

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-511

présenté par

M. Nury, M. Rolland, Mme Gruet, M. Neuder, M. Kamardine, M. Bazin, M. Vatin, Mme Valentin,
M. Viry, M. Descoeur, M. Ray, M. Cinieri, M. Cordier, M. Brigand, M. Bony, Mme Anthoine,
M. Forissier, Mme Louwagie, M. Bourdeaux, Mme Duby-Muller et M. Seitlinger

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	68 000 000	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	23 000 000
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	23 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	22 000 000
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
TOTAUX	68 000 000	68 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le fret ferroviaire, le surcoût énergétique GNR et électricité devrait dépasser les 193 millions d'euros, dont 172 millions pour l'électricité, sur la période 2022-2023.

Le surcoût 2022/2021 estimé en mars 2022 (modéré par les 20 TWh d'Arenh additionnel pour l'électricité et l'aide de 15 c€/L sur 4 mois pour le GNR) était de 55M€ dont 35M€ pour l'électricité. Le surcoût total a donc triplé et il a quintuplé pour l'énergie électrique.

Dans ce contexte, le Gouvernement a mis en place pour 2022 un dispositif de soutien au fret ferroviaire dans le cadre du plan de résilience. Ce dernier prend la forme d'une baisse des péages fret à hauteur de 26 millions d'euros, entièrement compensée par l'État à SNCF Réseau.

L'augmentation du coût de l'électricité étant sans commune mesure avec celle du gazole routier, sans soutien au secteur ferroviaire, c'est la part du train par rapport aux camions qui risque de s'éroder, dans un secteur où le prix est un facteur de choix déterminant pour les chargeurs. Ceci irait totalement à l'encontre de l'objectif de doublement de la part modale d'ici 2030 fixé par le Gouvernement dans le cadre de la Stratégie nationale pour le fret ferroviaire.

Cet amendement vise à prolonger et amplifier le dispositif de soutien au fret ferroviaire (qui avait été mis en place dans le cadre du plan de résilience) en 2023 pour aider le secteur à faire face aux surcoûts énergétiques.

Cet amendement :
- flèche 68 millions d'euros de crédits supplémentaires vers l'action « ferroviaire » du Programme 203 - Infrastructures et services de transports de 68 millions d'euros.
- et réduit de 23 millions d'euros les crédits du programme « affaires maritimes », 23 millions d'euros du programme « Service public de l'énergie » et 22 millions d'euros du programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables »