

N° 2047

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 29 octobre 2025.

AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 2026** (n° 1906)

TOME V

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET MOBILITÉ DURABLES

TRANSPORTS TERRESTRES ET FLUVIAUX

PAR M. BÉRENGER CERNON

Député

SOMMAIRE

—

Pages

INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 CONSACRÉS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	7
I. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS SONT INSUFFISANTS POUR FAIRE FACE AUX BESOINS DE RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU.....	8
A. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES DU PROGRAMME 203.....	8
B. LES FONDS DE CONCOURS REVERSÉS AU PROGRAMME 203	11
II. L'AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE RESTE EN ATTENTE D'UNE PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS.....	14
A. LES RECETTES AFFECTÉES À L'AGENCE SONT PLAFONNÉES AU BÉNÉFICE DU REDRESSEMENT DES FINANCES PUBLIQUES.....	14
B. L'ABSENCE DE TRAJECTOIRE POUR L'AGENCE IMPOSE LA DÉFINITION RAPIDE D'UN CADRE PLURIANNUEL, PRÉVISIBLE ET STABLE	18
SECONDE PARTIE : DES SILLONS POUR LA NUIT – PLANIFIER, FINANCER, RÉGÉNÉRER LES TRAINS DE NUIT	21
I. LA FRÉQUENTATION RECORD DES TRAINS DE NUIT EN 2024 EST BRIDÉE PAR UNE OFFRE ENCORE TRÈS LIMITÉE	21
A. UNE FRÉQUENTATION RECORD AVEC UN MILLION DE VOYAGEURS EN TRAIN DE NUIT EN 2024	21
1. Un million de voyageurs ont emprunté les lignes intérieures et internationales de nuit en 2024.....	22
2. Un potentiel de 12 millions de voyageurs par an dans le réseau de nuit	23
B. UNE OFFRE INSUFFISANTE DE MATÉRIEL ROULANT POUR FAIRE FACE À LA DEMANDE	25

1. Les trains de nuit d'équilibre des territoires tissent une étoile limitée autour de Paris.....	25
2. Les trains de nuit internationaux ne permettent pas encore de desservir l'Europe.....	28
II. L'ÉTAT DOIT ACCOMPAGNER D'AVANTAGE LE DÉVELOPPEMENT DES TRAINS DE NUIT POUR CHANGER D'ÉCHELLE	30
A. LA NÉCESSITÉ D'UN RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT ET D'UN SOUTIEN ACTIF AUX NOUVELLES LIGNES	30
1. L'augmentation de la taille du parc de nuit passe au minimum par l'activation de la clause optionnelle de 340 voitures	30
2. La continuité des dessertes européennes de nuit au départ de la France compromise par le recul de l'État	35
B. UN ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE ET FISCAL PEU FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES TRAINS DE NUIT	39
1. La nécessité de permettre la circulation des trains la nuit tout en assurant la régénération d'un réseau vieillissant.....	39
2. Le rééquilibrage de la concurrence déloyale avec le transport aérien pour favoriser le report modal vers le train de nuit	41
EXAMEN EN COMMISSION	45
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	47

INTRODUCTION

La France ne pourra pas relever le défi de la transition écologique sans un effort résolu et sincère en faveur des infrastructures de transports. Or, pour la seconde année consécutive, les crédits et les ressources affectées à la régénération de nos réseaux et au développement des mobilités bas-carbone demeurent en deçà des besoins objectivement documentés par les travaux de la convention « Ambition France Transports ». Or, il devient urgent pour la représentation nationale d'arbitrer en faveur d'investissements dans la performance et la résilience des infrastructures existantes, à hauteur de 3 milliards d'euros supplémentaires par an sur la période 2026 à 2031, plutôt que d'entretenir l'illusion d'une trajectoire compatible à moyens constants au nom de la maîtrise des dépenses publiques.

Cette conviction se vérifie tout particulièrement pour le train de nuit, dont la fréquentation progresse, dont l'utilité territoriale est avérée et dont le bilan environnemental plaide pour un changement d'échelle rapide. Dans ce contexte, le retrait de l'État du soutien à la seule desserte internationale encore en activité au départ de la France et le choix assumé de n'ouvrir aucune nouvelle desserte nationale de trains de nuit à moyen comme à long terme envoient un signal contradictoire avec les objectifs affichés de report modal et de transition des mobilités. Le rapporteur pour avis appelle, au contraire, à rétablir les soutiens ciblés indispensables au démarrage ou à la continuité des lignes d'intérêt européen et à privilégier une acquisition publique plus ambitieuse d'un parc neuf, permettant l'ouverture d'au moins dix nouvelles lignes de train de nuit à l'horizon 2030-2035.

Plus largement, l'État doit cesser de piloter les infrastructures au rythme des plafonds de la loi de finances et à la main des seuls arbitrages annuels du ministère chargé des finances. Il revient au Parlement de fixer une trajectoire lisible, pluriannuelle et sincère, articulant l'effort de régénération, de modernisation et de développement de nouvelles offres bas-carbone, et de doter l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) de ressources réellement à la hauteur des priorités arrêtées par les pouvoirs publics. La France a besoin d'un cap clair, de moyens définis et d'une exécution à l'abri des aléas du quotidien. C'est tout l'enjeu de la présentation au Parlement d'une loi de programmation des infrastructures de transport précisant la trajectoire des moyens de l'AFITF, les ressources affectées et leur montée en puissance, ainsi que les priorités d'allocation par mode de transport, en cohérence avec les travaux de la conférence « Ambition France Transports » et dans la suite des annonces autour de la « Nouvelle donne ferroviaire ».

PREMIÈRE PARTIE : PRÉSENTATION DES CRÉDITS DU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 CONSACRÉS AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les moyens de l'État consacrés aux transports ferroviaires, routiers, fluviaux et maritimes sont dispersés entre plusieurs sources de financement au sein du projet de loi de finances. Ils sont évalués à près de **9,58 milliards d'euros pour 2026**, en légère augmentation de 440 millions d'euros par rapport à la loi de finances initiale (LFI) pour 2025 (9,14 milliards d'euros), mais toujours à un niveau inférieur par rapport à 2024 (10 milliards d'euros). **Il s'agit, pour la seconde année consécutive, de faire contribuer les crédits consacrés aux infrastructures de transport à la maîtrise des dépenses publiques, alors même qu'il s'agit de dépenses d'investissement structurantes pour la transition écologique et l'aménagement du territoire.** Pour 2026, ces crédits sont composés :

– des crédits du **programme 203 Infrastructures et services de transports** de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*, dont le montant d'élève à 5,93 milliards d'euros en autorisations d'engagement (AE) et de **4,64 milliards d'euros en crédits de paiement (CP)** dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2026 hors fonds de concours, soit une hausse de 1 123 millions d'euros en AE et de 210 millions d'euros en CP par rapport à la loi de finances initiale (LFI) pour 2025. La hausse observée des AE est toutefois trompeuse car elle couvre en réalité la conclusion d'un contrat de renouvellement du matériel roulant de nuit pour 1,1 milliard d'euros ;

– des investissements directs ou indirects de **l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**, dont le budget, financé par des taxes affectées, est estimé à **3,76 milliards d'euros en CP pour 2026**, à un niveau stable par rapport à la LFI pour 2025 (3,59 milliards d'euros) mais toujours fortement en baisse par rapport à la LFI pour 2024 (4,6 milliards d'euros) ;

– des **taxes affectées à la Société du Grand Paris (SGP)** et de la **redevance hydraulique versée à Voies navigables de France (VNF)**, respectivement plafonnées à **1 030,8 millions d'euros pour 2026 (+ 53,1 millions d'euros par rapport à 2025)** et **150,3 millions d'euros pour 2026 (+ 7,2 millions d'euros par rapport à 2025)**.

Le programme 203 ne comprend aucune dépense de personnel. Les agents œuvrant pour les politiques du programme 203 et les crédits de rémunérations afférents sont inscrits sur l'action 8 du programme 217 *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables* de la mission *Écologie, développement et mobilité durables*. Le programme s'appuie également pour sa mise en œuvre sur l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures que sont SNCF Réseau, Voies navigables de France, les grands ports maritimes métropolitains et en outre-mer, les ports autonomes fluviaux ainsi que les sociétés publiques concessionnaires d'autoroutes.

Le présent avis porte uniquement sur le budget consacré aux **transports terrestres et fluviaux dans le PLF pour 2026**, et tout particulièrement sur le périmètre du **programme 203** consacré aux **Infrastructures et services de transports**, dont la spécificité est d’être abondé par des fonds de concours de l’AFITF ⁽¹⁾. Il n’inclut également pas les transports maritimes et aériens qui font l’objet d’avis budgétaires distincts.

I. LES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS SONT INSUFFISANTS POUR FAIRE FACE AUX BESOINS DE RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU

A. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES DU PROGRAMME 203

Le programme 203 est doté de **5,93 milliards d’euros en AE et de 4,64 milliards d’euros en CP dans le PLF pour 2026**, soit une hausse respective de 23,4 % en AE (+ 1 123 millions d’euros) et de 4,7 % en CP (+ 210 millions d’euros) par rapport à la LFI pour 2025. L’augmentation des crédits concerne principalement le mode ferroviaire (action 41), les transports collectifs (action 44) et le transport aérien (action 52).

