

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 novembre 2025

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

Adopté

AMENDEMENT

N ° II-CF2539

présenté par

Mme Pochon, Mme Voynet, Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier et M. Thierry

ARTICLE 49

ETAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

I. Modifier ainsi les autorisations d'engagement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	1 100 000 000	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	1 100 000 000
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	1 100 000 000	1 100 000 000
SOLDE	0	

II. Modifier ainsi les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	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	1 100 000 000
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	0	1 100 000 000
SOLDE	-1 100 000 000	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Dans le cadre de l'appel d'offres lancé en février 2025, l'État a annoncé la commande de 180 voitures-couchettes neuves, avec une option pour atteindre 340 voitures-couchettes. Le volume de 180 voitures permettra de renouveler le matériel roulant des lignes existantes, mais sera insuffisant pour rouvrir les lignes de nuit. Le volume de 340 voitures permettra au contraire de rouvrir les lignes annoncées par le Président de la République en novembre 2022 (notamment Bordeaux-Nice, Paris-Barcelone et Nice-Strasbourg) et construire un réseau à 10 lignes sur le territoire hexagonal.

Cet amendement permet d'activer la clause optionnelle de l'appel d'offres, et porter ainsi la commande à 340 voitures. Un tel volume permettra d'obtenir de meilleurs prix unitaires. Par ailleurs, selon le rapport de la DGITM sur les Trains d'Equilibre du Territoire (2021), un réseau étendu à 340 voitures dégagera des synergies et s'autofinancera mieux que le petit réseau actuel. Une telle commande améliorera donc l'équilibre économique des trains de nuit à long terme.

La fréquentation des trains de nuit a plus que doublé entre 2019 et 2024, passant de 350 000 voyageurs à 1 million. Cette demande grandissante se heurte cependant au manque de matériel roulant supplémentaire. Les 340 voitures permettront de répondre à ce nouvel élan des Français vers les trains de nuit, et contribueront à réduire les émissions de CO2 du secteur des transports. Selon le

rapport du Réseau Action Climat (2025), un réseau à 340 voitures-couchette permettrait d'éviter 0,4 million équivalent CO2 chaque année.

La commande de 340 voitures nécessite des Autorisations d'Engagement de l'ordre de l'ordre de 2,1 milliards d'euros (probablement moins en raison des économies d'échelle) dans le Projet de loi de finances 2026, contre environ 1 milliard pour la commande à 180 voitures. Le présent amendement sécurise budgétairement la levée des tranches optionnelles (jusqu'à un total de 340 voitures et 42 locomotives) et les investissements connexes (réalisation des études pour la construction d'un nouveau centre de maintenance).

Cette action n'implique pas de dépenses pour la période 2025-2029, puisque l'État a choisi une modalité de location du matériel et ne commencera à payer qu'à la réception des trains. A partir de 2030, cette commande unifiée de 340 voitures permettra à l'État de payer moins cher que s'il procède via plusieurs petites commandes disparates. Autrement dit, cette action ne grèvera pas le déficit dans les années à venir et diminue les dépenses de l'État à long terme. La sous action 44-06 « Financement du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire » permet précisément de financer cet objectif.

Cet amendement procède au mouvement de crédits suivant au sein de la mission « Ecologie, développement et mobilités durables » :

– il abonde à hauteur de 1,1 milliard d'euros en autorisations d'engagement l'action 44 « Transports collectifs » du programme 203 « Infrastructures et services de transports » ;

– il minore à hauteur de 1,1 milliard d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement en l'action 9 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « Service public de l'énergie ».

Cette proposition de mouvement de crédits est uniquement formelle, afin de respecter les règles budgétaires. Nous demanderons au Gouvernement de lever le gage.

Cet amendement, travaillé avec le RAC, fait suite à la recommandation n°33 de la mission d'information transpartisane sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires.