

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 décembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1985)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° CF268

présenté par

M. Tellier, M. Sansu, 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. William et
M. Wulfranc

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	3 900 000 000
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
Aide ciblée sur les factures d'électricité des ménages	0	0
Fonds de garantie pour les travaux de maintenance et d'entretien des galeries et des puits Else et Joseph du site de stockage souterrain en couches géologiques profondes des produits dangereux non radioactifs	0	0
Fonds territorial climat	0	0
Fonds pour financer la réalisation d'un rapport d'évaluation des risques de rupture des cuvelages des puits de la mine de potasse d'Alsace	0	0
Fonds d'investissement pour concrétiser la nouvelle ligne ferroviaire (<i>ligne nouvelle</i>)	3 900 000 000	0
TOTAUX	3 900 000 000	3 900 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose de concrétiser dans le budget 2024, les annonces de la Première ministre concernant la “nouvelle ligne ferroviaire”.

Dans un rapport publié en juillet 2023, l’Autorité de Régulation des Transports (ART) a modélisé la trajectoire financière correspondant au scénario dit “scénario de transition écologique” annoncé par la Première ministre lors de la remise du dernier rapport du Comité d’Orientation des

Infrastructures. L'ART constate que si ce scénario permet d'assurer la pérennité du réseau avec un indice de consistance des voies moyen (ICV) qui s'améliore pour toutes les catégories de lignes d'ici 2042 et dépasse même la valeur cible pour l'ensemble du réseau structurant, il demeure néanmoins insuffisant pour préserver et rajeunir la totalité du réseau de lignes dessertes fines du territoire (UIC 7 à 9). Le bon entretien et le rajeunissement du réseau de lignes de desserte fine du territoire est pourtant indispensable pour permettre un développement de l'offre de transport ferroviaire sur tout le territoire et offrir ainsi une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle.

L'ART propose ainsi un scénario qui permet de préserver et de rajeunir l'ensemble du réseau ferroviaire grâce à un effort de renouvellement et de modernisation du réseau structurant de 121 Mds€ sur la période 2022-2042 soit un effort annuel de 6 Mds€. L'investissement dans l'entretien du réseau de lignes de desserte fine du territoire est lui porté à 12 Mds€ sur la même période soit un effort annuel entre 500 M€ et 600 M€. Le scénario tendanciel prévoyant un investissement dans le renouvellement et la modernisation du réseau structurant de 50 Mds€ sur la période 2022-2042 soit 2,5 Md€ par an et un investissement annuel de 180 M€ par an dans les lignes de desserte fine du territoire. Il est donc nécessaire d'accroître dès 2024 les investissements d'entretien et de modernisation de :

- 3,5 Mds€ sur le réseau structurant, - 400 M€ sur les lignes de desserte fine du territoire.

Le présent amendement propose en conséquence d'abonder de 3,9 Mds€ le programme nouvellement créé "Fonds d'investissement pour concrétiser la nouvelle donne ferroviaire". Les règles de recevabilité nous obligent à gager via un transfert de crédits provenant d'autres programmes de la mission, nous proposons un transfert de crédits du programme 345 vers la programme nouvellement créée. Nous appelons néanmoins le gouvernement à lever le gage et à ne pas diminuer en parallèle les fonds nécessaires déjà prévus pour le ferroviaire au sein du programme n°203.