ASSEMBLÉE NATIONALE

27 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° II-1529

présenté par

Mme Dubié, Mme De Temmerman, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Clément,
M. Colombani, Mme Frédérique Dumas, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Lassalle,
M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel et M. Simian

ARTICLE 20**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	0	0
Affaires maritimes	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	1 500 000 000
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'investissement pour reconstituer un parc de matériel roulant de nuit et relancer progressivement un réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe (<i>ligne nouvelle</i>)	1 500 000 000	0
TOTAUX	1 500 000 000	1 500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose d'investir 1,5 milliards d'euros afin de construire un parc de matériel roulant de nuit et de déployer à horizon 2030 un véritable réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe.

Dans son récent rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire (T.E.T.) publié en mai 2021, le Gouvernement montre la pertinence de créer un réseau cohérent de trains de nuit.

Ce rapport évalue les besoins en matériel roulant à 600 voitures et 60 locomotives pour un investissement total de 1,5 milliard d'euros. Cette action permet de résorber la pénurie actuelle de matériel roulant pour les trains de nuit. Par ailleurs le parc actuel a déjà plus de 40 ans et il est trop réduit pour relancer davantage de lignes, au-delà des deux annoncées dans le cadre du plan de relance (Paris-Nice et Paris-Lourdes). La construction de matériel neuf permettra en outre d'enfin offrir une accessibilité PMR et une amélioration du service en proposant une variété de confort allant des sièges inclinables à petits prix et des couchettes jusqu'aux cabines privatives avec douche capables de séduire aussi la classe affaire.

Considérant qu'un délai raisonnable de 4 à 8 années est à prévoir entre la commande du matériel et sa livraison, la mise en service du réseau des trains de nuit à horizon 2030 nécessite d'investir dès à présent dans l'acquisition de ce nouveau matériel roulant.

Cet investissement permettra de structurer en France une nouvelle filière industrielle de construction de matériel roulant. Il permettra aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports : le rapport TET estime que le recours aux trains de nuit permet de diminuer de 95% les émissions de CO2 des déplacements.

Dès lors, cet amendement procède :

- d'une part, à une hausse de 1,5 milliard d'euros des CP et des AE sur le nouveau programme « Fonds d'investissement pour reconstituer un parc de matériel roulant de nuit et relancer progressivement un réseau de trains de nuit en France et vers l'Europe », de la mission Cohésion des territoires ;
- d'autre part, afin de respecter les règles de la recevabilité financière, à une baisse d'un même montant de 1,5Md d'euros des CP et des AE de l'action 9 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « service public de l'énergie » de cette même mission.

Cette baisse vise uniquement à respecter les règles de recevabilité et les auteurs de cet amendement n'ont aucune intention de baisser les crédits de cette action.

Cet amendement a été travaillé avec le collectif « Oui au train de nuit ».