

ASSEMBLÉE NATIONALE

10 octobre 2019

PLF POUR 2020 - (N° 2272)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° I-2464

présenté par

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

ARTICLE 32

I. – À la fin de l’alinéa 2, substituer au montant :

« 70,7 millions d’euros »

le montant :

« 90,7 millions d’euros »

II. – Compléter cet article par l’alinéa suivant :

« III. – La perte de recettes pour l’État est compensée, à due concurrence, par la majoration du taux du 1° du B du 1 de l’article 200 A du code général des impôts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés relève de 20 millions d’euros la part affectée de la taxe due par les sociétés concessionnaires d’autoroutes au compte d’affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », afin de permettre le fléchage de ce montant vers le financement de l’achat de nouveaux wagons frigorifiques pour le train Perpignan-Rungis.

Pour rappel, avec l'article 32, le Gouvernement prévoit de diminuer de 47 millions d'euros les recettes du CAS « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » pour 2020.

Investir dans l'achat de nouveaux wagons frigorifiques pour le train Perpignan-Rungis est une priorité. En effet, depuis le 17 juillet 2019, le train primeur Perpignan-Rungis est à l'arrêt, à rebours des engagements pris par l'État. Ce train assurait jusqu'alors le transport de 138 000 tonnes de fruits et légumes par an entre Perpignan et Rungis.

Sa suppression définitive représenterait donc :

- Un non-sens écologique puisque le transport de marchandises se ferait par camion et conduirait à avoir 20 000 camions de plus par an sur les routes ;
- Un gaspillage d'argent public. En 2010, le conseil général du Val de Marne, Rungis et la SNCF ont dépensé 20 millions d'euros pour avoir des quais dimensionnés au train, afin de pouvoir mieux décharger les marchandises à Rungis. Si le train ne circule plus, les quais n'auront plus d'utilité, ce qui constituerait un gaspillage d'argent public ;
- Un renoncement à avoir une ambition en matière de fret ferroviaire, et aussi fluvial. Sur ce point, la France a déjà pris du retard ;
- Un risque pour l'emploi. Au marché Saint-Charles de Perpignan travaillent 2500 personnes. Si le train ne circule plus, il est à craindre que ces emplois soient peu à peu délocalisés ailleurs.

Dans ce contexte, remettre en fonctionnement le train Perpignan-Rungis représente une priorité. Y parvenir exige que l'État joue un rôle de médiateur entre d'une part la SNCF, et d'autre part les sociétés de transport Rey et Roca, voire d'autres si ces dernières ne souhaitent plus renouveler le marché.

Quelle que soit l'option retenue, un investissement sera nécessaire, estimé à hauteur de 20 millions d'euros, pour financer l'achat de nouveaux wagons frigorifiques pour le train Perpignan-Rungis. C'est l'objet du présent amendement porté par les députés Socialistes et apparentés.