

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 novembre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-3291

présenté par
M. Sansu, M. Tjibaou et M. Maurel

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)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	3 000 000 000	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	3 000 000 000
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
TOTAUX	3 000 000 000	3 000 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

La France se distingue au sein de l'Europe, admettait récemment Jean Castex par un État qui intervient très peu dans le financement des infrastructures ferroviaires.

De fait, les dépenses publiques consacrées aux infrastructures de transport représentaient 1,2 % du PIB en 1970 et ne sont plus que de 0,8 % aujourd'hui.

Ce sous-investissement chronique a eu pour effet une dégradation continue du réseau. Le gestionnaire d'infrastructure anticipe que, dès 2028, près de 4 000 km de lignes pourraient être concernées par « un effondrement irréversible de la qualité de service », avec des conséquences sur plus de 2 000 trains par jour.

L'État doit assumer sa part des 1,5 milliard supplémentaires nécessaires à la régénération du réseau, mais il faut aller plus loin car l'enjeu ne peut être seulement de combler la « dette grise » des infrastructures : il s'agit aussi de réduire le niveau anormalement élevé des péages ferroviaires, fruit lui aussi du désengagement de l'État, qui pénalise lourdement les usagers.

La part modale du fret ferroviaire n'a de son côté pas progressé depuis 2019, et l'objectif de la doubler d'ici 2030 ne sera pas atteint. Le train des primeurs entre Perpignan et Rungis ne circule plus depuis 2024, et la transformation de Fret SNCF en deux entités distinctes, Hexafret et Technis, s'est traduite par un renoncement à près de 30 % des contrats.

Au-delà du chantier prioritaire de la régénération du réseau, il convient donc d'engager un véritable plan de relance du ferroviaire.

C'est pourquoi nous proposons d'abonder de 3 milliards d'euros en AE et en CP l'action 41 « Ferroviaire » du programme 203 « Infrastructures et services de transport » en minorant du même montant en CP et en AE de l'action 09 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole » du programme 345 « Service public de l'énergie ». Contraints de gager la mesure pour satisfaire aux règles de recevabilité budgétaire, les auteurs invitent le gouvernement à lever le gage.