

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 novembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-4653

présenté par

Mme Jourdan, M. Leseul, M. Delautrette, M. Bertrand Petit, M. Aviragnet, M. Baptiste,
Mme Battistel, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, M. David, M. Delaporte,
M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Karamanli,
Mme Keloua Hachi, M. Naillet, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier, Mme Rabault,
Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud,
M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 35**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	150 000 000	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	150 000 000
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
TOTAUX	150 000 000	150 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à investir 150 millions d'euros 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.

Plus de deux ans après la publication du rapport de la Direction Générale des infrastructures et de la Mer (DGITM) sur les Trains d'Equilibre du Territoire (T.E.T) et alors que la Première ministre a annoncé en février dernier un plan d'investissement de 100 milliards d'euros en faveur du transport ferroviaire, aucune décision n'a encore été prise en faveur de l'achat de nouveaux trains de nuit.

Il s'agit pourtant d'un enjeu incontournable pour espérer structurer un véritable réseau de trains de nuit à horizon 2030. En effet, au-delà des quelques lignes réouvertes grâce à la remise en état des derniers wagons à disposition, la Constitution d'un tel réseau se heurte désormais à une pénurie de matériel roulant de nuit. 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 l'équivalent de 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 oeuvre 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 150 millions d'euros de budget à l'action 41 ferroviaire du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

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 150 millions d'euros sur l'action 2 « accompagnement transition énergétique » du programme « Énergie, climat et après-mines » .

Le but de notre groupe n'est ni de diminuer le soutien de l'État dans les zones non interconnectées ni de réduire les crédits alloués au pilotage des politiques du Ministère mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.

Cet amendement est issu des échanges avec le Réseau Action Climat.