

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 octobre 2025

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

Tombé

AMENDEMENT

N ° II-CF497

présenté par

M. Cernon, rapporteur pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Delautrette, M. Dufau, M. Leseul, M. Barusseau, 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	700 000 000	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	700 000 000
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	700 000 000	700 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à alerter sur la nécessité d'instaurer un moratoire sur la fermeture des « petites lignes » ferroviaires, ainsi que sur toute réorganisation pouvant conduire à une détérioration du niveau de service sur ces lignes.

Les lignes de desserte fine du territoire (LDFT) sont principalement destinées aux trajets quotidiens assurés par les services organisés et financés par les Régions (Île-de-France Mobilité en Île-de-France). À ce jour, 1 650 km d'entre elles accueillent des dessertes d'intérêt national : des trains d'équilibre du territoire (de jour et de nuit) conventionnés par l'État, ou des trains de service librement organisé (TGV). Un tiers des LDFT joue un rôle dans le transport de marchandises, avec un trafic régulier, au moins hebdomadaire.

Ces lignes participent à la connexion entre les différents bassins urbains, à l'accessibilité aux territoires ruraux, et revêtent une dimension économique en lien avec la production industrielle, l'agriculture, ou encore l'accès à de nombreux sites touristiques et patrimoniaux.

Aujourd'hui, de nombreuses lignes ferroviaires régionales vont être réouvertes par des opérateurs privés, dans les Hauts-de-France, en Provence-Alpes-Côte d'Azur et dans le Grand-Est.

Il s'agit donc d'accompagner ces initiatives territoriales qui permettront un retour du service public dans des territoires depuis trop longtemps oubliés.

En 2020, le rapport Philizot estimait qu'il faudrait engager 6,4 milliards d'euros pour la rénovation des LDFT entre 2000 et 2028, soit environ 700 millions d'euros supplémentaires par an.

Afin d'assurer la recevabilité de cet amendement, ce dernier :

- ponctionne de 700 millions d'euros (en AE et en CP) l'action 9 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « Service public de l'énergie » ;

- abonde 700 millions d'euros (en AE et en CP) de budget à l'action 41 « Ferroviaire" du programme 203 " Infrastructures et services de transports".

Cette réduction a pour but de se conformer aux exigences de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) qui oblige, lorsque l'auteur d'un amendement souhaite augmenter les crédits d'un programme, à diminuer les crédits d'un autre programme d'autant. Il n'est donc en réalité évidemment pas souhaité de restreindre les moyens alloués au programme 345. Ainsi, le Gouvernement est donc appelé à lever le gage.