

ASSEMBLÉE NATIONALE

8 décembre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 598)

| | |
|--------------|--|
| Commission | |
| Gouvernement | |

AMENDEMENT

N ° 203

présenté par

Mme Arrighi, Mme Batho, M. Bayou, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain,
M. Fournier, Mme Garin, M. Iordanoff, M. Julien-Lafferrière, Mme Laernoës, M. Lucas,
Mme Pasquini, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sas,
Mme Sebaihi, M. Taché, Mme Taillé-Polian et M. Thierry

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 | 2 000 000 000 | 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 | 1 000 000 000 |
| Service public de l'énergie | 0 | 1 000 000 000 |
| 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 |
| TOTAUX | 2 000 000 000 | 2 000 000 000 |
| SOLDE | 0 | |

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le rapport Rivier de 2005 qui pointait l'insuffisance de ressources pour la maintenance de l'infrastructure avait souligné l'ampleur et la gravité de la dégradation du réseau ferroviaire causée par un sous-investissement chronique dans son renouvellement.

Dans son avis sur le budget 2022 de SNCF Réseau, l'Autorité de régulation des transports (ART) dénonce le manque de moyens consacrés à la régénération du réseau. Elle souligne que l'enveloppe d'investissement dans la régénération du réseau prévue en 2022 est inférieure à la trajectoire prévue dans le contrat de performance 2017-2026. L'ART considère cet écart d'autant plus regrettable qu'il fait suite à deux autres exercices (2020 et 2021) au cours desquels cette trajectoire n'avait pas non plus été respectée.

Le retard accumulé en matière d'investissements pour la régénération prend une ampleur d'autant plus conséquente que la trajectoire fixée était déjà, comme le souligne également l'ART dans son avis, très en retrait par rapport aux 3,5 milliards d'euros d'investissements annuels recommandés par les experts.

Le projet d'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État ne prévoit pas d'évolution de l'enveloppe de régénération qui continuerait à stagner autour de 2,8 milliards d'euros jusqu'en 2030. D'après SNCF Réseau, les montants nécessaires aujourd'hui pour réellement renouveler le réseau est de 3,8 milliards d'euros par an, soit un besoin de financement d'1 milliard d'euros chaque année sur la durée du contrat de performance.

La modernisation du réseau ferroviaire nécessite un investissement supplémentaire qui s'élève à 15 milliards d'euros. La modernisation du réseau suppose un déploiement rapide du système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS) et de la commande centralisée du réseau (CCR).

Cet amendement propose d'étaler sur 10 ans le financement de la régénération du réseau, soit un investissement d'un milliard d'euros par année à compter de l'année 2023 et sur 15 ans les investissements pour la modernisation du réseau, soit un investissement de 1 milliard d'euros par année à compter de l'année 2023.

L'amendement procède donc :

- D'une part à l'augmentation de deux milliards d'euros en AE et CP de l'action *41 - Ferroviaire* du programme « Infrastructures et services de transports »,

- D'autre part à la réduction à hauteur d'un milliard d'euros en AE et CP les crédits de l'action *03- Aides à l'acquisition de véhicules propres* du programme « Énergie, climat et après-mines » et d'un milliard d'euros en AE et CP, les crédits de l'action *11 - Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain* du programme « Service public de l'énergie ».

Cette baisse vise uniquement à respecter les règles de recevabilité. Les auteurs de cet amendement n'ont aucune intention de baisser les crédits de cette action et souhaitent que le Gouvernement lève le gage.