

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CD48

présenté par

M. Leseul, M. Delautrette, rapporteur Mme Jourdan, M. Bertrand Petit et les membres du groupe
Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)**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	3 000 000 000	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	2 400 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	600 000 000
<i>dont titre 2</i>	0	600 000 000
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
TOTAUX	3 000 000 000	3 000 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à renforcer de 3 milliards d'euros le soutien au ferroviaire.

À plusieurs reprises et dans le cadre d'une audition récente en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, le PDG de la SNCF a chiffré le besoin d'investissement supplémentaire à 100 milliards d'euros sur 15 ans pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et doubler la part du ferroviaire. L'État participerait à hauteur de 50 % de ce financement. Le report de 10 % de la part modale de fret et voyageurs de la route au rail remplirait 22 % à 33 % de l'objectif de décarbonation des transports de la France.

Une partie importante de ce montant sera fléchée sur la qualité du réseau. L'âge moyen du réseau ferroviaire français est d'environ 30 ans contre 17 en Allemagne qui a pourtant présenté en 2019 un plan d'investissement record de 86 milliards d'euros jusqu'en 2030, soit 8.6 milliards par an ! De la même manière l'Italie vient d'annoncer un plan de 120 milliards d'euros sur 10 ans en faveur du ferroviaire. Il faut une vision de long terme pour le ferroviaire avec la mise en place d'un grand plan d'investissement pour doubler la part du train en France, développer des RER métropolitains qui relieront des territoires éloignés, doubler la part du Fret et moderniser l'ensemble du réseau. Nous proposons d'organiser un débat à l'Assemblée sur la politique ferroviaire du pays qui pourrait déboucher sur une programmation pluriannuelle du ferroviaire à l'instar de ce qui existe pour l'énergie.

Cet investissement massif dès la première année permettra d'enclencher une politique ferroviaire globale à travers plusieurs aspects :

- Les « petites » lignes : Nous avons indiqué dès la discussion sur la Loi d'orientation des mobilités le risque de délaissement de ces « petites lignes », pourtant si importantes sur nos territoires notamment ruraux. Elles garantissent l'attractivité économique et touristique, la mobilité des populations à l'intérieur et entre les territoires et constituent une alternative bas-carbone à la voiture individuelle.
- Les trains de nuit : Nous proposons de multiplier ces trains de nuit sur le territoire, mais aussi avec nos partenaires européens.
- Le fret ferroviaire : Ces 20 dernières années, des centaines de gares de fret et d'embranchements ont été fermés et le nombre de cheminots travaillant à Fret SNCF est passé de 12 000 à 4 000. Afin d'enrayer cette dynamique et se fixer un objectif de 30 % du transport de marchandises par le fret ferroviaire avant 2030, nous proposons de stopper la privatisation de Fret SNCF, d'accorder un bonus écolo aux entreprises réalisant 50 % de leur transport de marchandise par rail et de prélever 1 milliard par an sur les profits réalisés sur les sociétés d'autoroutes afin d'investir dans le développement des infrastructures de fret ferroviaire.

Les investissements seraient répartis de la manière suivante :

- 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 nœuds ferroviaires (scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018), et 0,1 milliard d'euros pour le développement du train de nuit (chiffres du collectif Oui au train de nuit).

Cette mesure est particulièrement nécessaire quelques mois après la signature malheureuse du contrat de performance entre l'État et la SNCF Réseau, qui est parvenu à faire l'unanimité contre lui en raison de son manque d'ambition. Il pourrait conduire à de nombreux ralentissements sur le réseau et même des fermetures de lignes. Le nouveau contrat de performance entérine en effet la dégradation de l'indice de consistance de la voie (ICV) qui permet de mesurer l'état des voies. Plusieurs dizaines de lignes seraient concernées par cette dégradation telles que : Caen-Alençon-Le Mans-Tours, Nantes-La Roche-sur-Yon-La Rochelle-Bordeaux ou encore Bourges-Montluçon.

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.

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 2,4 milliards d'euros en AE et CP de l'action 11 « Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain » du programme 345 « Service public de l'énergie » et 600 millions d'euros en AE et CP (titre 2) de l'action 07 « Pilotage, support, audit et évaluations » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » afin d'abonder de 3 milliard d'euros en AE et CP l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

Le but de notre groupe n'est ni de diminuer le soutien de l'État dans les zones non interconnectées ni de réduire les crédits alloués au pilotage des politiques du Ministère mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.