

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD23

AMENDEMENT

présenté par

M. Dufau, M. Barusseau, M. Delautrette, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Jourdan, M. Leseul et
M. Roussel

ARTICLE 5

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe socialistes et apparentés vise à supprimer cet article.

Cet article autorise SNCF Réseau à créer, avec des partenaires externes donc privés, une filiale chargée de l'exécution et du financement de la modernisation du réseau ferré national, et à lui apporter en jouissance des biens du domaine public ferroviaire pour une durée pouvant atteindre soixante-dix ans.

Cette ouverture du financement et de la gestion du réseau à des partenaires privés présente trois risques majeurs :

Elle fragilise d'abord la gestion unifiée du réseau ferré national, alors même que la réforme de 2018 visait précisément à la consolider autour de SNCF Réseau l'opérateur d'infrastructure de réseau ;

Elle s'opère sans véritable association des régions, qui sont simplement « informées » après la réalisation de l'apport, alors qu'elles sont les premières concernées par la continuité du service ferroviaire ;

Enfin, elle fait porter, in fine, le coût de la rentabilité attendue par ces partenaires privés sur le financement du réseau, alors que l'article 1^{er} de la présente loi pose déjà le principe d'un financement par des ressources publiques pérennes et programmées.

D'une façon plus générale, il est important de rappeler que l'expérience des partenariats public-privé dans les grandes infrastructures (qu'il s'agisse du secteur autoroutier ou ferroviaire) a montré les limites de ce type de montage : coûts complets souvent supérieurs à un financement public

direct, rigidité des engagements contractuels sur plusieurs décennies, dilution du pilotage stratégique de l'infrastructure et faible association des collectivités concernées. Le présent article reproduit cette même logique, en ouvrant le financement et l'exécution de la modernisation du réseau ferré national à des partenaires externes, sans qu'aucune garantie ne soit apportée sur les conditions financières de cette association ni sur les contreparties exigées en termes de gouvernance.

Le réseau ferré national est un bien commun stratégique, dont la maîtrise publique doit primer sur la recherche de financements de court terme. Le présent amendement propose donc la suppression de l'article 5, et invite à privilégier les voies de financement public pérenne déjà prévues par l'article 1^{er} de la présente loi.