

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 octobre 2025

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

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF495

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 »

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

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	200 000 000	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	200 000 000
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	200 000 000	200 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement des députés socialistes et apparentés vise à financer les 200 premiers millions de la nécessaire régénération des infrastructures de fret ferroviaire.

Depuis 1998, les transports sont les premiers contributeurs aux émissions nationales de gaz à effet de serre (GES).

En 2023, ils sont responsables de 34 % du total des émissions de GES nationales ([32]). Le transport routier est à l'origine de 94 % des émissions de GES du secteur des transports. La majorité des émissions de GES des transports proviennent des voitures particulières qui en représentent 53 % en 2023.

Le secteur des transports est par ailleurs le seul secteur où les émissions ont continué à progresser depuis 1990. Entre 1990 et 2023, le niveau des émissions de GES des transports a augmenté de 2,8 % tandis que les émissions de l'ensemble des autres secteurs diminuaient de 41 %.

Le transport ferroviaire ne représente que 0,3 % des émissions de GES nationales. Contrairement aux autres modes de transports notamment routiers et aériens, le mode ferroviaire génère même des externalités positives comme le rappelle l'ART : « il permet de transporter des marchandises ou des voyageurs de manière sûre, efficace sur le plan énergétique et avec une emprise au sol limitée.

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) indique que le transport ferroviaire est près de 6 fois plus efficace énergétiquement que les transports routier et aérien au regard de l'énergie finale consommée pour le transport de marchandises. De plus, dans un pays comme la France où le mix électrique est largement décarboné, le train constitue le mode de transport le moins émetteur de CO2

Malgré les objectifs affichés par la France en terme de report modal, en dix ans, la part modale du fret ferroviaire a stagné jusqu'en 2022 par rapport au niveau de 2014, puis a enregistré un recul en 2023 en passant sous le seuil de 9 % de part modale.

Pour se développer, le fret ferroviaire a besoin d'infrastructures modernes et efficaces.

Selon le programme d'investissement Ulysse Fret, les besoins en régénération des installations existantes sur la période 2023-2032 sont les suivants :

- lignes capillaires : 700 millions d'euros ;
- voies de services : 717 millions d'euros ;
- installations de tri : 118 millions d'euros ;
- installations terminales embranchées :

200 millions d'euros.

Soit un besoin de régénération évalué à 1,7 milliard d'euros.

Pour le volet modernisation, le programme Ulysse Fret a chiffré les besoins suivants sur la même période :

- l'augmentation de la capacité en ligne : 982 millions d'euros ;
- le rehaussement des gabarits pour le transport ferroviaire de semi-remorques : 530 millions d'euros.
- l'augmentation de la capacité des terminaux existants et la création de nouveaux terminaux : 1 milliard d'euros
- le développement de système numérique : 199 millions d'euros.

Soit 2,7 milliards d'euros.

Le programme d'investissement Ulysse Fret a chiffré à 4 milliards d'euros d'investissements sur 10 ans, dont 1/3 pour la régénération des infrastructures de fret et 2/3 pour leur modernisation et développement, afin d'atteindre l'objectif de doublement de la part modale du fret.

Sur ces 4 milliards d'euros, 2 milliards d'euros seront apportés par l'État dans le cadre des CPER.

Cet amendement propose donc, pour enclencher la dynamique de financement des 2 milliards restant en 10 ans, de financer les 200 premiers millions nécessaires à la régénération et à la modernisation des infrastructures de fret ferroviaire. La sous action 45-01 « Infrastructures pour le fret ferroviaire et le transport combiné » en serait le vecteur budgétaire.

Ainsi, le présent amendement :

- abonde à hauteur de 200 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement l'action 45 « Infrastructures pour le fret ferroviaire et le transport combiné » du programme 203 « Infrastructures et service de transports » ;
- minore de 200 millions d'euros l'action 9 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « Service public de l'énergie ».

Cette proposition de mouvement de crédits est uniquement formelle, afin de respecter les règles budgétaires. Nous demandons ainsi au Gouvernement de lever le gage.