

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF1642

présenté par

M. Carrière, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

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 propose d'instaurer un ticket climat régional qui permette l'accès à l'ensemble de l'offre de transports en commun et de train du quotidien disponible dans sa région (TER et Intercités).

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 Etats européens ont déjà mis en place avec succès des mesures similaires. L'Autriche a par exemple adopté en 2021 un ticket climat permettant d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport collectif du pays pour 1095€ par an soit l'équivalent de 3€ par jour.

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%. C'est également le cas en Allemagne qui a décidé de pérenniser son offre de ticket climat à 49€ par mois. L'expérimentation de trois mois réalisée l'année dernière a été effectivement un succès : plus de 52 millions de ticket climat ont été vendus. La mesure a permis d'éviter l'émission de 1,8 millions de tonnes de CO2. Ce résultat s'explique principalement par le report d'une partie des voyageurs depuis leur voiture vers les transports collectifs générés par le dispositif. En effet, il est estimé que près de 10% des usagers ayant bénéficié du dispositif auraient sans cela effectué leur trajet en voiture.

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'Etat et les Régions soit environ 1,5 milliard d'euros chacun par an. Il est donc proposé d'allouer 1,5 milliard d'euros de budget à l'action 01 d'un nouveau programme « Ticket climat » dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Les règles actuelles de la LOLF et du débat parlementaire sur le projet de loi de finances sont telles que le renforcement de moyens au profit d'un programme donné se fait toujours au détriment d'un autre. Pour équilibrer la mission, nous sommes donc obligés d'afficher une réduction artificielle de 1,5 milliard d'euros sur un autre programme, ici l'action 41 « Ferroviaire » programme 203 « Infrastructures et services de transports », avec bien évidemment le souhait que le Gouvernement lève le gage.

Cet amendement est issu d'une proposition du Réseau Action Climat.