

ASSEMBLÉE NATIONALE
7 novembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-4622

présenté par

M. Leseul, M. Delautrette, Mme Jourdan, M. Bertrand Petit, Mme Pic, 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. Garot, M. Guedj, M. Hajjar,
Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Naillet, M. Bertrand Petit, 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

ARTICLE 35

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	0	1 500 000 000
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	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Ticket Climat (<i>ligne nouvelle</i>)	1 500 000 000	0
TOTAUX	1 500 000 000	1 500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à mettre en place un abonnement climat mensuel à 49 euros pour le transport ferroviaire.

Le lundi 4 septembre dernier, le Président de la République s'est déclaré favorable à la création d'un « pass rail ». Quelques jours plus tard, le 7 septembre, Clément Beaune, Ministre délégué aux Transports, a confirmé sa volonté de créer un « Pass rail » national d'ici à l'été prochain. Dès lors, pour concrétiser cet engagement, il apparaît indispensable de voter les crédits budgétaires nécessaires. Dans le cas contraire, ces annonces ne seront pas suivies d'effets.

Pour que le basculement vers une mobilité décarbonée et moins émettrice de polluants dans l'air ne constitue pas une charge supplémentaire pour l'ensemble de nos concitoyens, le premier levier à actionner est l'incitation à utiliser des transports collectifs.

En pleine crise climatique et du pouvoir d'achat, une telle mesure doit permettre de faciliter l'accès à l'ensemble de ces modes de transports moins polluants grâce à une formule d'abonnement unique valable aussi bien dans le bus, le car ou encore le TER.

Cette proposition doit également permettre de rendre plus accessibles ces moyens de transports et en particulier le train, en réduisant le coût pour les usagers. Car en effet, si 83 % des Français reconnaissent l'avantage écologique du train par rapport à d'autres modes de transport, le prix reste selon eux le premier obstacle à une plus forte utilisation du train. C'est le constat qui ressort d'une enquête réalisée par le Réseau Action Climat sur l'usage du train par les Français et leurs attentes vis-à-vis des pouvoirs publics.

De plus, plusieurs États européens ont déjà mis en place avec succès des mesures similaires.

Une expérimentation en ce sens a été réalisée en Allemagne l'été dernier, et a permis de faire économiser 1,8 millions de tonnes équivalents CO₂, grâce à la vente de 52 millions de tickets. 10 % des Allemands ayant bénéficié de ce dispositif ont indiqué avoir renoncé à au moins un trajet en voiture par semaine, preuve que la mesure peut favoriser le report modal lorsque ce dernier est possible. Suite à ce succès pour le pouvoir d'achat et le climat, l'Allemagne a décidé de mettre en place un abonnement unique à 49 euros par mois pour tous les transports publics. Le présent article propose la mise en place d'une politique publique similaire pour créer les conditions d'un véritable choc de la mobilité ferroviaire.

L'Autriche a également adopté en 2021 un ticket climat permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport collectif du pays.

Cette mesure est présentée comme un levier à part entière du plan mobilité autrichien qui prévoit de réduire la part des kilomètres annuels voyagés en voiture de 70 % à 54 % et d'augmenter la part de ceux voyagés en transport public de 27 % à 40 %.

Afin de mettre rapidement en oeuvre cette mesure et de répondre concrètement aux problématiques de mobilité du quotidien, il est proposé d'agir en priorité au niveau régional.

En effet, en tant qu'autorité organisatrice des transports, les régions disposent de toutes les cartes en main pour coordonner le lancement d'un billet unique et en définir le prix.

Afin de ne pas impacter le financement des opérateurs de transport, il est proposé de s'inspirer de l'accord de financement du ticket climat Allemand et de répartir le surcoût de manière égale entre l'État et les Régions soit environ 1,5 milliards d'euros chacun par an.

Il est donc proposé d'allouer 1,5 milliards d'euros de budget à l'action 01 d'un nouveau programme « Ticket climat » dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Les règles de recevabilité budgétaire nous imposent de diminuer de 1,5 milliards d'euros l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

Le but de notre groupe n'est pas de diminuer le soutien de l'État en faveur du ferroviaire mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage. En conséquence, nous demandons au Gouvernement de lever le gage.