

# ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2021

---

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Rejeté

## AMENDEMENT

N ° II-CD29

présenté par

M. Garot, M. Leseul, Mme Jourdan, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, Mme Lamia El Aaraje, M. Faure, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, Mme Manin, M. Naillet, Mme Pires Beaune, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

-----

### ARTICLE 20

#### ÉTAT B

**Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Infrastructures et services de transports	300 000 000	0
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	300 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
<b>TOTAUX</b>	<b>300 000 000</b>	<b>300 000 000</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à investir 300 millions d'euros supplémentaires dans la régénération et le développement du réseau de "petites lignes" ferroviaires.

Nous avons indiqué dès la discussion sur la Loi d'orientation des mobilités le risque de délaissement de ces "petites lignes", pourtant si importantes sur nos territoires notamment ruraux. Elles garantissent l'attractivité économique et touristique, la mobilité des populations à l'intérieur et entre les territoires et constituent une alternative bas-carbone à la voiture individuelle.

Rappelons que souvent 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.

L'enveloppe budgétaire de 300 millions d'euros annuels supplémentaires, proposée par le biais de cet amendement, correspond notamment au chiffrage présenté dans le cadre d'une étude récente publiée par UFC-Que Choisir intitulée "*Pertinence des investissements ferroviaires*" (octobre 2021).

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 300 millions d'euros en AE et CP de l'action 11 "Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain" (sous-action 11.02) du programme 345 "Service public de l'énergie" et ajoute 300 millions d'euros en AE et CP à l'action 41 "Ferroviaire" du programme 203 "Infrastructures et services de transports".

Le but de notre groupe n'est pas de diminuer le soutien dans les zones non-interconnectés mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.