

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 novembre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

SOUS-AMENDEMENT

N ° I-4070

présenté par

Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Voynet, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Thierry, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian et M. Tavernier

à l'amendement n° 3509 de M. Juvin

ARTICLE 36

I. – À l'alinéa 52, substituer au montant :

« 143 100 000 »

le montant :

« 150 300 001 ».

II. – Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« XV. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Face aux conséquences du dérèglement climatique et à la hausse continue des coûts de l'énergie, le transport fluvial constitue une solution stratégique et écologique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, améliorer l'efficacité énergétique du transport de marchandises et participer activement à la décarbonation de notre économie.

Avec 43,7 millions de tonnes transportées en 2024, soit l'équivalent de 2,18 millions de trajets poids lourds évités, le fluvial a permis d'économiser 404 000 tonnes de CO2. Cet atout environnemental et énergétique majeur repose sur l'entretien et la modernisation d'un réseau dont Voies navigables de France (VNF) assure la gestion à 80 %, soit plus de 8 500 km de canaux et rivières navigables, représentant le réseau le plus dense d'Europe.

Or, cet établissement public subit depuis plusieurs années un plafonnement de sa redevance hydraulique, principale ressource propre, qui en limite gravement la capacité d'investissement. Ce plafonnement a conduit en 2025 à un reversement de 5 millions d'euros au budget général de l'État, au détriment de la sécurité et de la modernisation des infrastructures fluviales. Ce phénomène, lié à l'actualisation de l'assiette et aux encaissements différés, est appelé à se reproduire chaque année.

Pourtant, le rapport de la Cour des comptes du 11 décembre 2024 consacré à l'entretien du réseau navigable préconise explicitement la suppression de ce plafonnement (recommandation n°4), en soulignant qu'elle ne modifierait pas le taux de la redevance, mais permettrait à VNF d'en percevoir la totalité, renforçant ainsi son autonomie financière et réduisant sa dépendance vis-à-vis du budget de l'État. La Cour y voit un instrument de bonne gestion, cohérent avec la logique d'autonomie de l'établissement et conforme aux objectifs du Contrat d'objectifs et de performance (COP) 2023-2027 conclu avec l'État.

Dans le même sens, le rapport *Ambition France Transports* de juillet 2025, relayant les constats du Conseil d'orientation des infrastructures, insiste sur la nécessité de porter les investissements dans la régénération et la modernisation du réseau fluvial à 400 millions d'euros par an, soit un effort supplémentaire de 200 millions d'euros par rapport au niveau actuel. Le maintien *a minima* des moyens est indispensable pour stabiliser l'état du réseau et engager sa modernisation (téléconduite des ouvrages de grand gabarit, réarmement à distance du petit gabarit, supervision des ouvrages hydrauliques), tout en assurant des fonctions essentielles de gestion de l'eau et de résilience territoriale.