

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° II-CD83

présenté par

M. Dufau, M. Delautrette, M. Barousseau, M. Eskenazi, Mme Jourdan, M. Leseul, M. Fégné,
M. Roussel et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 42**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	1 500 000 000	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	1 500 000 000
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
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
TOTAUX	1 500 000 000	1 500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à concrétiser les annonces du plan à 100 milliards d'euros en faveur du ferroviaire annoncé le 24 février 2023.

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 total des crédits prévus pour la sous-action est de 1 355 M€ d'AE et de CP. Dans le cadre du PLF 2024, 1 097 M€ d'AE et de CP étaient prévus pour cette sous-action.

La légère progression de 358 millions cette année reste largement insuffisante au regard du milliard qu'il faut mobiliser en plus chaque année sur le simple sujet de la régénération du réseau (sans parler de la modernisation et des investissements nouveaux).

Une lecture rapide de la sous action 41-06 pourrait laisser penser que l'État est engagé dans la « Régénération du réseau ferré national », financé par le fonds de concours versé par la SNCF. Certes, de manière insuffisante, mais engagée tout de même.

Or c'est faux, l'État ne verse pas 1 euro de son budget vers la régénération du réseau.

Cette sous action est financée par le fonds de concours de la SNCF. Autrement dit, c'est la SNCF elle-même qui finance les régénérations du réseau sans aucune aide de la part de l'État. Pire, la SNCF a dû ces dernières années céder des actifs ferroviaires déployés en France pour alimenter le fonds de concours.

Il faut maintenant passer des effets d'annonces aux actes et lever l'hypocrisie en matière de financement de la régénération du réseau qui est aujourd'hui porté uniquement par la SNCF à travers un fonds de concours.

Tel est le sens du présent amendement qui vise à faire enfin participer l'État à la régénération du réseau de la SNCF.

Pour assurer la recevabilité de l'amendement, ce dernier :

- ponctionne de 1,5 milliard d'euros en AE et CP de l'action 9 « Soutien aux énergies renouvelables » du programme 345 « Service public de l'énergie » ;
- ajoute 1,5 milliard d'euros en AE et CP à l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

Le but recherché n'est pas de diminuer le soutien de l'État aux énergies renouvelables mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage. En conséquence, nous demandons au Gouvernement de lever le gage.