

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° 708

présenté par

M. Grau

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 37, insérer l'alinéa suivant :

« Afin de remédier au manque de financements pour régénérer les lignes de desserte fine des territoires et les trains de nuit, l'État demande au groupe SNCF d'investir, sur la période 2020-2025, dans la régénération du réseau et le développement des services ferroviaires nationaux en priorité par rapport aux investissements à l'étranger et hors ferroviaire. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le groupe SNCF s'est 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 (3,6 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. Est-ce 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 les trains de nuit ; la régénération des lignes de desserte fine du territoire ; l'augmentation de la fréquence des trains pour faire avancer le report modal avec la création de RER en province.

Le Parlement gagnera à fixer la feuille de route du groupe public ferroviaire national, en posant la régénération et la modernisation du réseau ainsi que le développement des mobilités ferroviaires nationales 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.