

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Rejeté

AMENDEMENT

N° CD505

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Lurton, M. Dive, M. Straumann, M. Hetzel, M. Abad,
Mme Bonnard, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras, M. Saddier, M. Masson, Mme Valentin,
M. Bony, M. Leclerc et Mme Dalloz

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 1ER E, insérer l'article suivant:**

Jusqu'en 2025, le groupe public ferroviaire SNCF investit pour la régénération du réseau ferré national et pour la mobilité ferroviaire en priorité par rapport aux investissements à l'étranger et hors ferroviaire.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans les années précédentes, le groupe SNCF s'était fixé comme objectif de réaliser 50 % de son chiffre d'affaire à l'étranger d'ici 2022. Certaines années, plus d'un milliard d'euros a été investi à l'international, et une somme comparable était investie hors du ferroviaire. Dans le même temps, il manque 2 milliards d'euros par an pour régénérer et moderniser le réseau ferré national.

Sur décision de l'État allemand, l'opérateur *Deutsche Bahn* (DB) vendra une ou plusieurs filiales à l'étranger ou hors-ferroviaire afin de financer 10,7 milliards d'euros de travaux en 2019 de régénération du réseau ferré national, soit plus du double de ce qui est prévu en France (3,8 Md€). La Cour des Comptes allemande a souligné le peu d'intérêt des investissements à l'étranger, car les bénéfices « restent à l'étranger » : « la DB n'a pas encore utilisé les bénéfices générés à l'échelle internationale pour financer des chemins de fer en Allemagne, mais les a réinvestis à l'international. Dans le même temps, les risques économiques des activités mondiales de DB peuvent être préjudiciables aux chemins de fer allemands ou au Gouvernement fédéral. »

Le Groupe SNCF s'apprête à partir à la conquête du marché espagnol, avec sans doute une guerre des prix qui générera des pertes économiques. Réfléchissons bien si c'est la bonne priorité alors que le ferroviaire national a un besoin d'investissements inédits pendant au moins 5 ans afin de régénérer le réseau et construire une offre de mobilité plus dense.

Certains projets innovants de mobilité ferroviaire manquent de financement : citons (1) les Intercités de nuit ; (2) la régénération des lignes de desserte fine du territoire ; (3) l'augmentation de la fréquence des trains pour faire avancer le report modal avec la création de RER en province.

Le Parlement gagnera à définir la feuille de route du groupe public ferroviaire national, en posant l'aménagement du territoire et la lutte pour le climat comme les premières priorités, avant la conquête des marchés à l'étranger. La SNCF pourrait ainsi – comme la DB – vendre des filiales à l'étranger ou hors ferroviaire. Cela permettra de flécher de nouveaux financements pour le ferroviaire national.