

ASSEMBLÉE NATIONALE
26 octobre 2025

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

Rejeté

AMENDEMENT N ° II-CD202

présenté par
M. Cernon, rapporteur

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	6 000 000	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	6 000 000
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	6 000 000	6 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

La liaison Paris–Vienne–Berlin s’inscrit dans le maillage européen des trains de nuit et constitue la dernière ligne de train de nuit internationale au départ de la France. Elle est le résultat d’un accord signé en 2020 entre exploitants ferroviaires européens (Österreichische Bundesbahnen – ÖBB, SNCF, Deutsche Bahn – DB et Société nationale des chemins de fer belges – SNCB) qui prévoit l’ouverture de deux liaisons entre capitales européennes, à savoir la ligne Paris-Vienne en 2021 et la ligne Paris-Berlin en décembre 2023. Il s’agit en réalité d’un seul train qui part trois fois par semaine en direction de Vienne et de Berlin, avec une séparation à Mannheim en Allemagne. Les trains sont opérés par la compagnie autrichienne ÖBB sous la marque Nightjet.

La décision par l’État français de supprimer la subvention allouée aux liaisons Paris–Vienne et Paris–Berlin dans le cadre du projet de loi de finances pour 2026 conduit à l’extinction de la ligne à compter de décembre 2025. La SNCF Voyageurs rappelle en effet que la subvention de l’État est indispensable pour assurer l’équilibre économique de la ligne, du fait principalement des surcoûts induits par l’accès aux infrastructures dans plusieurs pays et les changements de matériels et de personnels aux frontières. Le collectif « Oui au train de nuit » rappelle aussi la faiblesse de la desserte actuelle – le train ne circule que trois jours par semaine seulement au lieu de la desserte quotidienne initialement prévue – ce qui réduit d’autant la rentabilité de la ligne, malgré une demande forte des usagers. Par ailleurs, le collectif souligne que la plateforme SNCF Connect n’a jamais commercialisé les billets de cette ligne qu’elle opère pourtant.

Le présent amendement propose de rétablir dans le projet de loi de finances pour 2026 la subvention d’exploitation versée pour la ligne par l’ouverture de 6 millions d’euros en AE et en CP sur l’action 44 Transports collectifs du programme 203 Infrastructures et services de transports et, pour assurer l’équilibre de l’opération, par la fermeture à due concurrence d’AE et de CP sur l’action 09 – Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale du programme 345 Service public de l’énergie. Le Gouvernement sera invité en séance publique à lever ce gage.