

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 juin 2020

PLFR POUR 2020 - (N° 3074)

Retiré

AMENDEMENT

N° CF1087

présenté par

M. Zulesi, Mme Pompili, Mme Abba, M. Boudié, M. Buchou, M. Cazenove, M. Colas-Roy,
M. Daniel, Mme Degois, M. Folliot, Mme Gayte, M. Gérard, M. Haury, M. Kerlogot,
Mme Kerbarh, M. Krabal, Mme Lenne, Mme Marsaud, Mme Mirallès, Mme Mörch, M. Morenas,
Mme Piron, M. Pellois, M. Perrot, Mme Provendier, M. Sommer, Mme Riotton, Mme Robert,
Mme Rossi, Mme Sylla, M. Testé, M. Thiébaud, Mme Tiegna, Mme Vanceunebrock, M. Vignal et
Mme Zitouni

ARTICLE 18**Mission « Plan d'urgence face à la crise sanitaire »**

I. – À l'alinéa 4, après les mots :

« transport aérien »,

insérer les mots :

« , du transport ferroviaire de marchandises ».

II. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le fret ferroviaire français a répondu présent face à la crise du Covid19 de façon exemplaire. Grâce à la mobilisation de ses personnels, le secteur a réussi à opérer en moyenne jusqu'à 60% de sa capacité nominale pendant le confinement participant activement au maintien de la chaîne logistique d'approvisionnement.

Pourtant son engagement et son efficacité dans la crise ne peuvent cacher les difficultés du fret ferroviaire français. Le mouvement social sur la réforme des retraites est venu fragiliser un équilibre économique déjà instable, avec près de 65 millions d'euros de pertes soit 80% du chiffre d'affaires du secteur. La crise du Covid-19 a aggravé la situation puisque le secteur a tout de même enregistré une baisse de 40% des trafics pendant la crise.

Les opérateurs fonctionnent encore aujourd'hui à environ à environ 65% de leurs capacités ce qui n'est pas supportable pour des entreprises qui ont des frais fixes peu compressibles et des surcoûts opératoires, malgré l'effet bénéfique du dispositif de chômage partiel.

A l'heure de la transition écologique les bénéfices du fret ferroviaire ne sont pas à prouver: impact carbone marginal, maillage territorial extrêmement fin, connectivité sur l'Europe et avec les pôles d'échanges portuaires et aéroportuaires. Conscient de ce potentiel la loi d'orientation des mobilités a acté l'élaboration d'une stratégie nationale pour le fret ferroviaire d'ici au 1er janvier 2021.

Mais il faut aider le secteur à tenir jusque là, en particulier ses acteurs les plus vulnérables, dans les territoires tels que les opérateurs ferroviaires de proximité, les détenteurs de wagons, et de nombreux fournisseurs et équipementiers

C'est pourquoi cet amendement vise à rendre éligible le secteur du transport ferroviaire de marchandises au dispositif exceptionnel d'exonération de cotisations patronales et contributions sociales au même titre que le transport de tourisme et le transport aérien, pour aider le secteur à tenir le choc et envoyer un signal politique fort dans sa direction