

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 novembre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N ° II-1969

présenté par

M. Cernon, rapporteur pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Dufau, M. Leseul, M. Barusseau, M. Delautrette, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan et M. Roussel

**ARTICLE 49****ETAT 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)

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Infrastructures et services de transports	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	0
Service public de l'énergie	0	500 000 000
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
Ecologie – mise en extinction du plan de relance	0	0
<b>TOTAUX</b>	<b>500 000 000</b>	<b>500 000 000</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à traduire l'une de nos propositions budgétaires en matière de relance du ferroviaire et de régénération du réseau.

Le réseau ferroviaire français, qui s'étend sur près de 30 000 kilomètres de lignes exploitées, constitue un atout majeur pour la mobilité et la transition écologique.

Avec une moyenne d'âge des voies de 30 ans et certains composants présentant un état de forte vétusté, il nécessite toutefois un effort de modernisation significatif afin de garantir sa fiabilité, sa sécurité et sa performance. Sans un effort d'investissement supplémentaire, la pérennité et la performance du réseau ferroviaire structurant seraient gravement compromises. L'infrastructure nationale risquerait un décrochage face aux exigences réglementaires et à la concurrence européenne, notamment en matière de capacités, reléguant la France à un réseau de second rang.

Toutes les régions seraient exposées à une dégradation irréversible de la qualité de service :

---

– 4 000 km de lignes, impactant plus de 2 000 trains quotidiens, seraient directement concernés entre 2028 et 2030 ;

– 10 000 km de lignes, soit un tiers du réseau, pourraient être menacés dans les dix années suivant 2028.

L'État a fixé l'objectif d'accroître de 1,5 Md€ le montant annuel des investissements destinés à la régénération et à la modernisation du réseau pour atteindre 4,5 Md€ par an. Le groupe SNCF s'est engagé sur une trajectoire financière ambitieuse pour permettre le financement d'un montant compris entre 1,2 Md€ à 1,4 Md€ par an, dont 500 M€ par an au titre de l'accélération demandée de 1,5 Md€. Pour accompagner cet effort et anticiper le milliard par an à financer à partir de 2028 nous proposons de soutenir dès ce projet de loi de finances la SNCF à hauteur de 500 millions ce qui permet d'anticiper les besoins et d'éviter une montée en charge importante à partir de 2028.

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 500 millions d'euros en AE et CP de l'action 12 « Soutien à la cogénération au gaz nature et autres moyens thermiques » du programme 345 « Service public de l'énergie » afin d'abonder 500 millions d'euros en AE et CP l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ».

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.