MONTANT DES CRÉDITS DU PROGRAMME 203 ENTRE 2025 ET 2026 PAR ACTION

(en euros)

Action	Libellé	LFI 2025		PLF 2026	
		AE	CP	AE	CP
04	Routes – Entretien	299 858 660	299 858 660	299 858 660	299 858 660
41	Ferroviaire	3 068 490 744	3 068 490 744	3 233 893 903	3 223 093 903
42	Voies navigables	254 624 718	254 624 718	254 425 989	254 425 989
43	Ports	82 494 963	82 494 963	87 494 963	87 494 963
44	Transports collectifs	677 027 436	312 191 345	1 562 222 991	330 888 021
45	Transports combinés	150 405 743	150 405 743	156 200 000	156 200 000
47	Fonctions support	54 148 533	54 144 458	52 879 671	52 879 671
50	Transport routier	167 494 137	167 494 137	167 712 137	167 712 137
52	Transport aérien	52 203 543	36 539 634	115 311 686	63 260 036
Total programme 203		4 806 748 477	4 426 244 402	5 930 000 000	4 635 813 380

Source : programme annuel de performance pour 2026.

(1) Une partie seulement du budget de l’AFITF est reversée au programme 203 sous la forme de fonds de concours ; le reste fait l’objet de paiements directs essentiellement pour le financement de grands projets, à destination de SNCF Réseau, SNCF Gares & connexions, Voies navigables de France et des sociétés concessionnaires d’autoroutes.

Toutefois, à périmètre constant et en neutralisant l'effet induit par la passation du marché de location pour le renouvellement des trains de nuit à hauteur de 1,1 milliard d'euros en AE en 2026, **le rapporteur spécial estime que le programme 203 est en réalité doté de 4,83 milliards d'euros en AE et de 4,64 milliards d'euros en CP dans le PLF pour 2026**, soit une quasi-stabilité des crédits par rapport à 2025 et un niveau toujours bien inférieur à ceux de 2024, de l'ordre de 500 millions d'euros.

Les points marquants identifiés par **le rapporteur pour avis** concernant les crédits du programme 203 dans le PLF pour 2026 sont les suivants :

– une **hausse conséquente des crédits de financement des trains d'équilibre du territoire (TET) portés à 1 545 millions d'euros d'AE et 314 millions d'euros de CP en 2026**, à comparer à 662 millions d'euros d'AE et 297 millions d'euros de CP en 2025. La plus grande partie des AE ouvertes en 2026 est destinée à préparer le financement d'un **contrat de location pour le renouvellement du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes de nuit**. Par ailleurs, un marché ouvert à la concurrence pour l'exploitation des lignes Nantes-Lyon et Nantes-Bordeaux a été signé le 27 mai 2025, pour un démarrage d'exploitation par SNCF Voyageurs Océan au début de 2027. Ce nouveau contrat permettra une augmentation de l'offre sur la ligne Nantes-Bordeaux et une augmentation de la capacité totale du nombre de sièges offerts sur Nantes-Lyon. La contribution à l'exploitation versée par l'État s'élève à 181,3 millions d'euros sur la durée du contrat (action 44) ;

– la hausse du montant des **redevances d'accès acquittées par l'État pour l'utilisation du réseau ferré national** par les transports express régionaux (TER) et les TET, ainsi que la compensation versée au fret ferroviaire, visant à couvrir la différence entre le coût imputable à la circulation de trains de fret et les montants des redevances d'accès facturées par le gestionnaire d'infrastructure aux opérateurs, **pour un montant total de 3 216 millions d'euros en 2026** contre 3 098 millions d'euros en 2025 et 2 942 millions d'euros en 2024 (action 41-02). Cette hausse continue des péages ferroviaires est appliquée pour répondre en partie aux effets de l'inflation qui touchent particulièrement le secteur ferroviaire, tout en maintenant le niveau des investissements réalisés par SNCF Réseau pour régénérer et moderniser le réseau ferré national ;

– le respect de la trajectoire du contrat d'objectifs et de performance (COP) de **Voies navigables de France (VNF)** pour la période 2023-2032 avec une subvention pour charges de service public (SCSP) fixée à **252,7 millions d'euros en AE et en CP pour 2026** (action 42). VNF bénéficiera de la hausse du plafond de perception de la **redevance hydraulique** à 150,3 millions d'euros en 2025 (soit + 7,2 millions d'euros par rapport à 2025). Le **rapporteur pour avis** rappelle toutefois que cette situation ne respecte pas les recommandations formulées par la Cour des comptes en février 2025 de « *supprimer le plafond de la redevance hydraulique fixé en loi de finances* » pour « *consolider le modèle de financement de*

VNF en lien avec l'évolution de ses missions » ⁽¹⁾. Elle conduirait en particulier à faire perdre à l'établissement 28 millions d'euros en fonction des résultats de contentieux engagés au sujet du paiement de la redevance hydraulique par Électricité de France (EDF) pour la centrale de Fessenheim pour lesquels la décision du tribunal est attendue entre fin 2025 et début 2026. Le **rapporteur pour avis** souligne par ailleurs que l'établissement fait face à une diminution de son plafond d'emploi de 40 équivalents temps plein travaillé (ETPT) par l'application anticipée des mesures de modernisation du fonctionnement du réseau. Il juge cette mesure prématurée et de nature à déstabiliser l'établissement dans la mise en œuvre de son plan de modernisation. Dans ce contexte, la commission a adopté un amendement II-CD160 de M. Dominique Potier augmentant de 60 millions d'euros les moyens mobilisés en faveur de l'établissement pour lui permettre de mettre en œuvre les investissements liés à sa stratégie pluriannuelle 2025-2035 « Voies navigables à énergie positive » ;

– **une stabilité inquiétante de la politique de soutien à l'exploitation du fret ferroviaire et du transport combiné** à hauteur de 156 millions d'euros en 2026, dont 100 millions d'euros en 2026 comme en 2025 pour l'aide à l'exploitation des services de wagons isolés (action 45). Le **rapporteur pour avis** estime que cette stabilité traduit en réalité un soutien nettement insuffisant en faveur du développement du fret ferroviaire dont l'objectif est d'atteindre un doublement de la part modale à l'horizon 2030, et propose dès lors de **renforcer substantiellement les aides en faveur des wagons isolés et du transport combiné**. Dans ce contexte, la commission a adopté, d'une part, un amendement II-CD146 de M. Peio Dufau visant à renforcer de 300 millions d'euros les moyens mobilisés en 2026 pour la régénération et la modernisation des infrastructures de fret ferroviaires et, d'autre part, des amendements du rapporteur pour avis (II-CD205) et de M. Peio Dufau (II-CD136) visant à augmenter de 50 millions d'euros l'aide au wagon isolé et de 33 millions d'euros l'aide au fret pour l'exploitation des services réguliers de transport combiné (aide « à la pince ») ;

– une hausse insuffisante des SCSP versées à l'Autorité de régulation des transports (ART) et à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) pour un montant respectif de 16 millions d'euros en AE et en CP et de 13,7 millions d'euros en AE et en CP pour 2026 (contre 15 millions d'euros pour l'ART et 13,2 millions d'euros pour l'EPSF en 2025). Le rapporteur pour avis estime primordial de renforcer les moyens consacrés à l'ART au regard de l'accroissement continu des missions qui lui sont confiées par la loi pour répondre aux grands enjeux des transports. Au regard de cette situation, la commission a adopté un amendement II-CD154 de M. Gérard Leseul pour rehausser la subvention de l'autorité à 17 millions d'euros en 2026 ;

– enfin, **une augmentation des crédits mobilisés en faveur du transport aériens** à hauteur de 115 millions d'euros en AE et 63 millions d'euros en CP en 2026, principalement pour, d'une part, mener des actions en matière

(1) *Cour des comptes, L'entretien des voies navigables : l'exemple de VNF, exercices 2012-2023, février 2025.*

d'aménagement du territoire dans les territoires d'outre-mer (réfection de l'aérodrome de Wallis-Hihifo, construction du nouvel aéroport de Mayotte et projet d'aménagement de l'aéroport de Pierrefonds à La Réunion) et, d'autre part, assurer le financement des liaisons aériennes aux fins d'aménagement du territoire (soutien à la desserte de Saint-Pierre-et-Miquelon ou des communes isolées de l'intérieur de la Guyane, contributions aux contrats des liaisons Rodez-Paris et Le Puy-Paris).

B. LES FONDS DE CONCOURS REVERSÉS AU PROGRAMME 203

Comme chaque année, le programme 203 sera abondé par des fonds de concours d'un montant total presque aussi important que celui des crédits budgétaires, estimés à **3,46 milliards d'euros en AE en 2026** (contre 3,28 milliards d'euros en 2025) et **3,51 milliards d'euros en CP en 2026** (contre 3,81 milliards d'euros en 2025), soit **une évolution respective de + 180 millions d'euros en AE (- 5,5 %) et de - 296 millions d'euros en CP (- 7,8 %)**. Ces fonds de concours proviennent principalement de l'AFITF, et dans une moindre mesure du groupe SNCF (dans le cadre des financements versés à SNCF Réseau pour les travaux sur les infrastructures ferroviaires) et des collectivités territoriales (au titre du cofinancement des opérations d'investissement de l'État, notamment dans les infrastructures routières).

Cette situation découle du choix qui a été fait de budgétiser une large partie des investissements de l'État dans les infrastructures de transports par le biais de l'AFITF, qui bénéficie elle-même de taxes affectées plafonnées. Cette solution budgétaire n'est pas sans conséquence, dans la mesure où les fonds de concours ne sont mentionnés qu'à titre indicatif dans les programmes annuels de performance (PAP) et ne sont pas adoptés par le Parlement. Il en résulte chaque année des difficultés à appréhender l'ensemble de l'action financière de l'État lors du vote du projet de loi de finances, dans la mesure où le budget prévisionnel de l'AFITF est présenté et adopté en fin d'année.

Au total, les ressources prévues pour le programme 203 pour 2026, y compris les fonds de concours et les attributions de produits, s'élèvent à 9,39 milliards d'euros en AE, en hausse de 16,1 % par rapport à 2025, et à 8,15 milliards d'euros en CP, en baisse de 1,1 % par rapport à 2025.

