

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 novembre 2025

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

Tombé

AMENDEMENT

N ° II-CF2527

présenté par

M. Nicolas Bonnet, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky,
Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud 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. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau,
M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry
et Mme Voynet

ARTICLE 49

ETAT 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	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
TOTAUX	500 000 000	500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à financer les investissements indispensables pour la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire afin d'atteindre 1,5 Md€ supplémentaire par an en 2028.

Après des décennies de sous-investissement structurel, qualifiées de “Trente Piteuses” par le nouveau PDG de la SNCF Jean Castex, le réseau ferré français est aujourd'hui dans un état plus que préoccupant. De nombreuses lignes ont déjà été fermées et d'autres sont menacées de l'être. La SNCF souligne le risque important d'une forte dégradation de la disponibilité du réseau et de la qualité de service, tant pour les voyageurs que pour le fret, si les investissements indispensables sur le réseau ne sont pas entrepris de manière urgente.

La conférence de financement des mobilités a rappelé que le besoin d'investissement minimal pour assurer le maintien du réseau en l'état s'élève à 1,5 Md€ supplémentaire par an à partir de 2028, dont 500 M€ seraient financés via un fonds de concours alimenté par la SNCF. Toutefois, nous estimons qu'il revient à l'Etat de financer ces investissements, et non à la seule SNCF dont les opérateurs concurrents n'alimentent pas ce fonds de concours.

Cet amendement propose ainsi une trajectoire linéaire d'augmentation des investissements sur le réseau de 500 M€ par an jusqu'en 2028, permettant d'atteindre la cible de 1,5 Md€ supplémentaire.

Rappelons que ces montants correspondent à la régénération et à la modernisation du réseau, mais ne suffiront pas à garantir son développement ainsi que son adaptation au changement climatique.

Les besoins d'investissements sont connus et reconnus ; il faut désormais trouver des pistes de financement. Nous avons en ce sens proposé des recettes supplémentaires dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances, dont notamment la mise en place d'une contribution kilométrique sur les poids lourds, sur le modèle de plusieurs pays voisins comme l'Allemagne ou la Suisse.

Cet amendement attribue en crédits de paiement (CP) et autorisations d'engagement (AE) 500 000 000 euros au programme 203 "Infrastructures et services de transports", au sein de l'action 41 "Ferroviaire".

Conformément aux règles de recevabilité financière, cet amendement prélève en CP et AE 500 000 000 euros au programme 345 "Service public de l'énergie", au sein de l'action 09 "Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale".

Cette proposition de mouvement de crédits est formelle et nous appelons le Gouvernement à lever le gage.