

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-CD85

présenté par

M. Dufau, M. Delautrette, M. Barusseau, 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)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
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	600 000 000
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
Fonds d'investissement pour concrétiser la nouvelle ligne ferroviaire ( <i>ligne nouvelle</i> )	600 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	600 000 000	600 000 000
<b>SOLDE</b>	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 en 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 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 partagée avec les Régions dans le cadre des contrats de plan État-Région. 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, comme pour le PLF 2023 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 2022, 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 nouveaux pour suivre avec précision la trajectoire de ce plan, dans un souci de sincérité budgétaire.

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 600 millions d'euros en AE et CP de l'action 12 « Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens techniques » du programme 345 « Service public de l'énergie » afin d'abonder 600 millions 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 pas de réduire les crédits alloués au service public de l'énergie mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage. En conséquence, nous demandons au Gouvernement de lever le gage.