

N° 33
SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

7 décembre 2022

RÉSOLUTION

*pour le développement
du transport ferroviaire*

Le Sénat a adopté la résolution dont la teneur suit :

Voir le numéro :

Sénat : 144 (2022-2023).

Le Sénat,

Vu l'article 34-1 de la Constitution,

Vu le chapitre XVI du Règlement du Sénat,

Vu les Accords de Paris sur le climat adoptés en 2015,

Vu les articles 1 à 6 de la loi organique n° 2009-403 du 15 avril 2009 relative à l'application des articles 34-1, 39 et 44 de la Constitution,

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Vu l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales qui régit les zones à faibles émissions afin de réduire l'usage de véhicules polluants,

Vu l'article L. 229-25 du code de l'environnement relatif aux bilans d'émissions de gaz à effet de serre,

Vu le décret n° 2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport et les rapports sur les bilans carbone qui en découlent,

Vu les articles D. 1431-1 à D. 1431-23 du code des transports, qui fixent les principes de calcul communs des émissions de gaz à effet de serre à tous les modes de transport (aérien, ferroviaire ou guidé, fluvial, maritime, routier),

Vu le contrat de performance État-SNCF Réseau 2021-2030,

Vu le rapport d'information n° 570 (2021-2022) de MM. Hervé Maurey et Stéphane Sautarel, fait au nom de la commission des finances du Sénat sur la situation de la SNCF et ses perspectives,

Vu l'intégralité des rapports d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) des Nations unies et leurs conclusions,

Vu les rapports « Secten » présentant annuellement les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en France, par secteur et sous-secteur,

Considérant le vote de l'amendement II-345 au projet de loi de finances pour 2023, largement adopté par l'Assemblée nationale le 31 octobre 2022 et abondant le budget du transport ferroviaire de 3 milliards d'euros, non retenu par le Gouvernement à la suite de l'emploi de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution ;

Considérant que la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte fixe l'objectif d'une réduction de 40 % de réduction de ses émissions d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990 ;

Considérant la stratégie nationale bas-carbone figurant dans la loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat qui fixe l'objectif de neutralité carbone d'ici 2020 ;

Considérant la fermeture de la moitié du réseau ferroviaire depuis 1930 ;

Estime urgente la définition d'un rééquilibrage modal du transport routier vers le transport ferroviaire afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, avec un objectif d'une part de 25 % du ferroviaire dans le transport de marchandises d'ici 2050 et de 25 % du ferroviaire dans le transport de voyageurs ;

Estime que le transport ferroviaire de marchandises, et notamment l'activité de wagon isolé, correspond à une activité d'intérêt général et participe directement aux objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'aménagement du territoire, en plus d'avoir une incidence réelle en faveur de la réindustrialisation ;

Estime nécessaire de lancer un grand plan de reconquête industrielle sur la base d'un plan d'investissement dans le matériel roulant ;

Propose de développer le trafic ferroviaire à partir des infrastructures stratégiques telles que les ports maritimes ou les marchés d'intérêt national en analysant et en massifiant les flux de marchandises vers ces espaces, tout en développant le transport combiné *via* des plateformes favorables à un transport écologique sur le dernier kilomètre ;

Estime nécessaire, pour développer le fret ferroviaire, d'autoriser une plus grande masse sur les trains ;

Considère que le développement du transport ferroviaire de voyageurs participe au droit à la mobilité, à la lutte contre le dérèglement climatique, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la désartificialisation des sols, et qu'il est alors indispensable de développer le réseau ferroviaire, notamment en réhabilitant des lignes ayant été fermées au bénéfice du réseau routier ;

Considère que l'usage du transport ferroviaire demeure trop peu incitatif et avantageux par rapport à ses effets bénéfiques importants pour l'environnement, relativement au transport routier ;

Propose de diminuer le taux de TVA sur l'achat des titres de transport ;

Propose de développer l'offre de trains de nuit, en soutenant une filière industrielle et de service spécifique et à la hauteur des besoins de production et de circulation de matériel roulant ;

Propose de développer des pôles multimodaux, avec des gares de voyageurs et des zones dédiées au transport de marchandises, dans toutes les villes de plus de 2 000 habitants, notamment en favorisant l'investissement et en soutenant la desserte des petites lignes qui garantissent une présence sur l'ensemble du territoire, et en permettant le développement de nouvelles lignes afin de répondre à des besoins particuliers telle la filière bois ;

Estime que les autorités organisatrices des transports doivent avoir les moyens financiers, humains et matériels de développer une offre de transport ferroviaire de nature à augmenter son utilisation et la part du ferroviaire dans le transport de voyageurs et de marchandises ;

Propose de prendre des dispositions exceptionnelles pour contenir fortement l'incidence du prix de l'énergie sur les finances de SNCF Réseau et des autorités organisatrices de transports (AOT) et, ainsi, de contenir les tarifs pour les voyageurs ;

Propose de rattraper la moyenne de circulation quotidienne de trains par kilomètre de ligne des pays membres du réseau européen des régulateurs ferroviaires indépendants, et de rester au-dessus ;

Propose de réviser le contrat de performance État-SNCF Réseau 2021-2030 afin de fixer une ambition de modernisation du réseau sur tout le territoire afin d'augmenter la sécurité et les fréquences sur les sillons ;

Propose de réviser le contrat de performance État-SNCF Réseau 2021-2030 afin de donner une place cohérente au fret conformément à l'objectif du doublement de la part du fret d'ici à 2030 ;

Propose au Gouvernement d'initier un grand plan de rénovation des « petites lignes » ;

Invite le Gouvernement à répondre au mécontentement des usagers ;

Invite le Gouvernement à mettre en œuvre un grand plan d'envergure nationale pour le développement du transport ferroviaire dans toutes ses composantes.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 7 décembre 2022.

Le Président,

Signé : Gérard LARCHER