

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-664

présenté par

M. Orphelin, Mme Bagarry, Mme Cariou, Mme Chapelier, M. Chiche, Mme Yolaine de Courson, Mme Forteza, Mme Gaillot, M. Julien-Laferrière, M. Nadot, M. Taché, Mme Tuffnell, M. Villani et Mme Batho

ARTICLE 33**ÉTAT B****Mission « Plan de relance »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Écologie	2 827 000 000	0
Compétitivité	0	0
Cohésion	0	2 827 000 000
TOTAUX	2 827 000 000	2 827 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rehausser fortement le financement dédié au ferroviaire dans le plan de relance afin de permettre d'engager une **véritable relance ferroviaire**. A l'heure de la mise en oeuvre du plan de relance, censé mettre la transition écologique au premier rang des priorités du pays, nous sommes face à un choix: opter pour de petits pas ou pour de grandes avancées.

Les débats en commission ont confirmé que les montants en discussion n'étaient clairs pour personne. Les députés n'avaient pas les éléments leur permettant d'apprécier quel montant total était consacré par le plan de relance au ferroviaire pour l'année 2021, ni quelle proportion de ce montant concernait des dépenses réellement nouvelles par rapport aux investissements déjà prévus antérieurement à la crise sanitaire, alors que la partie la plus importante de ce montant semble consacrée à une compensation des pertes de la SNCF. Une clarification est indispensable.

La relance du train contribuera à la réponse au défi climatique, permettra de revitaliser les territoires, contribuera à la stratégie de relocalisation industrielle ainsi qu'à rendre la mobilité accessible pour tous dans un objectif de justice sociale.

La relance ferroviaire doit être prévue sur 10 ans afin de revitaliser durablement le secteur et de permettre une hausse effective de la part modale du train, tant pour les voyageurs que pour le fret. Une trajectoire pluriannuelle devra prendre le relais du présent projet de loi de finances pour assurer une relance ferroviaire dans la durée, avec une vision de moyen et long terme, seule méthode permettant d'engager une dynamique solide d'augmentation de la part modale du train voyageurs et fret en France. Cette stratégie devra être suivie et évaluée, avec un point d'étape à prévoir deux ans après la promulgation de la présente loi de finances.

Des investissements importants sont nécessaires annuellement sur 10 ans pour :

- **régénérer le réseau**, tant sur les petites lignes que sur le réseau structurant ;
- assumer les surcoûts de travaux liés à la réalisation des indispensables **travaux de régénération du réseau sans interrompre la circulation**, notamment par la réalisation de travaux de nuit sur une seule voie avec maintien de la circulation sur la voie adjacente, l'embauche de personnel SNCF Réseau pour réaliser des travaux de haut niveau de sécurité, la garantie d'itinéraires *bis* en cas de coupure exceptionnelle des 2 voies, l'équipement des voies pour la circulation en sens inverse afin de doubler sur la voie d'en face ;
- **investir dans la fluidification du trafic**, par la réalisation de voies d'évitement permettant le dépassement entre trains, l'accélération du remplacement du système de contrôle commande signalisation et l'adoption du système européen **ERTMS** de gestion du trafic (éligible à des financements européens) permettant 40 à 50% de circulation en +, la modernisation des outils de SNCF Réseau dédiés à l'allocation des sillons, et la résorption des nœuds ferroviaires en entrées de ville ;
- **atteindre une part modale du fret ferroviaire de 18% en 2030** (soit la moyenne européenne actuelle) puis 30% en 2035 (part modale en France en 1984 et part modale actuelle en Suisse, Belgique et Autriche), avec un accompagnement financier destiné d'une part à SNCF Réseau afin de faire du fret une priorité financière et stratégique pour l'entreprise, et d'autre part aux autres acteurs du fret ferroviaire dont les exploitants et chargeurs, sous forme d'aides à l'exploitation (aides au transport combiné rail-route, au transbordement (aide à la pince), au wagon isolé, baisse des péages) ;
- **développer d'ici 2030 15 lignes nationales et 15 lignes intra-européennes de train de nuit**, grâce au lancement dès 2021 de la production des nouvelles voitures nécessaires, et à la coopération avec nos voisins européens dont beaucoup sont déjà engagés dans une dynamique de relance des trains de nuit (Autriche, Italie, Suisse, Allemagne, etc.);
- **investir dans la réduction de l'empreinte carbone du train**, par le renouvellement de la motorisation des trains sur les petites lignes et des trains de nuit pour sortir du diesel (électrification légère des lignes, motrices hybrides, carburants alternatifs biogaz et

- hydrogène vert), et le développement du train à hydrogène avec pile à combustible dans les cas où l'électrification des voies n'est pas avantageuse ;
- **investir dans la multimodalité**, par la synergie avec les livraisons à vélo pour le dernier kilomètre, la synergie avec le transport fluvial, l'intermodalité vélo pour les usagers: accessibilité de la gare via le réseau cyclable, stationnement vélo sécurisé dans les gares d'ici 2022 (et non 2024 comme prévu dans la LOM), emport vélos dans les trains, services de réparation et de location de vélos en gare. ;
 - **investir dans l'attractivité du train**, notamment par l'accélération de l'équipement des voies en relais Wifi et la modernisation de l'offre de train de nuit (classe business, petit-déjeuner, attentes actuelles des usagers).

L'investissement nécessaire pour ce faire est de 3 milliards d'euros par an : 1,5 milliards d'euros pour la relance du fret ferroviaire (chiffres : coalition 4F), 0,5 milliard d'euros pour la régénération du réseau structurant (chiffres : audit 2018 de l'état du réseau ferroviaire en rapport avec le Contrat de Performance État - SNCF Réseau 2017-2026), 0,7 milliard d'euros pour la régénération des petites lignes selon le rapport Philizot, 0,2 milliard d'euros pour la résorption des noeuds ferroviaires (scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018), et 0,150 milliard d'euros pour le développement du train de nuit (chiffres du collectif Oui au train de nuit).

Les montants consacrés au ferroviaire par le présent projet de loi de finances ne sont donc pas suffisants. Il est rappelé à ce propos que les 4,1 milliards d'euros prévus pour la recapitalisation de la SNCF à destination de SNCF Réseau ne permettront pas d'accélérer les travaux de régénération du réseau mais de maintenir l'entreprise à flot et garantir la réalisation de travaux déjà planifiés, après les pertes importantes subies du fait de la crise sanitaire par une entreprise qui n'était déjà pas en bonne santé financière (pertes de chiffre d'affaires de la SNCF estimées en juillet dernier à 4 Md€, SNCF ayant été particulièrement touché puisque la réduction drastique de la circulation sur le réseau ferré a entraîné la chute des redevances habituellement perçues). Il est rappelé également que sur les 0,65 Md€ de crédits de la mission Relance dédiés au soutien au secteur ferroviaire, seuls 173 M€ sont ouverts en crédits de paiement pour 2021.

Il est en conséquence proposé d'augmenter de 2,827 milliards d'euros le budget alloué au programme 362 « Écologie » de la mission « Plan de relance », au profit de l'action 07 « Infrastructures et mobilités vertes », pour son volet « Soutien au secteur ferroviaire ». 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 2,827 milliards d'euros sur un autre programme, ici l'action 01 « Sauvegarde de l'emploi » du programme 364 « Cohésion », avec bien évidemment le souhait que le Gouvernement lève le gage.

Cet amendement a été travaillé avec l'aide d'éléments provenant du Réseau Action Climat, de la Coalition 4F et du Collectif Oui au train de nuit.