

ASSEMBLÉE NATIONALE
24 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT N ° II-CF1710

présenté par
M. Sansu, M. Maurel, M. Tjibaou, M. Bénard, Mme Bourouaha, 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 »

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

Le présent amendement vise à soutenir le développement du fret, qui en dépit des plans de relance annoncés à intervalle régulier depuis plus de vingt ans continue d'être le parent pauvre des politiques publiques de transport. En conséquence, les comptes de Fret SNCF ont été déficitaires et, année après année, la SNCF a dû injecter des sommes d'argent conséquentes pour équilibrer les finances, créant un déficit de plus de 5 milliards d'euros imputés dans les comptes de Fret SNCF. L'État français, en menant une politique favorisant le transport routier (abandon de l'écotaxe), en imposant à la SNCF d'acheter des entreprises de transport comme Geodis et en créant des filiales de fret ferroviaire (Captrain) a affaibli Fret SNCF. De la même manière, en obligeant la direction du groupe SNCF à renflouer financièrement Fret SNCF, l'État a volontairement éludé ses obligations européennes, lesquelles ont conduit au plan de discontinuité présenté l'an dernier, plan qui fait craindre un report modal inversé du rail vers la route au mépris des besoins et des engagements internationaux de la France en matière de baisse des émissions de GES. Nous proposons à contrario que l'État finance massivement le fret ferroviaire. En conséquence, le présent amendement abonde à hauteur de 1,5 milliards d'euros les crédits de l'action 41 "Ferroviaire" du programme 203 "Infrastructures et services de transports". Cette augmentation est compensée par une diminution du même montant des crédits du programme "Énergie, climat et après-mines". 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'est pas envisagé de restreindre les moyens alloués au programme considéré.