

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF2161

présenté par

M. Leseul, M. Delautrette, Mme Jourdan, M. Bertrand Petit, Mme Pires Beaune, M. Baptiste, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Aviragnet, Mme Battistel, 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, 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	0	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	800 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	400 000 000
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Fonds d'investissement pour concrétiser la nouvelle donne ferroviaire (<i>ligne nouvelle</i>)	1 200 000 000	0
TOTAUX	1 200 000 000	1 200 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement de repli du Groupe Socialistes et apparentés vise à concrétiser les annonces du plan à 100 milliards d'euros en faveur du ferroviaire annoncé par la Première Ministre le 24 février dernier.

Ce plan était attendu de longue date pour enfin hisser les besoins en matière d'investissement dans le ferroviaire au niveau de nos ambitions de décarbonation du secteur des mobilités.

Le report de 10 % de la part modale de fret et voyageurs de la route au rail remplirait 22 % à 33 % de l'objectif de décarbonation des transports de la France.

Le projet de loi de finances de cette année marque un moment important afin de contrôler la bonne trajectoire de ce plan qui s'étalera jusqu'en 2040. Sur les 100 milliards annoncés, la moitié incombe à l'État et l'autre moitié à SNCF Réseau. En répartissant l'effort sur une durée de 15 ans, cela signifie que l'État doit consentir à un effort supplémentaire de 3,3 milliards d'euros chaque année partagé avec les Régions dans le cadre des contrats de plan État-Région dont nous ne connaissons par encore la teneur. Or, les crédits de l'action « ferroviaire » ne progressent que de 200 millions

d'euros cette année et les crédits nouveaux de l'AFITF représentent 800 millions d'euros. Autrement dit, nous sommes loin de la nouvelle donne ferroviaire annoncée.

C'est la raison pour laquelle nous alertons sur le décalage observé entre les effets d'annonces du plan présenté le 27 février dernier et la réalité budgétaire de ce projet de loi de finances.

Lors du projet de loi de finances 2023, l'amendement relance du ferroviaire avait été adopté en séance publique avec la clé de répartition suivante :

- 1,5 milliards d'euros pour la relance du fret ferroviaire (chiffres : coalition 4F) ;
- 500 millions d'euros pour la régénération du réseau structurant (chiffres : audit 2018 de l'état du réseau ferroviaire en rapport avec le Contrat de Performance État - SNCF Réseau 2017-2026) ;
- 700 millions d'euros pour la régénération des petites lignes selon le rapport Philizot ;
- 200 millions d'euros pour la résorption des nœuds ferroviaires (scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2018) ;
- 150 millions d'euros pour le développement du train de nuit (chiffres du collectif Oui au train de nuit).

Pour des raisons de lisibilité budgétaire et de transparence, il est proposé la création d'une nouvelle ligne budgétaire « Fonds d'investissement pour concrétiser la nouvelle donne ferroviaire » afin d'identifier les crédits nouveau pour suivre avec précision la trajectoire de ce plan, dans un souci de sincérité budgétaire.

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 800 millions d'euros en AE et CP de l'action 11 « Soutien dans les zones non interconnectées au réseau métropolitain » du programme 345 « Service public de l'énergie » et 400 millions d'euros en AE et CP (titre 2) de l'action 07 « Pilotage, support, audit et évaluations » du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » afin d'abonder de 1,2 milliard d'euros en AE et CP le nouveau programme « Fonds d'investissement pour concrétiser la nouvelle donne ferroviaire ».

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.