

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 décembre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 598)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° CF51

présenté par

M. Guy Bricout, M. Saint-Huile, Mme Bassire, M. Taupiac, M. Castellani, M. Jean-Louis Bricout,
Mme Descamps, M. de Courson, M. Naegelen, M. Morel-À-L'Huissier, M. Molac et
M. Lenormand

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 (<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 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 rapport sur les Trains d'Équilibre du Territoire (T.E.T) publié en mai 2021, 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.

Néanmoins, 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). LA DGITM évalue 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. Cet investissement doit permettre de structurer en France une nouvelle filière industrielle de construction de matériel roulant. Il doit aussi permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. En effet, dans son rapport, la DGITM estime en effet que la Constitution d'un tel réseau de trains de nuit permettrait de diminuer de 95 % les émissions de CO2 liées à ces déplacements.

Il est donc proposé d'allouer 1,5 milliard d'euros de budget à l'action 01 d'un 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 » dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Les règles actuelles de la LOLF et du débat parlementaire sur le projet de loi de finances sont telles que le renforcement de moyens au profit d'un programme donné se fait toujours au détriment d'un autre. Pour équilibrer la mission, nous sommes donc obligés d'afficher une réduction artificielle de 1,5 milliard d'euros sur un autre programme, ici l'action 41 « Ferroviaire » programme 203 « Infrastructures et services de transports », avec bien évidemment le souhait que le Gouvernement lève le gage.