

ASSEMBLÉE NATIONALE

26 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-2065

présenté par

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

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	0	1 500 000 000
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	0
Service public de l'énergie	0	0
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
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 (ligne nouvelle) (<i>ligne nouvelle</i>)	1 500 000 000	0
TOTAUX	1 500 000 000	1 500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement reprend la proposition émise par le Réseau Action Climat – une fédération de vingt-sept associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique - qui propose d'investir 1,5 milliards d'euros afin de reconstituer 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, la Direction Générale des infrastructures et de la Mer (DGITM) confirme qu'un modèle économique bénéficiaire est possible pour les trains de nuit à condition de créer un effet réseau suffisant en constituant un véritable réseau de trains de nuit.

Toutefois la constitution de ce véritable réseau de trains de nuit se heurte à une pénurie de matériel roulant qui empêche toute relance de lignes au-delà des deux annoncées dans le cadre du plan de relance (Paris-Nice et Paris-Tarbes).

Les besoins en matériel roulant à 600 voitures et 60 locomotives pour un investissement total de 1,5 milliards d'euros soit 150 millions d'euros d'investissement pendant 10 ans.

Considérant qu'un délai raisonnable de 5 à 7 années est à prévoir entre la commande du matériel et sa livraison, la mise en œuvre d'un tel réseau de trains de nuit à horizon 2030 nécessite d'investir dès à présent dans l'acquisition de ce nouveau matériel roulant.