

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3239

présenté par

M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et
Mme Victory

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 37, insérer l'alinéa suivant :

« En cohérence, l'État mettra en œuvre durant cette période, un moratoire sur la fermeture des gares ferroviaires et garantira le maintien en activité des lignes de catégorie UIC 7 à 9 avec voyageurs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Tant la mobilisation des gilets jaunes que les conclusions du Grand Débat National ont fait ressortir le fort attachement des français à leur réseau ferroviaire. Cet attachement n'est pas que sentimental, il correspond à l'importance que ceux-ci accordent à ce mode de transport et au rôle qu'il joue dans le maillage du territoire.

Les « petites lignes » ont été présentées dans le rapport Spinetta comme un héritage désuet, unique en Europe, qui trouvaient leur sens dans les besoins de mobilité du début du XXe siècle mais qui ont été supplantés sur l'essentiel du territoire par la voiture. Il faudrait donc abandonner ces lignes ferroviaires pour concentrer les moyens publics sur les lignes les plus fréquentées.

Cette analyse part du postulat que la voiture individuelle, dont l'impact environnemental est incommensurablement plus élevé que le train, est une solution satisfaisante en matière de mobilité. C'est pourtant faire abstraction de l'urgence écologique d'une part, et des leçons tirées de la

mobilisation des gilets jaunes d'autre part. Cette mobilisation c'est d'abord celle d'une France qui en est réduite à payer pour aller travailler.

Un français qui doit faire 100km aller-retour par jour pour se rendre sur son lieu de travail va consommer en moyenne 6,07 litres de carburant soit, pour un diesel, une dépense moyenne de 9,04 €. S'il est payé au SMIC, il consacre donc 1h10 de son temps de travail chaque jour simplement pour payer son trajet domicile-travail.

La voiture n'est pas tant un mode de transport choisi lorsque la distance est importante, qu'un mode de transport subi, lié à l'absence de solution alternative de transport collectif, ou à l'insuffisance de l'offre lorsque cette alternative existe. Ni les véhicules électriques, à l'autonomie trop limitée et au coût d'acquisition trop élevé, ni le covoiturage et encore moins la trottinette électrique ou le vélo, ne sont des solutions alternatives sérieuses à cette situation.

Seul le maintien des petites lignes ferroviaires existantes, le développement d'une offre nouvelle et renforcée autour des heures de pointe et une politique tarifaire attractive, sont susceptibles d'offrir une alternative crédible et effective pour nos concitoyens. Les mobilités alternatives peuvent, elles, compléter les besoins sur les trajets domicile-gare et gare-lieu de travail.

Pour pouvoir mener à bien une réflexion globale sur le réseau à développer dans chaque territoire, il faut avant toute chose mettre un terme à l'hémorragie de ces dernières années. Le présent amendement propose donc un moratoire sur la fermeture des gares et des petites lignes, dans l'attente de ce travail de fond.