

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 novembre 2010

LOI DE FINANCES POUR 2011 - (n° 2824)  
(Seconde partie)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° II - 162

présenté par  
M. Launay, M. Vergnier, M. Boisserie et Mme Orliac

-----  
**ARTICLE 48****État B****Mission "Écologie, développement et aménagement durables"**

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

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Infrastructures et services de transports	400 000 000	0
Sécurité et circulation routières	0	0
Sécurité et affaires maritimes	0	0
Météorologie	0	0
Urbanisme, paysages, eau et biodiversité	0	0
Information géographique et cartographique	0	0
Prévention des risques	0	0
<i>Dont titre 2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Énergie, climat et après-mines	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer	0	400 000 000
<i>Dont titre 2</i>	<i>0</i>	<i>50 000 000</i>
<b>TOTAUX</b>	400 000 000	400 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement entend prévoir des crédits dans le projet de loi de finances pour 2011 pour la régénération de la ligne ferroviaire Paris – Orléans – Limoges – Toulouse.

La ligne Paris – Orléans – Limoges – Toulouse contribue à desservir 32 départements, 7 grandes métropoles de plus de 3 millions d'habitants. Elle comporte 8 carrefours ferroviaires et 4 transversales. L'intérêt économique est donc évident.

La régénération de la ligne devrait permettre de consolider la vocation mixte – voyageur et fret – de l'axe et reconnaître la pertinence majeure de cette ligne pour l'aménagement du territoire et son maillage ferroviaire. En effet, cette ligne permet la connexion avec les transversales reliant la façade Atlantique à la région lyonnaise et plus tard à l'Italie et à l'Europe de l'est.

En outre, l'amélioration de la performance de cette ligne qui permet notamment de doubler l'autoroute A 20 réduira significativement les émissions de gaz à effet de serre. En effet, le fer émet 10 fois moins de gaz à effet de serre que la route alors que 80% du fret est routier sur cet axe.

Enfin, une ligne plus performante améliorera la sécurité globale des transports en réduisant les risques d'accidents impliquant les camions dont les conséquences humaines, sociales et écologiques sont désastreuses.

Seraient diminués à due concurrence les crédits de l'action n°8 du programme 203 – 25 000 000 euros et l'action n°9 du programme 203 – 25 000 000 euros. Les diminutions restantes étant réparties au prorata sur les actions n°1 : 25 000 000 euros, n°3 : 300 000 000 euros, et n°5 : 25 000 000 euros hors titre 2.