

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 décembre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4709)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N ° 144

présenté par  
M. Chiche  
-----

**ARTICLE 20****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Infrastructures et services de transports	2 827 000 000	0
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	2 827 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
<b>TOTAUX</b>	2 827 000 000	2 827 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à rehausser fortement le financement dédié au ferroviaire afin de permettre d'engager une véritable relance ferroviaire. A l'heure de la mise en œuvre 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. Elle est indispensable si l'on veut atteindre les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone de +27% de trafic ferroviaire en 2030 et +79% en 2050, inatteignables avec la dynamique d'investissement actuelle comme le montre l'étude du Réseau Action Climat, de la Fondation Nicolas Hulot et de France Nature Environnement intitulée "Transport ferroviaire: sommes-nous sur les bons rails?" et parue en octobre 2020.

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 structurant et les lignes de desserte fine du territoire;  
atteindre une part modale du fret ferroviaire de 18% en 2030 puis 30% en 2035 (part modale

en France en 1984)

développer d'ici 2030 15 lignes nationales et 15 lignes intra-européennes de train de nuit  
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;  
investir dans l'attractivité du train.

L'investissement nécessaire pour ce faire est de 3 milliards d'euros supplémentaires par an jusqu'en 2030.

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 203 « Infrastructures et services de transports » de la mission « Ecologie, développement et mobilité durables », au profit de l'action 41 « 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 09 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « Service public de l'énergie », 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.