

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 décembre 2021

RELATIF À LA DIFFÉRENCIATION, LA DÉCENTRALISATION, LA DÉCONCENTRATION
ET PORTANT DIVERSES MESURES DE SIMPLIFICATION DE L'ACTION PUBLIQUE
LOCALE - (N° 4721)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 2676

présenté par

M. Garot, M. Leseul, Mme Jourdan, M. Saulignac, Mme Untermaier, M. Aviragnet, Mme Battistel,
Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Alain David, Mme Laurence Dumont,
Mme El Aaraje, M. David Habib, M. Juanico, Mme Karamanli, Mme Manin, M. Potier,
Mme Rouaux, Mme Santiago, Mme Tolmont et Mme Victory

ARTICLE 9

À l'alinéa 6, après le mot :

« compris »

insérer les mots :

« les besoins de mobilité de la population, notamment dans les territoires ruraux et périurbains, ainsi que ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement de repli vise à préciser que le ministre chargé des transports doit prendre en compte, pour la délivrance de son accord préalable à tout transfert, les besoins de mobilité de la population, notamment dans les territoires ruraux et périurbains.

En effet, les transferts de gestion vers les régions ne doivent en aucun cas conduire à de nouvelles fermetures de lignes ou de gares, ou encore à des fermetures de guichets.

Rappelons qu'après la publication du rapport Spinetta en 2018, qui préconisait la fermeture de nombreuses lignes, le Premier ministre de l'époque avait assuré que « l'avenir des petites lignes ne sera pas tranché de Paris », renvoyant ainsi la responsabilité, pour ne pas dire la patate chaude, aux régions.

Nous devons ainsi être vigilants quant aux modalités de ces transferts, afin que les régions puissent bénéficier à la fois de toutes les informations leur permettant d'éviter d'éventuels vice cachés et d'un soutien financier accru de la part de l'État pour accompagner ces transferts. Nous avons demandé, lors des dernières discussions budgétaires, la mobilisation de 300 millions d'euros annuels supplémentaires pour soutenir le maintien et le développement des « petites lignes » (un chiffrage qui correspond notamment à celui présenté dans le cadre d'une étude récente publiée par UFC-Que Choisir intitulée « Pertinence des investissements ferroviaires »).

Il convient également, à travers notre amendement, de rappeler la nécessité d'un engagement clair et durable, en faveur d'une amélioration ou a minima d'un maintien de l'offre ferroviaire et de la qualité du service.

Nous avons demandé, dès la discussion sur la Loi d'orientation des mobilités, l'instauration d'un moratoire sur les fermetures de ces lignes du quotidien, mettant également l'accent sur la nécessité de préserver certains services essentiels au sein des gares (notamment les guichets).

Rappelons que les « petites lignes » 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 également 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.