

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 janvier 2026

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 409

présenté par
M. Rolland, Mme DUBY-MULLER, Mme CORNELOUP, M. NURY, M. DIVE, Mme LOUWAGIE, M. TRYZNA,
Mme SYLVIE BONNET et Mme FRUCHON

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	5 000 000	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	5 000 000
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	5 000 000	5 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Amendement co-travaillé avec le collectif "Oui au train de nuit"

La suppression soudaine des trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne résulte de l'arrêt de la subvention de l'État à la SNCF, décidé à la suite des lettres plafond adressées par le gouvernement Bayrou au ministère des Transports durant l'été 2025. Ces deux liaisons constituaient les seules lignes de nuit internationales au départ de la France. Cette décision envoie un mauvais signal dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, par ailleurs, il semble incompréhensible que le train de nuit ne puisse pas fonctionner en France alors qu'il fonctionne dans le reste de l'Europe.

Le rétablissement de la subvention pour l'exercice 2026 permettrait une reprise rapide des liaisons dès le printemps, sans empêcher l'État de maintenir des exigences élevées concernant l'amélioration de leur équilibre économique. Le collectif Oui au train de nuit a d'ailleurs identifié plusieurs pistes d'optimisation : alternance des circulations directes Paris-Berlin et Paris-Vienne pour éviter les manœuvres à Mannheim, meilleure visibilité sur SNCF Connect (notamment via un lien vers le site autrichien de vente de billets), et création d'un arrêt commercial à Nancy sur la base de l'arrêt technique déjà existant, afin d'attirer les voyageurs de l'axe Nancy-Metz-Luxembourg.

Cet amendement procède à un mouvement de crédits au sein de la mission « Écologie, développement et mobilités durables » : un abondement de 5 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement est proposé sur la sous-action 44-06 « Financement du déficit d'exploitation des trains d'équilibre du territoire » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ». En contrepartie, l'action 9 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme 345 « Service public de l'énergie » est minorée du même montant. Ce redéploiement, purement formel, vise à respecter les règles budgétaires du PLF. Nous demandons en conséquence au Gouvernement de lever le gage.