

**ASSEMBLÉE NATIONALE**  
27 octobre 2022

---

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° II-2318

présenté par  
M. Ruffin  
-----

**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	40 000 000
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 le développement ferroviaire d'avenir ( <i>ligne nouvelle</i> )	40 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	40 000 000	40 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement d'appel propose de prélever 40 millions € en AE et CP de l'action 52 « Transport aérien » du programme 203 « Infrastructures et services de transport », au profit d'un nouveau programme « Fonds d'investissement pour le développement ferroviaire d'avenir » au sein de la mission « Ecologie, développement et mobilité durables ».

Le fret ferroviaire est le moyen de transport de marchandises le plus viable. 55 camions de 32 tonnes sont nécessaires pour transporter le chargement d'un seul train de fret de 35 wagons. Le transport routier émet à lui seul près d'un tiers des émissions de CO<sub>2</sub> en France, à raison de 82 grammes de CO<sub>2</sub> par tonne-kilomètre contre 8 grammes par tonne-kilomètre pour le ferroviaire.

Pourtant, sous le dernier quinquennat, le gouvernement n'a fait qu'aggraver le délitement du fret ferroviaire. La loi pour un Nouveau Pacte Ferroviaire a aggravé le démantèlement du réseau : transformation de la SNCF en Société Anonyme, filialisation du fret, fin du statut de cheminot, ouverture à la concurrence... Dans le plan "France relance", les mesures en faveur du ferroviaire sont dérisoires en comparaison aux mesures de soutien aux secteurs polluants de l'aéronautique, de

l'automobile, auxquelles s'ajoutent des niches fiscales sur le gazole pour le transport de marchandises.

Avec le plan "France 2030", le gouvernement persiste dans la même direction. La principale annonce dans le domaine des transports porte sur le développement d'avions « bas-carbone », annoncés pour 2030, alors que le PDG d'Airbus parle d'un développement d'un avion neutre en carbone pas avant 2035. 300 compagnies regroupées dans l'Association du transport aérien international ne visent pas cet objectif avant 2050. Au-delà des questions d'échéance, il est nécessaire de rappeler que l'avion neutre en carbone est un mythe, car il nécessite des biocarburants qui concourent à la déforestation importée ou s'appuie sur des techniques de compensation carbone. C'est donc une impasse, dans laquelle le gouvernement s'engouffre, au détriment des infrastructures ferroviaires et du report modal vers le train.

Cette proposition de mouvement de crédits est uniquement formelle, afin de respecter les règles budgétaires. Nous demandons au Gouvernement de lever le gage.