

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-2051

présenté par

M. Garot, M. Leseul, M. Delautrette, Mme Pires Beaune, M. Baptiste, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Aviragnet, Mme Battistel, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Jourdan, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud, M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

ARTICLE 27**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	700 000 000	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	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	700 000 000
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
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
TOTAUX	700 000 000	700 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à investir 700 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 lignes du quotidien, 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.

Afin d'assurer sa recevabilité financière, l'amendement ponctionne 700 millions d'euros en AE et CP de l'action 11 "Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain" du programme 345 "Service public de l'énergie" et ajoute 700 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.