

ASSEMBLÉE NATIONALE

1er avril 2018

NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE - (N° 764)

Rejeté

SOUS-AMENDEMENT

N ° CD182

présenté par

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

à l'amendement n° CD164 du Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:

À l'alinéa 9, substituer au mot :

« peut »,

le mot :

« doit ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Face à l'urgence écologique, une véritable politique ferroviaire est nécessaire. Le train est 10 fois moins émetteur de CO₂ qu'un trajet en voiture, 50 fois moins qu'un trajet en avion. Les coûts externes des transports de l'UE - appelés externalités négatives - représentent 4% du PIB soit 510 milliards d'euros (accidents, pollution de l'air...) selon une étude de 2008.

L'exemple des cars dit "Cars Macron" est assez symptomatique de cette logique qui va préférer des transports économiquement attractifs plutôt qu'écologiquement salutaires. Après avoir pris des parts de marché aux trains régionaux avec une politique de tarification agressive, les cars Macron disparaissent là où le business n'est plus rentable à leurs yeux. Abandonnant alors les habitants de certaines régions, qui après avoir vu disparaître les trains, ont vu repartir les cars.

Ainsi, en Creuse, là où il n'y a que 3h de voiture pour faire Guéret - Lyon, ceux qui ne peuvent conduire n'auront pas d'autre choix que de rester chez eux. Plus de car Macron, le transporteur a

supprimé l'arrêt, par manque de voyageurs. Ou bien alors ils pourront effectuer le douloureux trajet en 9h30 de train et trois changements.

Ce sous-amendement, avec le CD 188, vise à renforcer l'Arafer dans son rôle d'arbitre en faveur de la transition écologique et de la lutte contre le réchauffement climatique.