

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 novembre 2021

PLFR POUR 2021-II - (N° 4702)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 12

présenté par

Mme Rubin, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, Mme Panot, M. Prud'homme, M. Quatennens,
M. Ratenon, Mme Ressiguier, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 4**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement suppl. ouvertes	Autorisations d'engagement annulées	Crédits de paiement suppl. ouverts	Crédits de paiement annulés
Infrastructures et services de transports	-80 000 000	0	-80 000 000	0
Affaires maritimes	0	0	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0	0	0
Prévention des risques	0	0	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0	0	0
Service public de l'énergie	0	0	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0	0	0
Investissements dans le secteur ferroviaire (<i>ligne nouvelle</i>)	+80 000 000	0	+80 000 000	0
TOTAUX	0	0	0	0
SOLDE	0		0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement d'appel vise à transférer 80 millions d'euros en AE et CP du programme « Infrastructures et services de transports » vers un nouveau programme « investissements dans le secteur ferroviaire », au sein de la Mission Écologie, développement et mobilité durables.

La réforme ferroviaire de 2014, a scindé l'édifice SNCF en trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC). Puis, celle de 2018, a changé le statut d'EPIC pour celui de société nationale à capitaux publics : c'est le premier pas habituel vers une privatisation. L'exemple de GDF l'illustre bien. Depuis, d'un côté, SNCF Réseau s'endette inexorablement car l'entretien des rails est un coût, de l'autre les profits de SNCF Mobilités, séparé, ne finance pas le réseau. Cela permet au Gouvernement, en échange de la reprise de cette dette, de justifier l'objectif absurde et purement idéologique d'équilibre dès 2024, qui aggrave le sous-développement ferroviaire qui frappe la France depuis des décennies. L'hexagone compte déjà deux fois moins de lignes ferroviaires (30 000 km) qu'à la création de la SNCF dans les années 1930 (60 000 km en comptant les lignes locales) et a perdu plus de 10 000 km de lignes nationales).

En plus d'être une régression pour la mobilité des Français, le démantèlement de la SNCF est un

désastre écologique. Alors que le ferroviaire représente 10 % des trafics de personnes et de marchandises en France, le rail ne représente que 2 % de l'énergie consommée par les transports et 1 % des gaz à effet de serre qu'ils émettent. Pourtant, le ferroviaire continue de régresser, au profit des transports routiers polluants.

Face à ce tableau, Emmanuel Macron ne trouve rien de mieux à faire que de promettre des avions bas carbone en 2030, tandis que le PDG d'Airbus parle d'un développement d'un avion neutre en carbone pas avant 2035. 300 compagnies aériennes regroupées dans l'Association du transport aérien international (IATA) ne visent la neutralité qu'en 2050. Au-delà des questions d'échéance, il est nécessaire de rappeler que l'avion neutre en carbone est un mythe, car il nécessite des biocarburants qui concourent pour une part à la déforestation importée ou s'appuie sur des techniques de compensation carbone. Nous avons d'autres priorités : relancer véritablement l'investissement dans le secteur ferroviaire.