**MONTANT DES CRÉDITS DU PROGRAMME 203, Y COMPRIS FONDS DE CONCOURS ET
ATTRIBUTIONS DE PRODUIT, ENTRE 2025 et 2026 PAR ACTION**

(en euros)

Action	Libellé	LFI 2025		PLF 2026	
		AE	CP	AE	CP
01	Routes – Développement	475 000 000	664 487 229	450 600 000	442 872 500
04	Routes – Entretien	1 050 358 660	1 050 358 660	1 068 858 660	1 044 858 660
41	Ferroviaire	4 723 490 744	4 773 490 744	5 088 893 903	5 028 293 903
42	Voies navigables	256 624 718	256 624 718	261 425 989	259 425 989
43	Ports	117 494 963	157 494 963	140 494 963	142 494 963
44	Transports collectifs	877 027 436	762 191 345	1 768 972 991	683 838 021
45	Transports combinés	270 405 743	265 405 743	276 200 000	224 200 000
47	Fonctions support	55 998 533	55 994 458	54 729 671	54 729 671
50	Transport routier	167 494 137	167 494 137	168 712 137	168 712 137
51	Sécurité ferroviaire	45 000 000	45 000 000	0	35 700 000
52	Transport aérien	52 203 543	36 539 634	115 311 686	63 260 036
Total des crédits engagés		8 091 098 477	8 235 081 631	9 394 200 000	8 148 385 880

Note : y compris les prévisions de fonds de concours et d'attributions de produit.

Source : programme annuel de performance pour 2026.

Les principaux points marquants identifiés par le **rapporteur pour avis** concernant les fonds de concours dans le PLF pour 2026 sont les suivants :

– **la baisse du fonds de concours de l'AFITF pour le développement et la modernisation du réseau routier national**, qui s'élève à 451 millions d'euros en AE et 443 millions d'euros en CP pour 2026 contre 475 millions d'euros d'AE et 665 millions d'euros de CP en 2025 (action 01). Le développement des infrastructures du réseau routier national non concédé s'effectue principalement avec l'exécution des volets routiers des contrats de plan entre l'État et les régions (CPER) pour 2023-2027 et des contrats de convergence et de transformation (CCT) en outre-mer pour 2024-2027. Cette action est globalement en baisse, du fait de la priorité donnée aux mobilités décarbonées. Elle est intégralement financée par voie de fonds de concours versés par l'AFITF et les collectivités territoriales. Elle inclut également une dotation de 60 millions d'euros d'AE en 2026 pour la modernisation du réseau (mise aux normes environnementales, adaptation au changement climatique, partage de la voirie entre usagers), supérieure de 20 millions d'euros à la dotation prévue en 2025 ;

– **le maintien des moyens financiers engagés pour la régénération et l'entretien du réseau routier national non concédé**, à hauteur de 1 069 millions d'euros en AE et de 1 045 millions d'euros en CP pour 2026 (action 04), avec notamment un programme spécifique de régénération des ouvrages d'art et de mise en sécurité des tunnels. L'action couvre aussi les dépenses relatives à l'entretien courant et préventif, à l'exploitation du réseau routier national non concédé ainsi qu'aux frais de fonctionnement des directions interdépartementales des routes ;

– **l’absence de renforcement des moyens engagés en faveur de la régénération des infrastructures ferroviaires**, à hauteur de 1 492 millions d’euros en AE en CP pour 2026 (sous-action 41-06), l’essentiel de la hausse observée sur l’action 41 étant en réalité destinée à financer celle des redevances d’accès acquittées par l’État. Si SNCF Réseau est en mesure de maintenir ses niveaux d’investissements, avec des montants proches de l’ordre de 3 milliards d’euros par an consacrés à la régénération ferroviaire, c’est au prix d’un apport complémentaire mobilisant les résultats du groupe SNCF d’un montant de **561 millions d’euros en 2026** contre 390 millions d’euros en 2025. Le **rapporteur pour avis** estime que ce financement significatif par le groupe SNCF met progressivement en difficulté l’entreprise, notamment en raison de l’ouverture à la concurrence sur les lignes les plus rentables du groupe. Il note également que le présent budget ne contient **aucun crédit** pour tirer les conséquences des conclusions du rapport Ambition France Transports avec **1,5 milliard d’euros supplémentaire, nécessaire** en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau ferroviaire. Dans ce contexte, la commission a adopté, d’une part, **un amendement de M. Peio Dufau** ⁽¹⁾ majorant les crédits de 500 millions d’euros en 2026, destinés à la régénération et à la modernisation du réseau et permettant d’éviter une montée en charge importante au cours des prochaines années, et d’autre part, **un amendement de M. Stéphane Delautrette** ⁽²⁾ mobilisant 700 millions d’euros supplémentaires en 2026 dévolus à la régénération et à la modernisation du réseau des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) ;

– **le faible niveau de mobilisation financière en faveur du financement des services express régionaux métropolitains (SERM)**, qui s’élève à 363 millions d’euros en AE et 313 millions d’euros en CP pour 2026 contre 300 millions d’euros en AE et 350 millions d’euros en CP en 2025. Ce faible niveau d’engagement traduit le fait que les SERM sont actuellement au stade de projet ou d’avant-projet, et que les modalités de leur financement devront être précisées dans le cadre des CPER voire d’une fiscalité spécifique (sous-action 41-01). C’est la raison pour laquelle la commission a adopté **un amendement du rapporteur** ⁽³⁾ **pour avis** abondant le programme de 700 millions d’euros supplémentaires en 2026 pour financer le déploiement des SERM au-delà de l’amorçage prévu par les CPER ;

– **la fermeture programmée du plan « vélo et marche »** financé par un fonds de concours de l’AFITF pour un montant de 31 millions d’euros en AE et de 73 millions d’euros en CP en 2026, contre 100 millions d’euros de CP en 2025 (pas d’AE) et 304 millions d’euros d’AE et 145 millions d’euros de CP en 2024. Ce faible niveau de financement traduit **la volonté de l’État de se désengager définitivement** d’un dispositif qu’il estime devoir être financé intégralement par les collectivités territoriales. La commission ne partage pas cet avis et a estimé qu’il était indispensable de rétablir l’ambition initiale du plan « vélo » : elle a adopté **un**

(1) Amendement n° II-CD141 de M. Peio Dufau.

(2) Amendement n° II-CD147 de M. Stéphane Delautrette.

(3) Amendement n° II-CD209 de M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis.

amendement de Mme Sandrine Le Feur ⁽¹⁾ visant à ouvrir 100 millions d’euros sur le programme afin de rétablir le plan vélo comme véritable outil de soutien aux projets d’infrastructures cyclables.

Ces évolutions illustrent la stagnation des moyens dont dispose l’État, et par le biais des fonds de concours l’AFITF, dans tous les domaines d’intervention de l’agence : **aucun crédit n’est aujourd’hui programmé pour répondre aux besoins identifiés par la convention « Ambition France Transports », à savoir 3 milliards d’euros supplémentaires par an** consacrés à la régénération et à la modernisation des réseaux. Elles interrogent très concrètement sur la capacité de l’État à faire face dans les prochaines années aux besoins prioritaires identifiés par la convention, et exigent d’inscrire rapidement ces investissements dans un cadre pluriannuel, prévisible et stable.

Le **rapporteur pour avis** estime que le choix actuel du Gouvernement n’est soutenable ni pour le climat, ni pour l’aménagement du territoire, et il n’est pas non plus soutenable pour les usagers qui, chaque jour, constatent la fatigue des réseaux. Dans ce contexte, la commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis afin d’engager dès 2026 un véritable plan de relance en faveur du transport ferroviaire en investissant 3 milliards d’euros supplémentaires par an dans la régénération et la modernisation du réseau ferré et le renouvellement du matériel roulant ⁽²⁾.

II. L’AGENCE DE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE RESTE EN ATTENTE D’UNE PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS

L’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif ayant pour mission de participer au financement de projets d’infrastructures de transport et de mobilités. **Il s’agit à ce titre de l’un des principaux contributeurs et opérateurs du programme 203 Infrastructures et services de transports.** L’agence peut ainsi être considérée comme une caisse de financement qui reverse les deux tiers de ses taxes affectées au programme 203 sous la forme de fonds de concours, en ayant préalablement déterminé les sommes ainsi reversées vers des projets d’investissement.

A. LES RECETTES AFFECTÉES À L’AGENCE SONT PLAFONNÉES AU BÉNÉFICE DU REDRESSEMENT DES FINANCES PUBLIQUES

Pour assurer son financement, l’AFITF bénéficie de plusieurs taxes affectées et ressources provenant principalement des secteurs routiers et aériens, permettant de faire contribuer ces secteurs émetteurs de gaz à effet de serre au financement des infrastructures ferroviaires et fluviales.

(1) Amendement n° II-CD218 de Mme Sandrine Le Feur, présidente de la commission de développement durable et de l’aménagement du territoire.

(2) Amendement n° II-CD206 de M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis.

Le montant total des recettes affectées à l'agence s'élève à 3,76 milliards d'euros pour 2026, soit une légère augmentation de 165 millions d'euros par rapport à 2025, mais toujours à un niveau très inférieur aux 4,2 milliards mobilisés en 2024. Cette hausse de 5 % des recettes procède principalement de la hausse du plafond de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) affectée à l'agence, qui passe de 1 221 millions d'euros en 2025 à 1 619 millions d'euros en 2026 (article 36 du projet de loi de finances pour 2026).

