. C'est le record en France depuis le début du déclin du fret ferroviaire qui n'a jamais été aussi sous-représenté. Les logiques libérales et de libre concurrence européennes que les gouvernements français successifs ont menées ces vingt dernières années ont entraîné une double

conséquence : un abandon de l'activité et une destruction de l'outil de production. La cause de ce déclin est l'entrée en concurrence entre les camions plus mobiles et les trains plus lourds et balisés dans leur desserte. La comparaison des prix est sans appel. Outre les prix de carburants relatifs et des conducteurs, le train nécessite des infrastructures coûteuses en investissements, en gestion et en entretien. Le transport routier ne prend en compte que le coût de péage d'utilisation de la route.

Et ce alors que le coût à la société n'est pas pris en compte. Au niveau écologique : les camions émettent 9 fois plus de CO2 que le transport ferroviaire. Au niveau sanitaire : il y a plus 40 000 morts par an de la pollution atmosphérique, la pollution sonore, sans compter les maladies et le coût associé en termes de dépenses de santé. Au niveau économique : le transport routier a différents conséquences comme la congestion et donc une activité économique ralentie mais aussi l'entretien du réseau routier à la charge de l'Etat et donc subventionné par les impôts français.

Ainsi, afin d'effectuer un report modal à la hauteur de la transition écologique, il semble nécessaire de se fonder sur un rapport remis par le Gouvernement sur le cout des externalités négatives liées au transport routier.