

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N ° II-2638

présenté par

M. Forissier, M. Jean-Pierre Vigier, M. Brigand, Mme Serre, M. Vatin, M. Bazin, M. Hetzel,
M. Descoeur, Mme Anthoine, Mme Bonnard, Mme Bazin-Malgras, M. Portier, Mme Louwagie,
M. Taite, M. Viry et M. Habert-Dassault

ARTICLE 27**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	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	3 000 000 000
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
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Fonds d'investissement pour la relance du transport ferroviaire (<i>ligne nouvelle</i>)	3 000 000 000	0
TOTAUX	3 000 000 000	3 000 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à abonder de 3 milliards d'euros le programme nouvellement créé "Fonds d'investissement pour la relance du transport ferroviaire", afin de respecter nos objectifs pour lutter contre le réchauffement climatique, en portant un projet ambitieux sur le ferroviaire, qui servirait à tous les territoires, y compris les territoires ruraux, pour l'année 2023. Ce fonds a pour objectif d'être abondé tous les ans de la même somme.

En Europe, de nombreux pays investissent dans le ferroviaire, car ils ont compris que le développement des territoires, le développement de notre économie et la lutte contre le réchauffement climatique passaient par le ferroviaire. Par exemple, l'Allemagne met sur la table 86 milliards d'euros sur dix ans pour développer le secteur. Les Italiens, eux, investissent 170 milliards d'euros. Contre seulement 4 milliards d'euros en France pour le plan de relance ferroviaire (3 840 845 046 milliards d'euros exactement).

La France répète depuis de nombreuses années la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, sans s'en donner vraiment les moyens. Les transports sont le premier poste émetteur en

France, à hauteur de 31% contre 0,3% pour la part du ferroviaire. Nous devons inverser la tendance, et nous doter de moyens ambitieux pour repenser les modes de transports, et orienter les déplacements par la route vers les déplacements par le rail, autant que possible, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Le 21 octobre, Carole Delga, Présidente de l'association des Régions de France, tire le signal d'alarme : "Si l'État n'investit pas à hauteur de 100 milliards d'euros sur 10 ans, le réseau de trains français va sombrer [...], la moitié des lignes vont fermer dans les cinq ans, avec des conséquences dramatiques pour les territoires et l'économie du pays. [...] Il faut un plan de 100 milliards d'euros d'investissements pour les 10 ans à venir [...] pour un vrai choc ferroviaire, avec des crédits européens et une révision complète des budgets consacrés par l'État au train."

Quelques jours plus tôt, c'était au tour de M. Jean-Pierre Farandou, Président de la SNCF d'alerter le Gouvernement : "On a besoin d'un État stratège sur ces questions.", souhaitant doubler les volumes de fret et de voyageurs d'ici à 2030.", estimant qu'il faudrait 100 milliards d'investissements supplémentaires de l'État, sur 15 ans.

Même si la politique du Gouvernement va dans le bon sens, avec la relance des trains de nuit, l'émergence de la grande vitesse dans l'est de l'Europe et sa connexion aux réseaux ferrés de l'Ouest, la rénovation de certains tronçons notamment sur la ligne POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse), les moyens alloués ne vont pas assez loin.

Le Gouvernement manque d'ambition face à l'urgence climatique et sociale. Les moyens doivent s'amplifier considérablement, et les territoires ruraux doivent faire partie de ce tournant historique que nous demandons pour le ferroviaire français.

Le ferroviaire de demain n'est pas celui d'hier : il est digitalisé, moderne, pourvoyeur de technologies de pointe. Atteindre cet objectif serait donc bon pour l'environnement, pour l'industrie, pour l'emploi non délocalisable et pour les territoires.

Pour cela, il faut établir trois grandes priorités pour le réseau ferré français : la régénération, la modernisation, et la construction. Certains rails ont plus de soixante ans, il faut accélérer ce travail de régénération. Par exemple, selon l'AQST (Autorité de qualité de service dans les transports), la ligne Saint-Pierre-des-Corps - Paris (Montparnasse) est l'une des plus mauvaises lignes faute d'investissements (entre 25 et 30% de retard sur les 5 dernières années). Il en est de même avec les liaisons très fréquentées de Paris-Chartres et de Paris-Montargis avec des voies vieillissantes, peu nombreuses et où tous les types de train se croisent (RER, TER et Intercités).

Dans le même temps, il faut moderniser en développant l'ERTMS, qui permettra d'augmenter le nombre de circulations sur le réseau existant, et en accélérant la digitalisation des grands postes d'aiguillage. Enfin, il faut construire et reconstruire de nouvelles lignes, que ce soit des lignes du quotidien ou de la grande vitesse dans des territoires aujourd'hui moins bien desservis. En effet, des

lignes structurantes ont besoin d'être relancées, pour désenclaver des territoires et créer enfin des connexions qui ont une logique territoriale, comme la ligne Châteauroux - Tours.

Cette politique de relance ambitieuse du ferroviaire, doit évidemment s'accompagner d'un effort de l'Etat auprès des Régions, qui investissent près de 6 milliards par an, en infrastructure et en matériels roulants, dont 2,3 milliards rien qu'en Ile-de-France.

Ce soutien de l'Etat aux régions peut se faire par un accompagnement dans l'investissement en matériels roulants beaucoup plus important, adaptés à la transition écologique et énergétique (trains à hydrogène ou hybrides).

Aujourd'hui, quatre Régions ont commencé à acheter des trains à hydrogène, avec l'aide de l'État : Grand Est, Auvergne Rhône-Alpes, Bourgogne Franche Comté et Occitanie. Cependant, les régions payent les deux tiers du coût, quant l'État paye le tiers restant. Or, en Allemagne, c'est l'inverse : deux tiers de la facture pour l'État fédéral, un tiers pour les Länder.

Comme le demande Carole Delga, "il faut que l'État double son niveau d'engagement" auprès des régions.

En tout état de cause, le Gouvernement ne peut plus attendre pour s'engager dans ce tournant.

Un tournant indispensable si nous voulons garder notre compétitivité française en ayant une vision à 20, 30 ans. Indispensable aussi pour nos territoires ruraux, qui doivent être partie prenante de cette ambition, en voyant l'offre ferroviaire augmenter, et non l'inverse, comme nous pouvons le voir malheureusement dans de nombreuses communes rurales, telle Argenton-sur-Creuse. Indispensable enfin pour l'emploi dans nos territoires, pour nos jeunes qui souhaitent voyager, travailler, afin d'offrir à la génération de nos enfants et petits-enfants, une France où enfin tous les départements sont connectés, par des infrastructures modernes et répondant au défi climatique.

D'où l'objet de cet amendement.

Les règles de recevabilité nous obligeant à gager via un transfert de crédits provenant d'autres programmes de la mission, les crédits permettant d'abonder en CP le programme nouvellement créé sont issus d'un transfert de crédits répartis comme suit entre les actions du programme n°345 "Service public de l'énergie" :

programme n°345 action 12 "Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques : 0,645 milliards en CP et en AE ;

programme n°345 action 09 "Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale" : 2,355 milliards en CP et en AE.