**ÉVOLUTION DES RECETTES DE L'AGENCE DE FINANCEMENT
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE FRANCE**

(en millions d'euros)

	Exécution 2023	Exécution 2024	Prévision 2025	Prévision 2026	Évolution 2025-2026
Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques *	1 908	1 651	1 221	1 619	+ 33 %
Taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance *	—	549	500	500	0 %
Taxe sur la distance parcourue sur le réseau autoroutier concédé *	561	561	561	561	0 %
Redevance domaniale pour occupation du domaine public	401	422	421	429	+ 2 %
Contribution volontaire exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroute (1)	—	196	—	—	—
Taxe de solidarité sur les billets d'avion	226	254	268	271	+ 1 %
Produits des amendes radars automatiques du réseau routier national	178	134	245	125	– 49 %
Recettes diverses et contribution budgétaire du plan de relance	414	413	375	251	– 33 %
Total des recettes	3 689	4 180	3 591	3 756	+ 5 %

* Taxes affectées faisant l'objet d'un plafonnement par les lois de finances.

(1) Le versement 2024 inclut les années 2021, 2022, 2023 ainsi que les intérêts moratoires liés au retard de paiement.

Source : rapport d'activité 2024 de l'AFITF, lois de finances pour 2025 et 2026, et programme annuel de performance.

L'agence bénéficie ainsi :

– **de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA)**, plus connue sous le nom de « taxe Chirac », affectée à hauteur de 271 millions d'euros à l'AFITF en 2026 (+ 1 million d'euros par rapport à 2025). La loi de finances pour 2025 ⁽¹⁾ a procédé à une hausse significative de son barème. À compter du 1^{er} mars 2025, les montants de la taxe ont été portés, en classe économique, de 2,61 euros à 7,40 euros pour les destinations européennes et de 7,51 euros à 15 euros ou 40 euros pour les destinations tierces selon qu'il s'agit d'une destination intermédiaire (de 2 000 à 5 000 kilomètres) ou lointaine (plus de 5 000 kilomètres). En classe affaires, la taxe peut s'élever jusqu'à 120 euros par billet pour les destinations lointaines. Le

(1) Article 30 de la loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.

rendement de la taxe est ainsi passé de 268 millions d'euros en 2024 à 1 447 millions d'euros en 2025, au bénéfice du redressement des comptes publics du fait de la stabilité du plafond en loi de finances ;

– **de la taxe sur la distance parcourue sur le réseau autoroutier concédé**, plus connue sous le nom de « taxe d'aménagement du territoire », due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers. Son produit est affecté à l'AFITF dans la limite d'un plafond de 567 millions d'euros en 2026, pour un rendement total estimé à 776 millions d'euros en 2026 ;

– **de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)** qui porte sur les produits pétroliers lorsqu'ils sont destinés à être utilisés en tant que carburant gazole. Elle est affectée à l'agence à hauteur de 1 619 millions d'euros en 2026, en hausse de plus de 30 % par rapport à 2025, mais à un niveau encore inférieur à celui de 2024 ;

– **de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance**, mise en place par la loi de finances pour 2024, qui est due par les exploitants d'infrastructures de transport de longue distance (aéroports et autoroutes), qui remplissent une double condition de dépassement d'un seuil de revenus (revenus d'exploitation supérieurs à 120 millions d'euros) et d'un seuil de rentabilité (résultat net supérieur à 10 % en moyenne sur sept années). Elle est assise sur la fraction des revenus excédant 120 millions d'euros et son taux est fixé à 4,6 %. Cette taxe, dont le rendement est estimé à 500 millions d'euros en 2026, a fait l'objet de plusieurs recours juridiques de la part des sociétés concessionnaires d'autoroutes, sans succès à ce jour (le Conseil constitutionnel a par exemple réaffirmé, dans sa décision n° 2024-1102 QPC du 12 septembre 2024, sa conformité à la Constitution) ;

– d'une contribution volontaire exceptionnelle des sociétés concessionnaires d'autoroute pour un montant total prévu de 1,2 milliard d'euros courants sur la durée des concessions. Les sociétés concessionnaires d'autoroute ont toutefois pris la décision de suspendre le paiement de cette contribution depuis 2021 au motif d'une remise en cause de l'engagement de l'État de stabilité de la fiscalité, lors de l'indexation sur l'inflation du tarif de la taxe sur la distance. Le tribunal administratif de Cergy-Pontoise a toutefois rendu son jugement le 14 mars 2024, concluant au rejet des requêtes des sociétés portant sur les titres émis au titre des années 2021, 2022 et 2023, qui ont donc fait l'objet d'un versement en 2024 ;

– **de la redevance domaniale pour occupation du domaine public** que les sociétés concessionnaires d'autoroutes versent annuellement à l'État pour un montant plafonné de 429 millions d'euros en 2026. Cette dernière est assise pour moitié sur la valeur locative du domaine public autoroutier et pour moitié sur le chiffre d'affaires des sociétés ;

– **du produit résiduel tiré des amendes de radars automatiques** du réseau routier national, pour un montant estimé de 125 millions d’euros en 2026, montant jusqu’alors systématiquement surévalué (134 millions d’euros en exécution 2024 contre 250 millions d’euros en prévision initiale) ;

– **d’une partie des crédits du plan de relance** à hauteur de 251 millions d’euros en 2026, principalement en provenance de l’action 7 *Infrastructures et mobilité vertes* du programme 362 *Écologie*. Ces crédits poursuivent leur extinction progressive du fait de la fin de plan de relance.

Le rapporteur pour avis rappelle qu’une **majorité de ces taxes affectées à l’AFITF est en réalité plafonnée** pour abonder le budget général de l’État, au détriment du principe selon lequel la fiscalité des mobilités dites « carbonnées » doit permettre de financer le développement des mobilités dites « décarbonnées ». Ce constat est particulièrement marquant pour les recettes issues de la TSBA, dont le renforcement significatif dans le cadre de la loi de finances pour 2025 vise à compenser la moindre fiscalité applicable sur le secteur aérien par rapport à ses concurrents, tout en permettant le financement des infrastructures en faveur des mobilités dites « décarbonnées ». Or, un peu moins de 20 % du rendement de cette taxe est aujourd’hui affecté à l’AFITF.

RENDEMENT DES DIFFÉRENTES TAXES PLAFONNÉES AFFECTÉES À L’AFITF

(en millions d’euros)

Taxe affectée	2025		2026	
	Rendement	Plafond	Rendement	Plafond
Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques	1 221	1 221	1 619	1 619
Taxe sur l’exploitation des infrastructures de transport de longue distance	500	500	500	500
Taxe sur la distance parcourue sur le réseau autoroutier concédé	765	567	776	567
Taxe de solidarité sur les billets d’avion	268	270	1 447	271

Source : voies et moyens du projet de loi de finances pour 2026, tome I.

Le rapporteur pour avis propose par conséquent de **rehausser le plafond de recettes affectées à l’AFITF au titre de la taxe de solidarité sur les billets d’avion** de 1 milliard d’euros, ce qui permettra ainsi de financer les besoins identifiés en matière de régénération et de rénovation du réseau ferroviaire.

B. L'ABSENCE DE TRAJECTOIRE POUR L'AGENCE IMPOSE LA DÉFINITION RAPIDE D'UN CADRE PLURIANNUEL, PRÉVISIBLE ET STABLE

Créée en 2005, l'AFITF a pour vocation d'assurer une visibilité pluriannuelle des investissements d'infrastructures et de flécher des recettes fiscales issues des modes de transport les plus carbonés vers des dépenses profitant à l'ensemble des modes de transport. Son conseil d'administration autorise les engagements de l'État par des conventions de financement, sécurisant ainsi la trajectoire des différents maîtres d'ouvrage (État, opérateurs, collectivités territoriales). L'agence prend en charge le financement des volets « mobilités » des CPER et, de manière croissante, les investissements de régénération et de modernisation des réseaux existants. Depuis sa création, elle a permis d'engager près de 63 milliards d'euros et d'effectuer environ 48 milliards d'euros de paiements, offrant une visibilité budgétaire déterminante pour les porteurs de projets.

Sur le plan budgétaire, l'exécution 2024 s'élève à 4 347 millions d'euros en CP. Le budget initial 2025 prévoyait 3 718 millions d'euros en CP, soit une baisse de 629 millions d'euros par rapport à 2024, dans le cadre de l'effort général de maîtrise de la dépense publique. Dans la continuité de cet effort, la prévision pour 2026 atteint 3 756 millions d'euros en CP, à un niveau proche de 2025. Les arbitrages traduisent la priorité donnée à la maîtrise des dépenses publiques, mais aussi à la qualité des infrastructures existantes : une majorité des crédits de paiement prévisionnels de 2026 sont consacrés à la régénération et à la modernisation des réseaux, ainsi qu'au développement des modes alternatifs à la route, en cohérence avec les conclusions de la conférence « Ambition France Transports » de 2025.

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE L'AFITF PAR MODE DE TRANSPORT

(en millions d'euros de CP)

Mode	2024	2025	2026
Ferroviaire (dont transports combinés)	1 675	1 571	1 941
Transports collectifs et mobilités actives	879	546	401
Routes - Entretien	755	690	750
Routes - Développement	613	586	337
Fluvial	249	212	201
Ports	63	48	55
Autres	113	65	71
Total	4 347	3 718	3 756

Source : budget de l'AFITF et projet annuel de performances (PAP) annexé au projet de loi de finances pour 2026

Toutefois, **le rapporteur pour avis estime que le cadrage stratégique actuel de l'agence est aujourd'hui insuffisant.** La loi d'orientation des mobilités n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 a fixé, pour 2019-2023, une première trajectoire d'investissements en infrastructures aujourd'hui achevée. Depuis 2023, une nouvelle trajectoire de l'AFITF doit être formalisée dans un contrat d'objectifs et de performance, en tenant compte des travaux de prospective issus de la conférence « Ambition France Transports ». Les propositions de la conférence invitent à inscrire durablement le financement des transports dans un cadre stable, à la fois par l'affectation pérenne de ressources suffisantes à l'AFITF, mais aussi par l'adoption d'une loi de programmation des infrastructures de transport. Le Gouvernement a annoncé, le 9 juillet 2025, l'élaboration d'une « loi-cadre » en deux séquences : un premier jalon principal soumis au Parlement, puis un jalon programmatique adossé à la revue des grands projets confiée au Conseil d'orientation des infrastructures.

