



Montreuil, le 16 février 2026

LOI-CADRE SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES

LE DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT CONFIRMÉ

Le Conseil des ministres du 11 février dernier a examiné le projet de loi-cadre relatif au développement des transports. Le vote est attendu d'ici la fin de l'année 2026. Il s'agit, pour l'heure, d'une loi principale. La CGT revendique une véritable loi de programmation du financement des infrastructures afin de véritablement planifier, prioriser les travaux de régénération et de développement. Le texte ne fixe aucune trajectoire d'engagement financier de l'État sur le réseau : aucun financement n'est fléché. Il ne traite pas des besoins en emplois, des savoirs et savoir-faire ainsi que des conditions de travail des cheminots, nécessaires au bon fonctionnement du service public ferroviaire.

DES ANNÉES D'ABANDON

Le projet intervient dans un contexte de fragilisation du réseau ferroviaire, conséquence de plusieurs années de sous-investissement. Le réseau a un âge moyen de 25 ans et une part importante des infrastructures est aujourd'hui hors d'âge : 2 % des caténaires, 39 % des tunnels et 30 % des appareils de voie. Cette situation entraîne des dysfonctionnements quotidiens, une dégradation de la qualité de service. Si aucun changement de cap financier n'est engagé, plusieurs risques réels existent :

- L'affaiblissement du niveau de sécurité des circulations ferroviaires pouvant se traduire par des accidents mortels, à l'instar de ce qui vient de se produire en Espagne ;
- Des fermetures de lignes, notamment sur le réseau de desserte fine du territoire. Si aucune autre réponse n'est apportée, elles seront condamnées, les Régions ne pouvant subvenir seules à leur maintien.

UN FINANCEMENT TRÈS PEU AMBITIEUX

Le projet de loi repose principalement sur des leviers de financement indirects et déjà existants, sans apport budgétaire nouveau de l'État. Il prévoit la redistribution des recettes issues de la fin des concessions autoroutières à horizon 2032, estimées à environ 2,5 milliards d'euros par an et reversées à l'AFITF, sans précision sur leur affectation.

La taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et énergétiques (TICPE) est complètement absente du texte. La réinjection à l'AFITF d'une partie des recettes issues de la TICPE qui rapporte 38 milliards d'euros par an, dont 18 milliards aujourd'hui, utilisés pour le désendettement de l'État, constituerait la ressource la plus importante pour le financement des infrastructures ferroviaires. Une partie de ces recettes pourrait financer la loi de programmation et les 4 milliards nécessaires à la régénération du réseau.

Le projet de loi ne dit rien des surcoûts liés à l'ouverture à la concurrence tout comme l'engagement de la SNCF à financer 500 millions d'euros supplémentaires à partir de 2028 via le fonds de concours que nous voulons voir supprimer, car les recettes reposent sur la productivité de plus en plus accrue demandée aux cheminots.



LES USAGERS ENCORE MIS À CONTRIBUTION

Le financement des services express régionaux métropolitains est limité à 2,7 milliards d'euros inscrits dans les CPER à date, alors que les besoins sont estimés à près de 40 milliards d'euros.

Le texte fait reposer une partie du financement sur la tarification des transports, les recettes tarifaires représentant aujourd'hui environ 17 % des dépenses des autorités organisatrices de la mobilité hors Île-de-France. Il prévoit explicitement une indexation automatique du prix des billets sur l'inflation ([article 11](#)), ce qui conduit à faire financer le système de transport par les usagers eux-mêmes, via une hausse régulière des tarifs. Or, plusieurs régions ont déjà augmenté leurs tarifs bien au-delà de l'inflation, ce qui fait acter par le Conseil économique social et environnemental (CESE) que « *la charge de financement est reportée, pour l'essentiel, sur les usagers via l'indexation automatique des tarifs (article 11), sans contrepartie d'offre massifiée ni mécanisme de solidarité* », ce qui constitue une critique violente de la stratégie des Régions, notamment au regard de leur mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence.

Le choix de faire supporter le coût aux usagers n'est pas une bonne chose. Il n'incitera pas à prendre les transports en commun. Il serait plus judicieux d'imposer le Versement Mobilité aux employeurs partout, car il y a des régions qui n'y ont pas recours. Le Versement Mobilité des entreprises est présenté comme un levier pouvant générer plusieurs centaines de millions d'euros par an, sans que le texte ne précise son évolution ni son fléchage. Pourtant, les transports en commun bénéficient aux patrons au sens large, car ils permettent à leurs salariés de rejoindre leur lieu de travail.

