

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Adopté

N° CD382

AMENDEMENTprésenté par
M. Prud'homme

ARTICLE 18

Après l'alinéa 3, insérer les deux alinéas suivants :

« I *bis*. – Afin de répondre à l'objectif national de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, les donneurs d'ordre de prestations faisant l'objet d'un contrat de transport public routier de marchandises ayant pour origine et pour destination le territoire métropolitain sont soumis, jusqu'au 31 décembre 2036, à une obligation de recours minimal au transport par fret ferroviaire. Cette obligation est exprimée annuellement en part de facturation payée de prestations de transport public réalisées par le fret ferroviaire rapportée à la facturation totale payée de prestations de transport public. Cette part respecte au moins, sur la période 2027-2036, la trajectoire suivante : »

«

2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
0,5 %	1 %	2 %	4 %	6 %	10 %	15 %	20 %

»

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à créer un marché sanctuarisé pour le fret ferroviaire sur le modèle de ce qui est prévu pour les poids lourds électrique ou à hydrogène.

Alors qu'en 1947, 75 % des marchandises transitaient en France par le rail, ce taux stagne autour de 10 % depuis plus de 10 ans. De 1990 à 2015, le transport routier de marchandises a crû de 40 % tandis que le transport ferroviaire baissait de 34 %. Ainsi, entre 1980 et 2014, la longueur du réseau ferroviaire exploité a été réduite de 22 %.

Cet effondrement du fret s'explique en partie par la concurrence déloyale imposée par le transport routier qui bénéficie d'un cadre fiscal avantageux, avec des péages seulement sur les autoroutes et

la possibilité pour les chauffeurs étrangers de faire le plein avant d'entrer en France, pour ne pas payer de taxes.

Le redressement du fret en France passe donc par la création d'un marché sanctuarisé pour les prestations de transport réalisées par le fret ferroviaire. Sur le modèle de la mesure prévue pour les transports réalisés par des véhicules électriques ou hydrogène, cet amendement met en place un objectif annuel minimum de recours par les donneurs d'ordre au fret ferroviaire pour la réalisation de transport de fret, décliné dans une trajectoire pluriannuelle progressive pour aboutir à l'horizon 2036 à un équilibre de 40 % de transport routier non décarboné, de 30 % de transport routier à émissions nulle et de 30 % de fret ferroviaire à l'horizon 2036 pour le transport de marchandise en France.