Le **rapporteur pour avis souligne que la baisse significative des financements destinés à l'AFITF en 2025 et en 2026 impose d'optimiser la trajectoire d'investissement au risque d'un renoncement sur de nombreux projets**, comme l'illustre dès à présent la diminution des fonds de concours au programme 203. Dans un contexte de besoins considérables en régénération, modernisation, adaptation climatique et sécurité pour les années à venir, il est indispensable de sécuriser sans délai une programmation pluriannuelle de financement plus ambitieuse. À ce titre, **le rapporteur pour avis recommande la présentation au Parlement d'une loi de programmation des infrastructures de transport** (et non d'une loi-cadre) précisant la trajectoire d'engagements et de crédits de paiement de l'AFITF, les ressources affectées et leur montée en puissance, ainsi que les priorités d'allocation par mode, en cohérence avec les travaux de la conférence « Ambition France Transports » et ceux menés par la commission de manière transpartisane ⁽¹⁾.

(1) M. Bérenger Cernon et Mme Olga Givernet, *Rapport d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires*, n° 1897, octobre 2025.

La conférence « Ambition France Transports »

Conduite du 5 mai au 9 juillet 2025 sous la présidence de Dominique Bussereau, la conférence « Ambition France Transports » a réuni une soixantaine d'acteurs (parlementaires, élus, opérateurs, usagers, experts) et s'est appuyée sur quatre ateliers thématiques, plus de 100 auditions et plus de 220 contributions écrites. L'objectif : bâtir un modèle pérenne de financement des mobilités dans un contexte de sous-investissement ancien, de décarbonation accélérée et de besoins croissants de déplacement.

La conférence constate que les réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux ont accumulé une « dette grise » qui dégrade la qualité de service et la sécurité. Un consensus s'est dégagé pour concentrer l'effort d'investissement des prochaines années sur la régénération et la modernisation des infrastructures existantes, avant tout nouveau développement d'infrastructure, et pour inscrire ces investissements dans un cadre pluriannuel, prévisible et stable.

Elle identifie les besoins d'investissement prioritaires pour la période 2026-2031 à près de 3 milliards d'euros supplémentaires par an, ventilés comme suit : + 1,5 milliard d'euros par an pour le réseau ferroviaire structurant (régénération et modernisation), + 1 milliard d'euros par an pour le réseau routier national non concédé, + 0,5 milliard d'euros par an pour le fret (300 millions d'euros par an pour le fret ferroviaire et 200 millions d'euros par an pour le fret fluvial).

Elle identifie plusieurs leviers de financement à court terme (dès 2026) :

- une amélioration de la performance (vitesse commerciale, optimisation des dessertes) pour dégager des économies et accroître l'offre à coût constant ;
- une contribution accrue des usagers, avec une attention sur la tarification sociale : trajectoires tarifaires mesurées pour les usagers, mécanismes ciblés pour les transports polluants (écocontributions territoriales poids lourds, majorations de péages pour les poids lourds sur tronçons congestionnés) ;
- une consolidation des ressources de l'AFITF, avec une meilleure affectation de fiscalités déjà prélevées sur les transports (TICPE, TSBA) et la création de ressources nouvelles (recettes issues des échanges de quotas d'émissions, évolution du malus pour les poids lourds, suppression progressive des taux réduits de TICPE, création d'une taxe sur les colis à domicile) ;
- des ressources spécifiques par mode hors AFITF avec la mobilisation du fonds de concours SNCF (500 millions d'euros par an), une réforme de la redevance hydraulique ou la mobilisation des certificats d'économie d'énergie.

À plus long terme, la conférence recommande de sécuriser un cadre pluriannuel (option d'une loi de programmation des infrastructures ou d'une loi-cadre) et d'anticiper la fin des concessions autoroutières : maintenir les péages et affecter le surplus de recettes – estimé à environ 2 milliards d'euros par an à compter de 2037 – en priorité à la régénération et à la modernisation de l'ensemble des réseaux par le biais de l'AFITF.

Source : *Rapport Ambition France Transports, Financer l'avenir des mobilités, juillet 2025.*

SECONDE PARTIE : DES SILLONS POUR LA NUIT – PLANIFIER, FINANCER, RÉGÉNÉRER LES TRAINS DE NUIT

Le train de nuit apparaît comme une offre de mobilité complémentaire à celle des trains de jour ou des vols intérieurs voire internationaux pour les pays limitrophes de la France. Il permet de desservir des territoires situés en dehors des lignes à grande vitesse, de favoriser le report modal depuis l’avion, de desservir des liaisons où il n’existe pas de lignes directes de train de jour et d’offrir des prix souvent plus attractifs que le train à grande vitesse.

La **présente partie examine les conditions permettant de faire changer d’échelle l’offre de trains de nuit**, à partir d’un double impératif : répondre à une demande désormais soutenue tout en assurant la soutenabilité opérationnelle et financière du service. Elle s’appuie sur les constats établis quant aux limites du parc disponible, aux contraintes d’accès au réseau la nuit et aux déséquilibres concurrentiels avec le transport aérien, et décline les leviers concrets d’action pour l’État.

Elle traite **dans un premier temps des instruments permettant d’augmenter rapidement la capacité et la robustesse de l’offre actuelle** : choix du modèle d’acquisition du matériel roulant, activation des options de commande pour atteindre une taille critique du parc, soutien à l’ouverture de nouvelles lignes transversales et internationales. Elle précise **dans un second temps les évolutions du cadre réglementaire et fiscal nécessaires** pour sécuriser la circulation la nuit malgré les chantiers de régénération du réseau et pour rééquilibrer la concurrence avec le transport aérien, afin de maximiser le report modal vers le train et d’inscrire durablement le train de nuit dans la stratégie nationale de décarbonation des mobilités.

I. LA FRÉQUENTATION RECORD DES TRAINS DE NUIT EN 2024 EST BRIDÉE PAR UNE OFFRE ENCORE TRÈS LIMITÉE

A. UNE FRÉQUENTATION RECORD AVEC UN MILLION DE VOYAGEURS EN TRAIN DE NUIT EN 2024

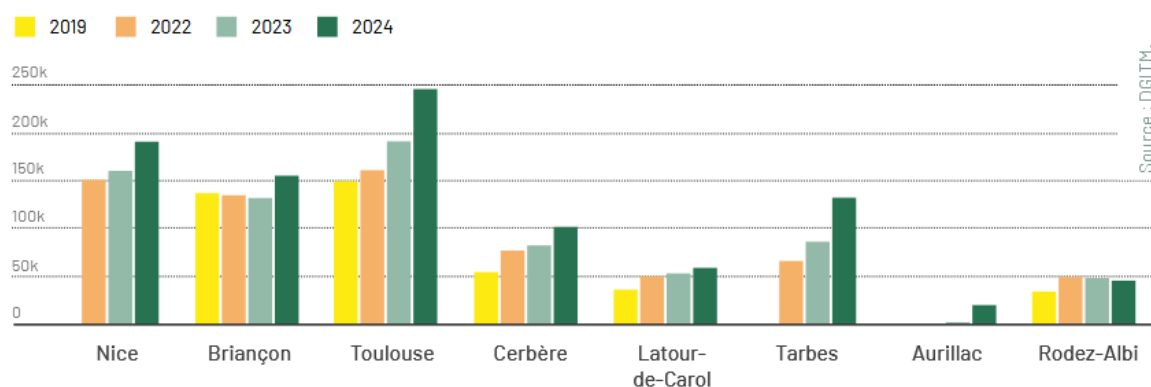
Pour le collectif « Oui au train de nuit », le constat est simple : *« quand il y avait moins de trains, il y avait moins de voyageurs, et maintenant qu’on remet davantage de trains, il y a plus de voyageurs »*. Pour ce collectif, ce dernier a toujours été un moyen de transport plébiscité par les Français, et c’est davantage la logique économique du « tout TGV » qui a conduit à la dégradation de l’offre de nuit et à une baisse de la fréquentation au cours des dernières années. Cette logique résulte aussi de la moindre rentabilité de ces lignes pour la SNCF, qui sont

aujourd'hui opérées en France sous la forme de trains d'équilibre du territoire (TET), subventionnés par l'État.

1. Un million de voyageurs ont emprunté les lignes intérieures et internationales de nuit en 2024

En 2024, 950 000 passagers ont emprunté les lignes intérieures de nuit, ce qui représente une hausse du trafic de 26 % par rapport à 2023. En comptabilisant les passagers des lignes de nuit internationales Paris-Vienne et Paris-Berlin, plus d'**un million de passagers se sont déplacés en train de nuit en 2024**. En comparant aux 410 000 personnes transportées en 2019, cette hausse est encore plus spectaculaire avec plus de 130 % de fréquentation en cinq ans ⁽¹⁾. Cette hausse est due à la fois à une augmentation de l'offre disponible, avec la réouverture des liaisons de nuit de Paris vers Nice, Tarbes et Aurillac et à un taux de fréquentation plus important sur les lignes existantes.

