

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 octobre 2025

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

Adopté

AMENDEMENT**N ° II-CF494**

présenté par

M. Cernon, rapporteur pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

ARTICLE 49**ETAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

Programmes	+	-	<i>(en euros)</i>
Infrastructures et services de transports	50 000 000	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	50 000 000	
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	50 000 000	50 000 000	
SOLDE		0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis 2021, l'État soutient spécifiquement les services de wagons isolés sous la forme d'une aide allouée annuellement aux entreprises ferroviaires, qui réalisent l'acheminement de lots d'un ou plusieurs wagons faisant l'objet dans des gares de triage, entre leurs points d'expédition et de réception, d'une opération de regroupement pour être insérés dans des trains reliant entre elles des gares de triage, et d'une opération de dégroupement avant leur acheminement vers leur destination finale. Cette aide a été portée de 70 millions à 100 millions d'euros en 2025 et ce montant est reconduit à l'identique dans le projet de loi de finances pour 2026. Par ailleurs, la reconduction de ce régime d'aide a été approuvée par la Commission européenne jusqu'en 2030 (décision du 18 juillet 2025), garantissant la sécurité juridique du dispositif.

Dans un marché ouvert à la concurrence, ces aides sont indispensables pour compenser les surcoûts structurels du fret ferroviaire et soutenir sa compétitivité face à la route. L'aide au wagon isolé demeure indispensable à de nombreux industriels (chimie, sidérurgie, nucléaire) et à des territoires où la massification en trains entiers est impossible ; sans ce soutien, une part significative des flux basculerait sur la route, à rebours des objectifs de la Stratégie nationale bas carbone et de celui de doubler la part modale du fret de marchandises pour 2030. Il convient de renforcer cette aide pour stabiliser les trafics de fret ferroviaire et éviter les fermetures de dessertes industrielles sensibles, pour absorber l'inflation des coûts d'accès et d'exploitation, et pour conforter le report modal vers le ferroviaire en 2026.

Le présent amendement augmente de 50 millions d'euros en AE et en CP l'enveloppe d'aide au wagon isolé au sein de l'action 45 Transports combinés du programme 203 Infrastructures et services de transports, et gage cette mesure par la fermeture à due concurrence de 50 millions d'euros en AE et en CP sur l'action 09 Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale du programme 345 Service public de l'énergie.