

ASSEMBLÉE NATIONALE
6 novembre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-2121

présenté par
M. Sansu, M. Maurel, M. Tjibaou, Mme Bourouaha, M. Bénard, M. Castor, M. Chassaigne,
Mme Faucillon, Mme K/Bidi, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot, M. Monnet, M. Nadeau,
M. Peu, Mme Reid Arbelot et M. Rimane

ARTICLE 42

ÉTAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

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	3 000 000 000
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
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
Fond d'investissement pour la relance du transport ferroviaire (<i>ligne nouvelle</i>)	3 000 000 000	0
TOTAUX	3 000 000 000	3 000 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose d'engager un véritable plan de relance du transport ferroviaire en investissant 3 milliards d'euros supplémentaires par an dans la régénération du réseau ferré, sa modernisation et le renouvellement du matériel roulant (jour et nuit). Pour atteindre ses objectifs climatiques, la France devra miser sur le transport ferroviaire, augmenter les trafics de voyageurs et de marchandises. En février 2023, l'ancienne première ministre Elisabeth Borne avait annoncé un plan de 100 milliards d'euro pour le rail, et s'engageait à ce que l'État investisse au moins 25 milliards sur le développement du ferroviaire sur la période 2023-2027. Pas plus que l'an dernier, nous ne trouvons trace dans ce budget de cet engagement pourtant essentiel. Les crédits de l'action ferroviaire ne progressent que de 200 millions d'euros, tandis les crédits nouveaux de l'AFITF plafonnent à 800 millions d'euros. Ces montants très insuffisants contraignent notamment la SNCF à accroître l'apport au fonds de concours de 2,3 milliards d'euros supplémentaires entre 2024 et 2027. Quant au financement de la vingtaine de projets de services express régionaux métropolitains, nous sommes là aussi dans le brouillard. Les quelques 1,8 milliard d'euros d'autorisations d'engagement identifiés dans les contrats de plan État-Régions 2023-2027 pour contribuer au développement de ces projets, à parité entre l'État et les Régions, sont en effet manifestement insuffisants en regard de la réalité des coûts de ces projets. Dans ce contexte, nous proposons donc d'abonder les crédits d'un programme nouvellement créé "Fond d'investissement

pour la relance du transport ferroviaire ” à hauteur de 3 000 000 000 d'euros. Cette augmentation est compensée par une diminution du même montant des crédits du programme 345 ”Service public de l'énergie”. Cette réduction a pour but de se conformer aux exigences de la loi organique relative aux lois de finances qui oblige, lorsque l'auteur d'un amendement souhaite augmenter les crédits d'un programme, à diminuer les crédits d'un autre programme d'autant. Il n'a donc qu'une portée formelle et ses auteurs invitent le gouvernement à lever le gage.