

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 1138

présenté par
Mme Thillaye, Mme Fruchon, Mme Violland et M. Ott

ARTICLE 49

ÉTAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité null
--

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	2 000 000	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	2 000 000
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
Écologie – mise en extinction du plan de relance	0	0
Fonds territorial climat	0	0
TOTAUX	2 000 000	2 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement de repli.

Les lignes de train de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne ont été supprimées brutalement le 13 décembre 2025 en raison de l'arrêt de la subvention de l'État français à la SNCF pour le tronçon français, d'un montant de 5,5 millions d'euros. Cet arrêt fait suite aux lettres plafond envoyées par le gouvernement Bayrou au ministère des Transports à l'été 2025. Il s'agit des deux seules lignes de nuit internationales au départ de la France. À l'heure de l'aggravation du réchauffement climatique et du renforcement de l'intégration européenne, le symbole est dramatique.

La coopérative European Sleeper a annoncé la reprise de la liaison en mars 2026, mais sans subvention française. Or, cette annonce ne résout en rien le problème de fond. La coopérative devra surmonter les mêmes obstacles structurels qui ont fragilisé la ligne, en particulier l'accès à la distribution sur SNCF Connect, plateforme qui domine la vente de billets en France. Sans soutien public et sans facilitation de l'accès à la distribution, la pérennité de cette nouvelle exploitation reste hautement incertaine.

La reconduction de la subvention pour l'année 2026 permettrait de sécuriser le rétablissement de la liaison dès le printemps 2026, et n'empêcherait aucunement l'État de renforcer ses exigences quant à l'amélioration de l'équilibre économique de la ligne. Parmi les principales pistes d'optimisation identifiées par le collectif Oui au train de nuit : faire circuler de manière alternée des trains directs Paris-Berlin et Paris-Vienne (afin d'éviter le raccordement des branches à Mannheim), garantir la distribution des billets sur SNCF Connect, ou encore ajouter un arrêt commercial à Nancy afin de capter les voyageurs de l'axe Metz-Nancy-Luxembourg.

Cet amendement procède au mouvement de crédits suivant au sein de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » : il abonde à hauteur de 2 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement la sous-action 44-06 « Financement du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports » ; il minore 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 demandons ainsi au Gouvernement de lever le gage.

Cet amendement a été travaillé avec le collectif oui au train de nuit.