FRÉQUENTATION ANNUELLE DES TRAINS DE NUIT
DEPUIS/VERS PARIS

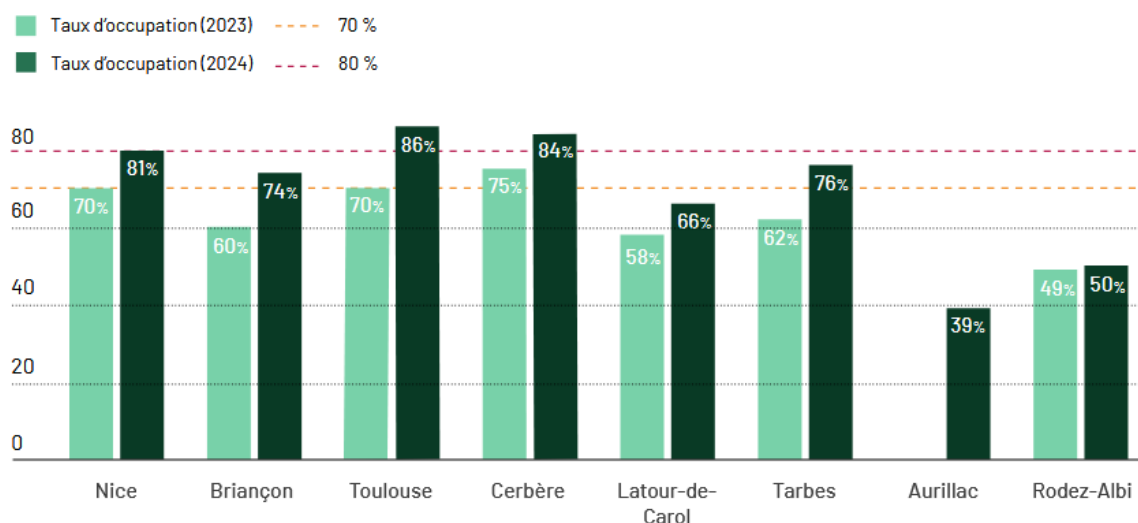


Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

Face à ce succès de fréquentation, les trains de nuit sont ainsi aujourd'hui saturés. Le **taux d'occupation des trains de nuit atteint 76 % en moyenne en 2024**, soit 11 points de plus qu'en 2023 et cette hausse concerne toutes les lignes. Du fait du fort taux de remplissage des trains, particulièrement en période de vacances estivales ou hivernales, les voyageurs se retrouvent parfois contraints de renoncer au train de nuit et de choisir un autre mode de transport souvent plus polluant ou de renoncer à leur déplacement. Ainsi, sur les trois lignes de trains de nuit les plus fréquentées, le taux de fréquentation atteint 81 % sur la liaison Paris-Nice, 84 % sur Paris-Cerbère et 86 % sur Paris-Toulouse.

(1) Réseau action climat (RAC) France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

TAUX D'OCCUPATION DES TRAINS DE NUIT DEPUIS/VERS PARIS



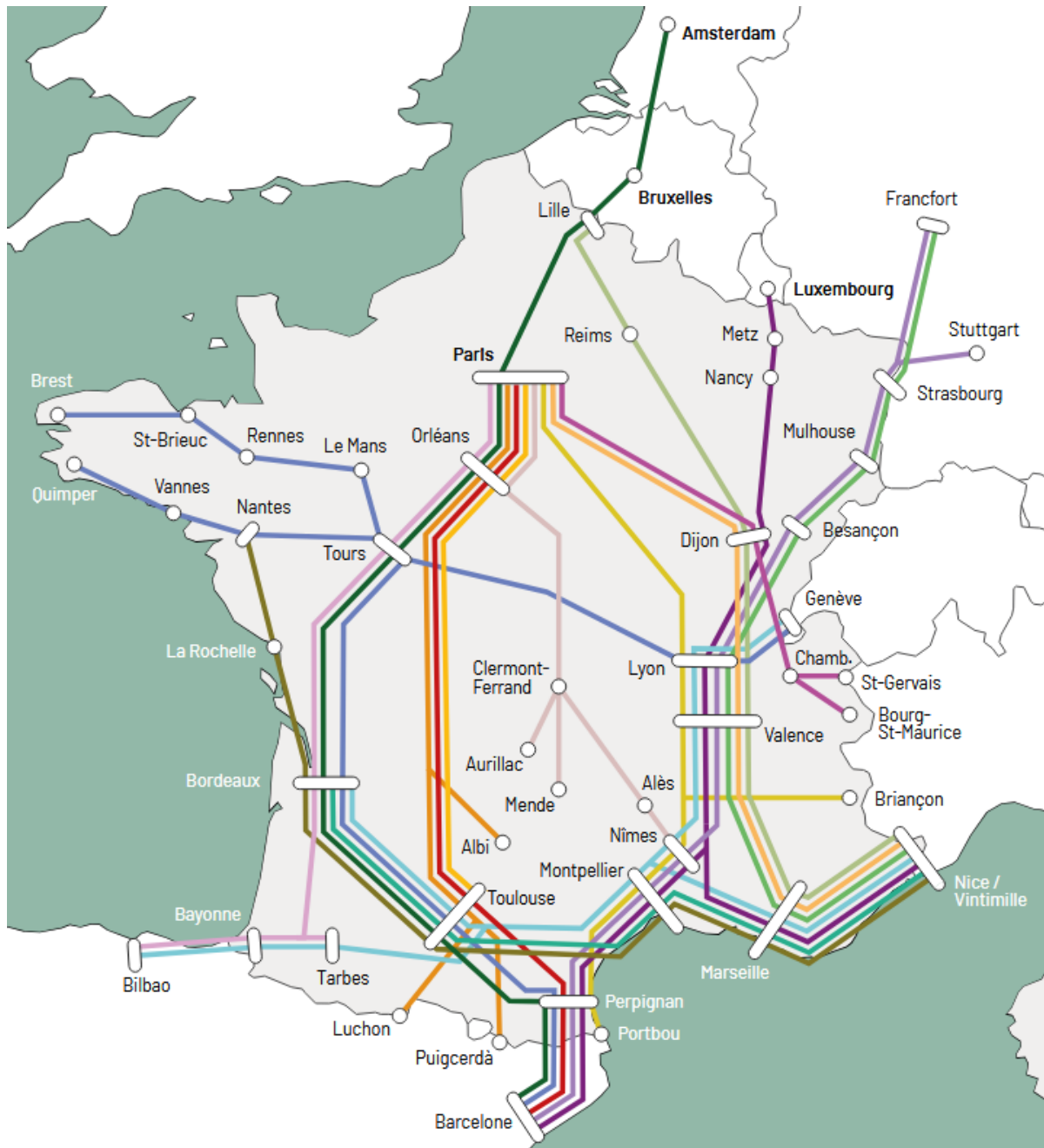
Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

Le profil des usagers du train de nuit est très varié, avec l'apparition d'une clientèle plus professionnelle (et non uniquement touristique). Selon le collectif « Oui au train de nuit », les trains de nuit sont empruntés par 15 % d'usagers professionnels et jusqu'à 30 % sur certaines lignes comme sur la ligne Paris-Toulouse. Par ailleurs, avec le développement du télétravail, les lignes de train de nuit sont davantage utilisées sur l'ensemble de la semaine. Sur l'origine géographique des usagers, les trains de nuit sont davantage empruntés par des usagers habitants en dehors de l'Île-de-France (60 % des usagers), ce qui résulte de la structuration actuelle des lignes en étoile autour de Paris et de l'absence de lignes transversales.

2. Un potentiel de 12 millions de voyageurs par an dans le réseau de nuit

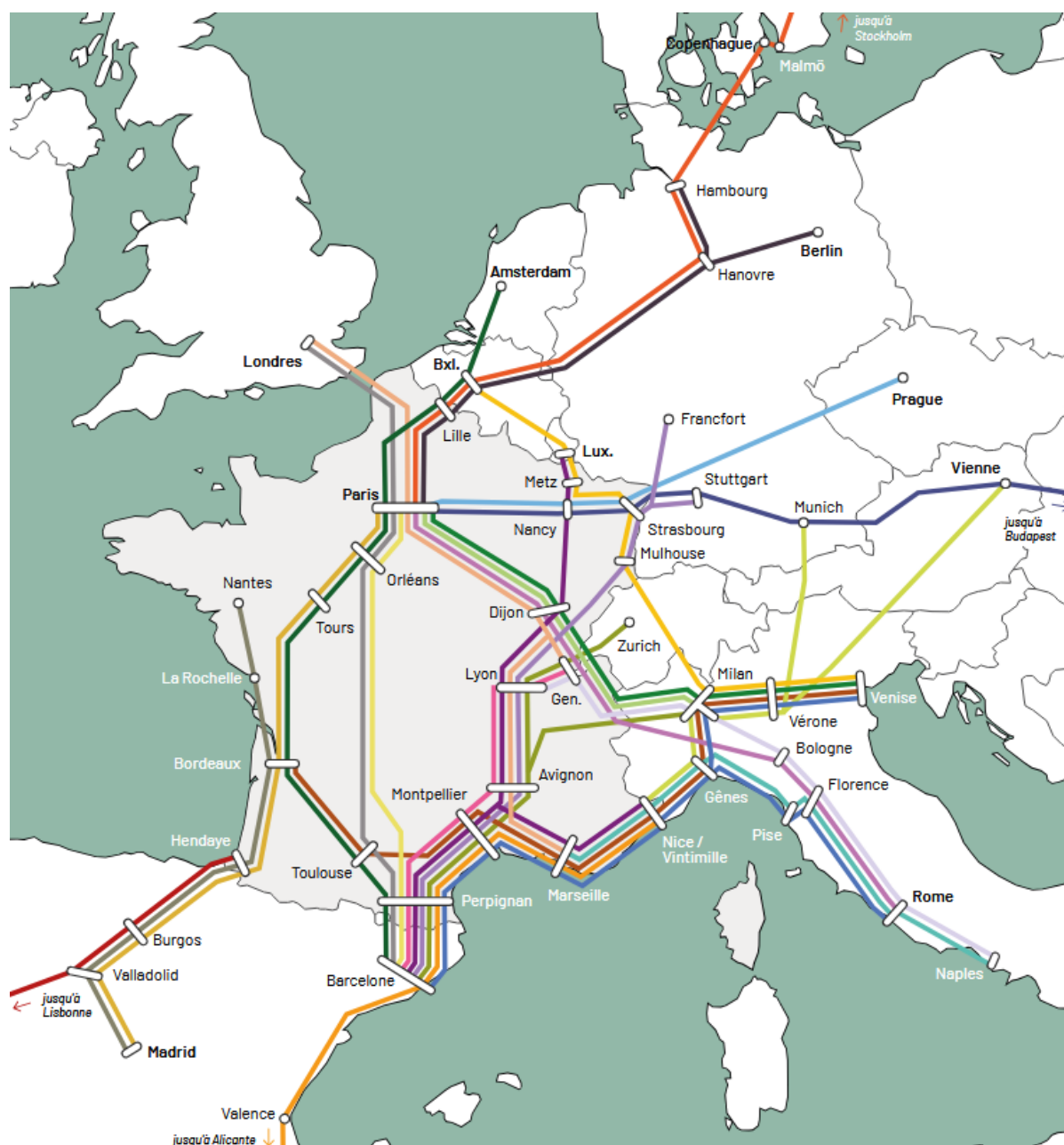
Le Réseau action climat (RAC) a réalisé en 2025 une simulation sur un scénario volontariste de déploiement des trains de nuit à horizon 2040, avec une proposition d'un réseau d'une quarantaine de lignes de train de nuit. Le scénario est accompagné d'une modélisation du potentiel de trafic, basée sur les données de trafic aérien et routier. La modélisation réalisée indique **un potentiel de plus 12 millions de voyageurs par an dans le réseau de nuit**. Ce réseau pourrait être exploité avec 1 215 voitures.

