

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Retiré

AMENDEMENT

N° II-CF924

présenté par

Mme Peyrol, Mme Vanceunebrock, Mme Sarles, M. Moreau, Mme Beaudouin-Hubiere,
M. Chassaing, M. Venteau, Mme Magne et Mme Brugnera**ARTICLE 20****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	1 000 000	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	1 000 000
Service public de l'énergie	0	0
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
TOTAUX	1 000 000	1 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ceci est un amendement d'appel.

Dès 2023, l'ensemble du réseau ferré national sera ouvert à la concurrence. Les régions qui le souhaitent, en tant qu'autorités organisatrices des mobilités pourront choisir un opérateur autre que la SNCF pour l'exploitation des lignes ferroviaires sur leur territoire.

La loi de juin 2018 sur le nouveau pacte ferroviaire valide le dernier volet de l'ouverture à la concurrence et en définit les modalités. Avec ce nouveau pacte, l'État entend se recentrer sur les besoins territoriaux avec une priorité donnée aux trains d'équilibre du territoire (TET) assurant les liaisons inter régionales.

C'est dans cette perspective que le projet Railcoop a vu le jour avec pour ambition la réouverture de la ligne Bordeaux-Lyon pour l'été 2022. Cette ligne transversale sera une véritable aubaine pour les territoires traversés d'Ouest en Est, pour la plupart très éloignés des grandes lignes.

Si l'on peut se réjouir d'une telle initiative, il y a lieu de s'interroger pourtant sur la réelle volonté d'ouverture à la concurrence. Alors que la volonté et le travail acharné de Railcoop, soutenu par ses sociétaires (citoyens, entreprises, collectivités, cheminots etc) ont été continus pendant plus de deux ans, les obstacles administratifs et financiers retardent en permanence la mise en circulation des trains. La Caisse des dépôts et consignations et la Bpifrance sont, entre autres, des soutiens financiers évidents pour une telle initiative. Force est de constater l'attentisme dans lequel s'enlise le projet quand, par ailleurs, il reçoit le soutien de tous les élus. Le doute s'installe alors que le temps presse pour que les habitants de ces territoires puissent se déplacer de province en province dès 2022. Il est temps de réagir afin de rendre cohérents notre ambition écologique et le désenclavement de nos territoires ruraux.

En conséquence, cet amendement procède au mouvement artificiel de crédits suivant :

- il abonde l'action 41 "Ferroviaire" du programme 203 « Infrastructures et services de transports » à hauteur de 1 million d'euros ;
- il minore l'action 04 « Gestion économique et sociale après-mine » du programme 174 « Energie, Climat et Après-mine » à hauteur de 1 million d'euros.