

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Rejeté

N° CD237

AMENDEMENT

présenté par

M. Cernon, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, Mme Bentorki, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Laisney, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 5

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe LFI vise à la suppression de l'article 5 qui a pour objectif de favoriser l'investissement de fonds privés pour assurer le financement de la modernisation et du développement du réseau ferré, par le recours aux montages de filiale à quasi-fonds propres (ou "subsidiary quasi equity" – SQE).

Il prévoit ainsi que SNCF Réseau peut créer avec des partenaires privés externes une filiale pour assurer des missions d'exécution et, le cas échéant, de financement de la modernisation du réseau ferré national.

Il prévoit aussi qu'après y avoir été autorisée par l'État, SNCF Réseau peut apporter en jouissance à cette filiale (comportant donc des partenaires privés) des biens immobiliers dont elle est attributaire ou qu'elle a acquis au nom de l'État, et qui peuvent appartenir au domaine public.

Introduire ainsi des investisseurs privés dans le financement de la modernisation du réseau ferré, en leur apportant en jouissance des biens publics, ouvre la voie à une dilution de la maîtrise publique du réseau ferré. Nous nous y opposons.

Ce dispositif cache par ailleurs un artifice comptable toxique pour SNCF Réseau. Le montage proposé permettrait de mobiliser des financements privés pour assurer la modernisation du réseau ferroviaire sans avoir recours à l'endettement, son usage étant contraint par la « règle d'or » absurde de SNCF Réseau qui limite artificiellement l'endettement de SNCF Réseau sans tenir compte des besoins de financement.

Selon l'étude d'impact, « les quasi-fonds propres ainsi engagés sont comptabilisés différemment de la dette classique, ce qui permettrait d'éviter que ce financement privé soit comptabilisé comme de la dette dans les ratios financiers de SNCF Réseau ».

Ce dispositif permettrait donc le contournement de la “règle d’or” mais continuerait par ce levier à endetter davantage SNCF Réseau, tout en opérant, selon le CESE, des « montages quasi-privatisants (PPP, transfert de propriété de ligne) sur le domaine public ferroviaire sans débat démocratique véritable ». C’est toute la maîtrise publique du système ferroviaire qui en serait affaiblie.

Nous n'avons besoin, ni de "règle d'or" absurde, ni d'investisseurs privés dont les intérêts ne sont par définition pas guidés par l'intérêt général, mais de maîtrise publique et d'investissements publics dans le réseau ferré définis en fonction des besoins. C'est pourquoi nous nous prononçons pour la suppression de cet article.