

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-CF157

présenté par

M. Leseul, Mme Pires Beaune, M. Baptiste, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

**ARTICLE 27****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>	<i>(en euros)</i>
Infrastructures et services de transports	1 500 000 000	0	
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	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'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0	
<b>TOTAUX</b>	<b>1 500 000 000</b>	<b>1 500 000 000</b>	
<b>SOLDE</b>		<b>0</b>	

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à investir 1,5 milliard d'euros supplémentaires dans le développement du fret ferroviaire.

En moyenne chaque année, ce sont 27 tonnes qui sont transportées sur environ 200 km pour chaque Français. Cette activité est responsable de 9 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire. Elle est assurée à 89 % par la route et à 9 % par le ferroviaire.

La France s'est fixée pour objectif de doubler la part du Fret ferroviaire à l'horizon 2030.

Or, ces 20 dernières années, des centaines de gares de fret et d'embranchements ont été fermés et le nombre de cheminots travaillant à Fret SNCF est passé de 12 000 à 4 000. Afin d'enrayer cette dynamique et se fixer un objectif de 30 % du transport de marchandises par le fret ferroviaire avant 2030, il convient d'investir massivement dans la relance du fret ferroviaire, notamment à travers la régénération et le développement du réseau d'infrastructures.

De la même manière, l'âge moyen du réseau ferroviaire français est d'environ 29 ans contre 17 ans en Allemagne. Pourtant, tandis que la France parvient difficilement à investir 3 milliards d'euros par an (2,7 millions d'euros) dans la régénération et la modernisation de son réseau, l'Allemagne a présenté en 2019 un plan d'investissement record de 86 milliards d'euros jusqu'en 2023 soit 8,6 milliards d'euros par an.

Cet amendement permet de rehausser le montant des investissements pour rattraper le retard pris et faire en sorte que la France puisse tenir ses engagements d'ici 2030.

Pour assurer la recevabilité de l'amendement, ce dernier :

- ponctionne donc 1,5 milliard d'euros en AE et CP de l'action 11 « Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain » (sous-action 11.02) du programme 345 « Service public de l'énergie » ;
- ajoute 1,5 milliard d'euros en AE et CP à l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

Le but de notre groupe n'est pas de diminuer le soutien de l'État aux zones non interconnectées mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.