

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° II-CD30

présenté par

M. Wulfranc, Mme Bourouaha, M. Castor, M. Chailloux, M. Chassaigne, M. Dharréville,
Mme Faucillon, M. Jumel, Mme K/Bidi, M. Le Gayic, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot,
M. Monnet, M. Nadeau, M. Peu, Mme Reid Arbelot, M. Rimane, M. Roussel, M. Sansu, M. Tellier
et M. William

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	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
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 transports de trains de nuit en France et en Europe (<i>ligne nouvelle</i>)	1 500 000 000	0
TOTAUX	1 500 000 000	1 500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent 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. 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 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. Il répond en outre à une très forte attente de nos concitoyens, confirmée par une récente étude de la FNAUT.

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 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 contraints d'afficher une réduction artificielle de 1,5 milliard d'euros sur un autre programme, ici l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports », avec bien évidemment le souhait que le Gouvernement lève le gage.