**LIGNES NATIONALES MODÉLISÉES POUR UN PARC
DE 1 200 VOITURES**



Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

LIGNES INTERNATIONALES MODÉLISÉES POUR UN PARC DE 1 200 VOITURES



Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

B. UNE OFFRE INSUFFISANTE DE MATÉRIEL ROULANT POUR FAIRE FACE À LA DEMANDE

1. Les trains de nuit d'équilibre des territoires tissent une étoile limitée autour de Paris

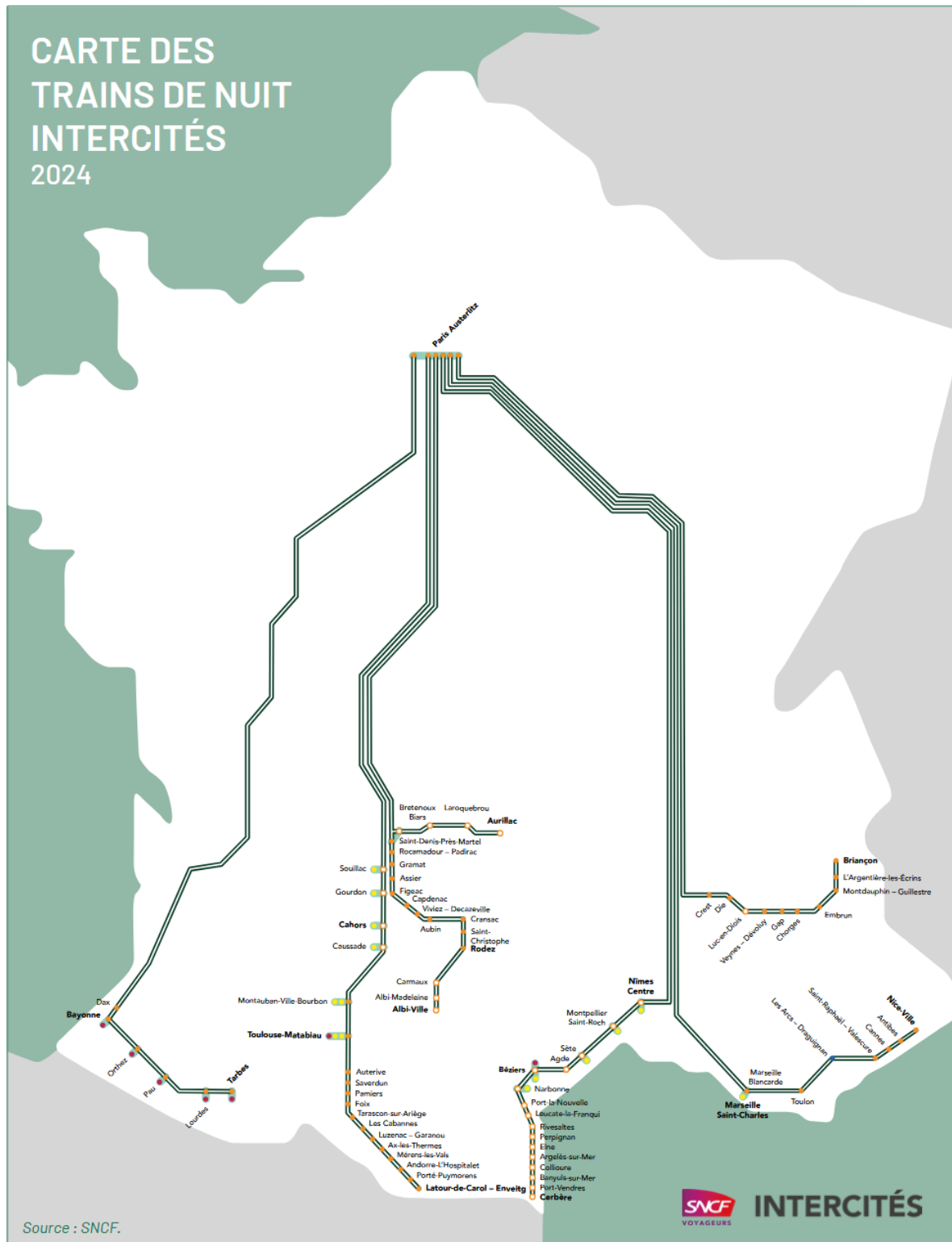
Le réseau national de trains de nuit est composé de trains Intercités dont l'État est l'autorité organisatrice. Il s'agit de **trains d'équilibre du territoire (TET)** dont l'exploitation n'est possible qu'avec des subventions publiques destinées à assurer la viabilité économique du modèle.

SNCF rappelle que l'exploitation des trains de nuit est, en effet, un défi économique important. Le groupe estime **que l'équilibre économique de ces lignes n'est pas atteignable sans subvention**, compte tenu notamment du niveau des coûts de production. Alors qu'une place assise dans un avion peut être vendue jusqu'à cinq fois par jour et une place assise dans un train de jour jusqu'à quatre fois, une place dans un train de nuit ne peut être vendue qu'une seule fois par jour. De plus, le coût en personnel est plus élevé dans les trains de nuit (besoin de plus de personnel de service, plus de personnel de bord en raison du passage des frontières). Les longs trajets occasionnent des frais liés à l'accès à l'infrastructure dans plusieurs pays. Enfin, les passages de frontière nécessitent des changements de locomotives et d'équipage.

Le réseau actuel de trains de nuit a toutefois connu un second souffle en 2020 sous l'impulsion du plan France Relance portant à la fois sur la modernisation du matériel roulant et la réouverture de lignes fermées quelques années auparavant. Cette relance s'est matérialisée par la réouverture de trois lignes de train de nuit : **Paris-Nice** et **Paris-Tarbes** en 2021 et **Paris-Aurillac** en 2023. Ces nouvelles lignes s'ajoutaient ainsi aux liaisons de nuit encore exploitées : les lignes **Paris-Briançon**, **Paris-Rodez-Albi**, **Paris-Toulouse-Latour-de-Carol** et **Paris-Cerbère**.

Parallèlement, un plan de rénovation du matériel roulant a été mis en œuvre de février 2021 à avril 2023, financé intégralement par l'État à hauteur de 91 millions d'euros, permettant de disposer de 129 voitures-couchettes. Il a permis une révision générale des voitures et une amélioration et une modernisation du confort intérieur pour les passagers. Ces travaux avaient pour objectif de prolonger d'une décennie la durée de vie du matériel roulant affecté à ces lignes, repoussant ainsi à 2029 l'échéance d'un renouvellement du parc de nuit.

CARTE DES DESSERTES DES TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE DE NUIT EN 2024



Source : SNCF Voyageurs, Intercités.

