

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD359

AMENDEMENT

présenté par

M. Cernon, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, Mme Bentorki, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 18

Après l'alinéa 12, insérer les deux alinéas suivants :

« IV *ter*. – La loi de finances qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi prévoit une contribution de report modal pour les prestations de transport routier de marchandises réalisées sur une distance supérieure à 300 kilomètres et pour lesquelles existe une offre de transport ferroviaire ou d'autoroute ferroviaire permettant l'acheminement des marchandises dans des conditions compatibles avec les contraintes logistiques du donneur d'ordre.

« Elle prévoit l'affectation des recettes de cette contribution au financement du fret ferroviaire, des installations terminales embranchées, des plateformes de transport combiné et des services d'autoroutes ferroviaires. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe LFI vise à instituer une contribution de report modal financée par les donneurs d'ordre pour les prestations de transport routier de marchandises réalisées sur une distance supérieure à 300 kilomètres et pour lesquelles existe une offre de transport ferroviaire ou d'autoroute ferroviaire permettant l'acheminement des marchandises dans des conditions compatibles avec les contraintes logistiques du donneur d'ordre.

Il prévoit que le produit de cette contribution est intégralement affecté au financement du fret ferroviaire, des installations terminales embranchées, des plateformes de transport combiné et des services d'autoroutes ferroviaires.

En effet, la France s'est fixé pour objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire, pour qu'elle passe de 9 à 18 %. Pourtant, des milliers de poids lourds continuent chaque jour de parcourir de longues distances sur des axes où existent déjà des solutions ferroviaires performantes.

Sur les trajets de longue distance, le transport routier bénéficie encore d'un avantage économique qui ne reflète ni ses coûts environnementaux ni les nuisances qu'il génère pour la collectivité. Cette situation freine le développement du fret ferroviaire et compromet l'atteinte des objectifs climatiques nationaux.

Le présent amendement vise à instaurer un signal économique favorisant le recours au rail lorsque celui-ci constitue une alternative crédible au transport routier. Les recettes générées permettraient d'accélérer le développement des infrastructures de fret, des installations terminales embranchées et des autoroutes ferroviaires.

Il s'agit non de pénaliser les transports de proximité ou les flux ne disposant d'aucune alternative, mais d'encourager le report vers les modes les plus sobres pour les trajets où celui-ci est immédiatement réalisable.