

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-675

présenté par

M. Coquerel, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud, M. Larive,
M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 33**ÉTAT B****Mission « Plan de relance »**

I. Modifier ainsi les autorisations d'engagement :

(en euros)

Programmes	+	-
Écologie	0	1 200 000 000
Compétitivité	0	0
Cohésion	0	0
Planifier la bifurcation écologique des transports (<i>ligne nouvelle</i>)	1 200 000 000	0
TOTAUX	1 200 000 000	1 200 000 000
SOLDE	0	

II. Modifier ainsi les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Écologie	0	730 000 000
Compétitivité	0	0
Cohésion	0	0
Planifier la bifurcation écologique des transports (<i>ligne nouvelle</i>)	730 000 000	0
TOTAUX	730 000 000	730 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous proposons par le présent amendement le transfert des crédits de l'action « Infrastructures et mobilités vertes » du programme « Ecologie » dédiés aux soutiens à l'achat de véhicules neufs à hauteur de 1,2 milliard d'euros en autorisations d'engagement et 730 millions d'euros en crédits de paiement, vers un nouveau programme « Planifier la bifurcation écologique des transports ».

L'aide à l'achat de véhicules repose sur un mensonge selon lequel remplacer un véhicule existant n'est pas problématique sur le plan écologique. En réalité l'impact environnemental des voitures ne peut s'apprécier qu'à travers les différentes étapes de leur cycle de vie : fabrication, production du carburant ou du vecteur énergétique, fonctionnement, fin de vie. Les batteries des voitures électriques sont par exemple très polluantes à produire et la hausse de la consommation d'électricité à terme n'est pas anodine. Dès lors, les politiques consistant à encourager l'achat de véhicules ne sont pas si écologiques qu'elles le prétendent. Et même en ne tenant compte que du fonctionnement on voit mal ce que certains véhicules éligibles à la prime à la conversion ont de « propre ». Pour le SUV 3008 de Renault par exemple : 1853 kg à vide, 300 chevaux et une consommation de carburant oscillant entre 6,5 et 10 L pour 100 km.

Les transports de marchandises ou de passagers sont le premier secteur responsable d'émissions de gaz à effet de serre en France. Ils génèrent 39 % des émissions de CO₂. Parmi ces émissions, 80 % viennent de la route, 15 % du secteur aérien et 2 % du ferroviaire. Pour un passager, un trajet en train émet 26 fois moins de CO₂ qu'un trajet en voiture et 45 fois moins qu'un trajet en avion. Pourtant, la plupart des trajets aujourd'hui se font par la route. Les marchandises transitent 10 fois plus par la route que par le train. Après avoir organisé la détérioration et le démantèlement du service public ferroviaire, le Gouvernement fait mine d'accorder de l'importance au fret, aux petites lignes et aux trains de nuit. Pourtant, rien n'a changé.

Derrière ces annonces, le bilan de Macron concernant le transport ferroviaire est le suivant : en juillet, France Rail Industry, principal fournisseur en rails de la SNCF est confié au groupe anglais Liberty et Alstom se sépare de son usine de fabrication de TER pourtant parfaitement rentable (et licencie au passage 780 salariés), sous le regard bienveillant du Gouvernement. Le Perpignan-Rungis n'est toujours pas relancé, la ligne Volvic-Le Mont Dore est menacée, et la SNCF valide la suppression de 10 % des postes de conducteurs fret.

Dans le même temps, le Gouvernement continue à mal soutenir l'automobile sans cibler correctement les aides et encourager des grands projets sans intérêt public comme la ligne ferroviaire Lyon-Turin.

Nous proposons donc la création d'un programme « Planifier la bifurcation écologique des transports » qui amorce une transformation structurelle de l'offre de transports du pays. Pour cela, il faut organiser le report d'une grande partie des déplacements, tant de passagers que de marchandises, vers le train, le vélo et les transports en commun. Ainsi, il faut promouvoir bien plus massivement le ferroviaire (fret, baisse de la TVA, protection de l'industrie), les transports publics, notamment en diminuant la TVA, et le vélo. »