L'EMPRISE DES PARTENARIATS PUBLIC/PRIVÉ

Le projet de loi évoque le recours aux partenariats public-privé, à des montages financiers dits de quasi-fonds propres (subsidiary quasi equity – SQE), qui restent en réalité de la dette portée par SNCF Réseau ([article 6](#)) notamment pour le financement de l'ERTMS, ainsi que la mobilisation et le transfert de biens appartenant à l'État au sein du groupe public ferroviaire, afin de permettre des investissements sans financement budgétaire direct ([article 7](#)).

SNCF Réseau porte la dette, mais le patrimoine reste la propriété de l'État. Ce dispositif permet le contournement de la règle d'or et continue, par ce levier, à endetter davantage SNCF Réseau, tout en opérant, selon le CESE, des « *montages quasi-privatisant (PPP, transfert de propriété de ligne) sur le domaine public ferroviaire sans débat démocratique véritable* ». Le projet prévoit un report de deux ans de l'application de la règle d'or de SNCF Réseau ([article 5](#)), repoussant son échéance au 1^{er} janvier 2029. Ce report ne remet pas en cause un dispositif qui limite fortement les capacités d'investissement du gestionnaire d'infrastructure.

La Société des Grands Projets, en concurrence avec SNCF Réseau, se voit confier un rôle de développement des SERM par le transfert de maîtrise d'ouvrage depuis les collectivités ([article 10](#)). Elle dispose de ressources via une fiscalité dédiée proche d'un milliard d'euros par an et d'une capacité d'endettement pouvant atteindre 39 milliards d'euros ; elle est mobilisée uniquement pour les projets nouveaux, sans contribution à la régénération du réseau existant.

DES RESSOURCES EXISTENT

Nous attendons que soient actées des solutions de financement pérennes.

L'essentiel du financement est renvoyé aux Régions, aux collectivités et reposera en partie sur les usagers. Des ressources nous paraissent toujours pertinentes à explorer :

- Le fléchage de la TICPE,
- L'application partout du Versement Mobilité additionnel,



- La réorientation des financements de la SGP,
- La mise en place et le fléchage de l'écotaxe,
- Le retour à une coopération européenne sur la grande vitesse en lieu et place d'une concurrence.

L'ouverture à la concurrence coûte cher aux contribuables, aux usagers et aux cheminots. Aussi inefficace socialement qu'économiquement, nous continuons à la combattre et revendiquons la mobilisation des surcoûts pour le financement du service du quotidien par :

- L'arrêt des indemnités versées aux candidats non retenus dans le cadre des appels d'offres,
- L'arrêt des créations de SPL et les transferts d'actifs (matériel roulant et ateliers de maintenance).

Si ces ressources sont, pour la CGT, amenées à disparaître dans le cadre d'un retour à une entreprise unique et intégrée (la SNCF), il n'en demeure pas moins qu'en l'état, la réorientation de ces dépenses inutiles dans le financement du service de transport permettrait son développement.

CONCLUSION

En l'état, ce projet de loi ne garantit pas un financement stable et pérenne des transports – un constat partagé par le CESE, qui note que « *Les scénarios de ressources fiscales (Versement Mobilité déplafonné, écotaxes régionales interoperables) recommandés par le rapport Ambition ont été abandonnés sous pression patronale* », et en particulier du ferroviaire.

Il entérine le désengagement de l'État du financement direct des infrastructures, le recours à des montages financiers complexes et la poursuite du sous-investissement public. Il appelle donc une vigilance forte et un positionnement clair en faveur d'un réengagement financier de l'État, la levée de la règle d'or de SNCF Réseau, le fléchage prioritaire des ressources vers la régénération du réseau existant, son développement et la défense du service public ferroviaire et de l'emploi, **conformément aux préconisations du CESE, qui souhaiterait que « les termes de la négociation (du futur contrat de performance État – Réseau qui découlera de la loi-cadre) ne se limitent pas à des considérations strictement financières et incluent des impératifs d'aménagement du territoire et de maintien de l'égalité républicaine ».**

Enfin, plusieurs sujets majeurs sont absents ou très insuffisamment traités. Le fret ferroviaire est quasiment absent du texte, le transport de marchandises étant principalement abordé par le prisme du verdissement de la flotte de camions (articles 3 et 17).

Pris dans leur ensemble, les leviers proposés traduisent une logique de gestion de la pénurie et de transfert de charges vers les usagers, les collectivités et la SNCF, plutôt qu'un réengagement financier direct et pérenne de l'État.

Thierry Nier,
Secrétaire général
Fédération CGT des cheminots

