

Priorité à l'investissement dans le réseau ferré existant

L'explosion du prix des carburants rend plus difficile chaque jour, et notamment pour les plus modestes, les déplacements en voiture. Les transports routiers représentent 31,7% des émissions de gaz à effet de serre dans notre région. Il y a dès lors urgence à organiser le report modal vers le train partout où cela est possible.

Avec 28 000 km de voies ferrées, la France dispose du deuxième réseau le plus étendu d'Europe. **Un réseau qui souffre néanmoins d'un sous-investissement chronique** pour son entretien : selon l'Alliance pour le Rail, notre pays n'a consacré en 2021 que 45 € par habitant pour les infrastructures ferroviaires, contre 158 € en Angleterre, 413 € en Suisse et 607 € au Luxembourg.

Conséquence : **l'âge moyen du réseau ferré français est de 30 ans**, deux fois plus qu'en Allemagne et en Suisse. Ce vieillissement entraîne de plus en plus de ralentissements qui pénalisent au quotidien l'ensemble des usagers (5500 km de limitations temporaires de vitesse en 2017). Un problème d'ailleurs bien identifié qui a conduit la région à conclure récemment une convention d'objectifs et de performance avec SNCF Réseau.

Le financement de l'entretien du réseau ferré national est une compétence de l'État. Le ministre des transports Clément Beaune a annoncé un investissement de 2,9 milliards d'euros par an. Lors de son audition au Sénat, le PDG de la SNCF Jean-Pierre Farandou a affirmé que ce montant ne permettra pas « *d'aller au bout d'une ambition forte d'une régénération consistante* » et a appelé à « *mettre plus d'argent pour limiter l'érosion* ». Il avait au cours de l'été demandé **un investissement de 100 milliards d'euros sur 15 ans**.

L'État est également compétent pour l'organisation des trains d'équilibre du territoire (TET) et des trains de nuit, **véritables outils de désenclavement des territoires**.

Enfin, lors de l'examen à l'Assemblée nationale du projet de loi de finances pour 2023, plusieurs parlementaires de différents groupes ont soutenu la réduction à 5,5% de la TVA sur les transports en commun. Défendue par de nombreuses autorités organisatrices de la mobilité (AOM), cette mesure permettrait aux collectivités de dégager des marges financières pour contenir les tarifs et financer le nécessaire développement des dessertes.

Pour ces raisons, le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes demande au Gouvernement et au Parlement, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2023 et du projet de loi de programmation des finances publiques 2023-2027 :

- **de consacrer 100 milliards d'euros sur 15 ans à la régénération du réseau ferré et au développement des TER, des RER métropolitains, des trains de nuit et des trains d'équilibre du territoire, en particulier en AuRA où l'État doit assumer la responsabilité qui est la sienne du financement des infrastructures pour que la Région se consacre à son seul domaine de compétence : l'achat de matériel roulant.**
- **de réduire à 5,5% la TVA sur les transports en commun pour permettre aux autorités organisatrices de la mobilité de contenir la hausse des prix des billets et ne pas compromettre les investissements.**