2. Les trains de nuit internationaux ne permettent pas encore de desservir l'Europe

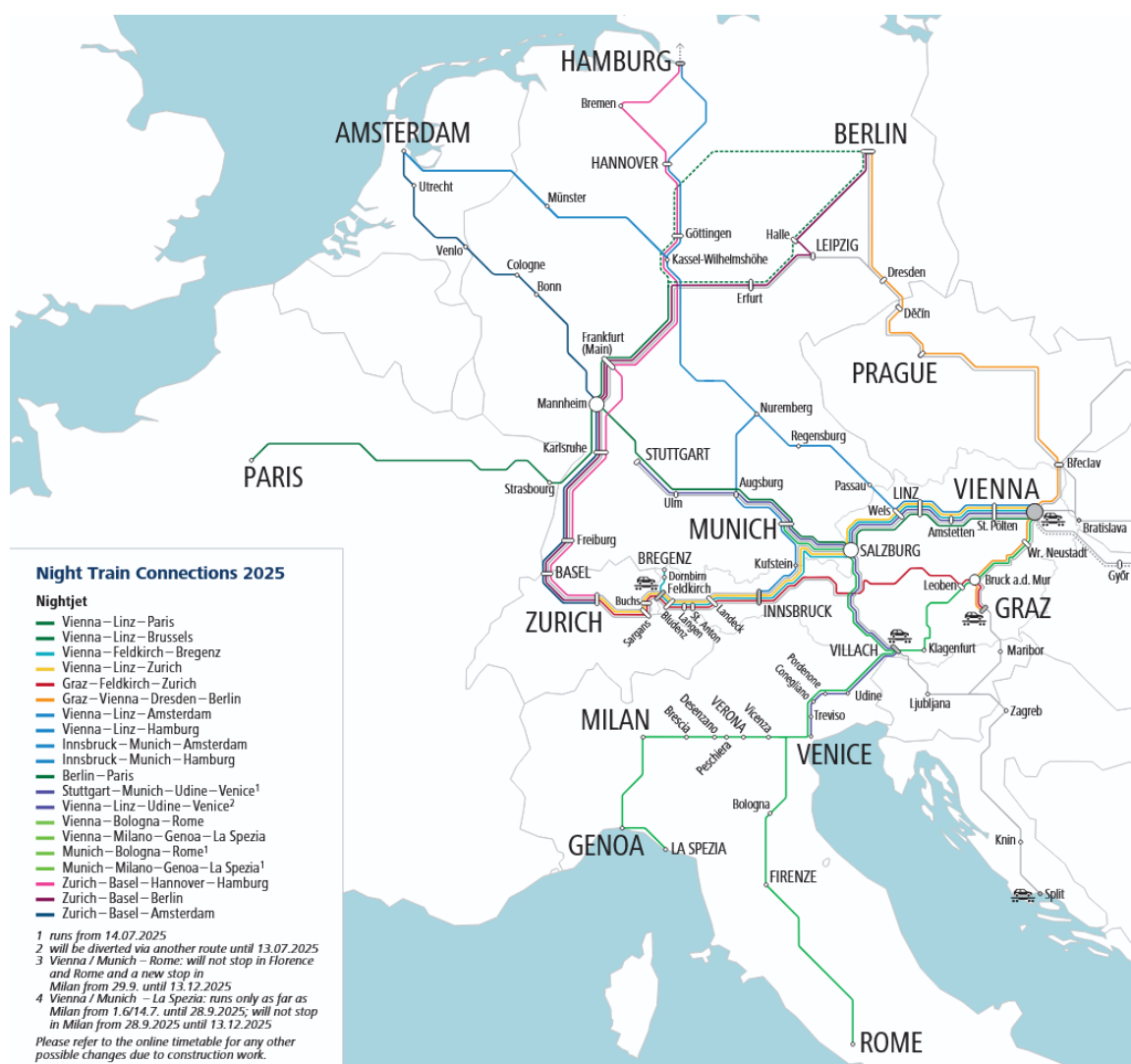
Le train de nuit est également une alternative durable aux trajets en avion en Europe pour les pays limitrophes de la France. Pourtant, le réseau international des trains de nuit depuis la France est très réduit, pour ne pas dire inexistant : un seul accord signé en 2020 entre exploitants ferroviaires européens (Österreichische Bundesbahnen – ÖBB, SNCF, Deutsche Bahn – DB et Société nationale des chemins de fer belges – SNCB) a permis 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 ligne est conventionnée pour la partie française avec l'État et bénéficie d'une subvention financière pour son lancement.

Le réseau OBB Nightjet : un exemple de succès européen en matière de trains de nuit

Exploitée par les chemins de fer autrichiens (Österreichische Bundesbahnen – ÖBB), la marque Nightjet constitue aujourd’hui l’offre la plus structurée de trains de nuit en Europe, desservant principalement l’Autriche, l’Allemagne, l’Italie et la Suisse, ainsi que la Belgique, les Pays-Bas et, jusqu’à fin 2025, la France. Les dessertes sont opérées en propre (Nightjet) ou en coopération (EuroNight) avec les opérateurs européens.

ÖBB utilise des rames nouvelles générations (Siemens Viaggio Next Level) permettant l’introduction de nouveaux standards de confort : compartiments lits avec sanitaires privatifs, cabines individuelles (« minisuites »), véritables couchettes familiales, prises et internet, emplacements vélos et accessibilité aux personnes à mobilité réduite. En 2025, 24 rames de nouvelle génération sont programmées au fur et à mesure des livraisons pour remplacer le parc ancien et consolider l’offre sur les axes les plus fréquentés.

Le réseau relie de nuit Vienne/Innsbruck/Graz et Salzbourg vers Amsterdam, Bruxelles, Zurich, Rome/Venise/Milan, Hambourg/Berlin/Munich, Bâle, Paris, etc. L’importance du maillage et des destinations disponibles assurent à l’entreprise un effet réseau sur les coûts et une robustesse opérationnelle dans la mise en œuvre.



II. L'ÉTAT DOIT ACCOMPAGNER D'AVANTAGE LE DÉVELOPPEMENT DES TRAINS DE NUIT POUR CHANGER D'ÉCHELLE

La situation actuelle est nettement insuffisante pour répondre à la demande croissante des usagers et pour assurer la pérennité (et encore moins le développement) de l'offre actuelle de trains de nuit. Pour que le train de nuit change d'échelle, il est nécessaire d'augmenter le nombre de voitures disponibles, au risque d'une stagnation de leur fréquentation, faute de billets à vendre et de nouvelles destinations à proposer.

Dans ce contexte, il convient d'identifier les conditions opérationnelles et juridiques permettant de faire changer d'échelle l'offre de trains de nuit à travers, d'une part, les leviers concrets d'augmentation de capacité de l'offre et, d'autre part, les ajustements du cadre réglementaire, financier et fiscal nécessaires pour garantir la soutenabilité du modèle économique.

A. LA NÉCESSITÉ D'UN RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL ROULANT ET D'UN SOUTIEN ACTIF AUX NOUVELLES LIGNES

1. L'augmentation de la taille du parc de nuit passe au minimum par l'activation de la clause optionnelle de 340 voitures

En février 2025, l'État a lancé un appel d'offres pour louer, par le biais d'une entreprise de location de matériel dénommée « Rosco » (« Rolling Stock Compagnies »), de nouveaux trains de nuit afin de renouveler le parc existant. La tranche ferme de l'appel d'offres porte sur **la location de 180 nouvelles voitures couchettes pour remplacer les 129 voitures du parc existant**, ainsi que **27 locomotives**. Cette augmentation de 51 voitures permettra essentiellement de compenser la moindre capacité des voitures neuves (norme applicable aux personnes à mobilité réduite, places supplémentaires pour le vélo, création de sanitaires), d'ajouter quelques branches au réseau actuel et de renforcer les capacités sur certaines lignes existantes.

Le rapporteur pour avis aurait préféré que l'État acquière un parc neuf plutôt que de recourir à une société de location telle que prévu dans l'appel d'offres de février 2025. D'une part, le coût complet pour les finances publiques est structurellement plus élevé en location : le loyer capitalise le coût de financement privé (supérieur au coût de l'emprunt public), la marge du bailleur, une partie des frais d'entretien et la prime de risque résiduelle, alors qu'un achat direct permet d'amortir l'actif sur sa durée de vie réelle (30 à 50 ans) et de capter les gains de productivité en exploitation et en maintenance. D'autre part, la non-propriété des voitures à l'issue du bail prive l'État d'un actif (et d'une valeur résiduelle) utile à la continuité du service public, créant une dépendance à la renégociation avec le bailleur. Enfin, la durée de 15 ans retenue apparaît faible au regard de la longévité des voitures de nuit : l'État devra inévitablement reconduire son contrat

(potentiellement à des conditions moins favorables) ou racheter des matériels déjà amortis par un tiers.

Le conseil d'orientation des infrastructures (COI) avait réalisé en 2023 plusieurs simulations financières entre une location pour les voitures et les locomotives et le financement direct du matériel. Il ressort de ses analyses que le scénario avec location du matériel (« Rosco ») est plus coûteux pour assurer le renouvellement du parc actuel de voitures et de locomotives : 23,8 millions d'euros en coût annualisé pour la solution « Rosco » contre 9,9 millions d'euros pour le financement direct du matériel, soit un **surcoût financier de 13,9 millions d'euros par an** ⁽¹⁾. Le **rapporteur pour avis** estime que la décision de recourir à une société de location, qui vise uniquement à éviter une dépense budgétaire initiale importante et à assurer le portage de la dette par un acteur privé, n'a aucun sens en matière de finances publiques, et va même à l'encontre des intérêts financiers de l'État.

Proposition n° 1 : Privilégier l'achat direct de matériel roulant neuf plutôt que la location comme prévu dans l'appel d'offres lancé par l'État en février 2025 pour le renouvellement du parc de trains de nuit.

Au-delà de ces considérations sur l'outil utilisé, l'option retenue à ce stade par le Gouvernement consiste en un simple renouvellement des capacités du parc actuel qui ne permettra pas d'ouvrir de nouvelles lignes. **Le rapporteur pour avis estime en revanche que l'activation de toutes les tranches optionnelles de l'appel d'offres permettrait à l'État de disposer de 340 voitures-couchettes et 42 locomotives entre 2030 et 2035**, ce qui rendrait possible un réseau de nuit à près de 10 lignes, tel que s'y était engagé le Président de la République, lors d'une allocution diffusée en ligne le 27 novembre 2022 ⁽²⁾.

Le **rapporteur pour avis** estime que cette tranche optionnelle additionnelle doit être validée au plus tard avant fin 2026 pour que la construction de ces voitures supplémentaires puisse être lancée dans la foulée des 180 voitures déjà commandées, sans interrompre les chaînes de production ni devoir lancer un nouvel appel d'offres. En effet, l'avis d'appel public à la concurrence a été publié en février 2025, puis le dossier de consultation des entreprises a été adressé aux candidats sélectionnés. Or, le projet de loi de finances pour 2026 ne prévoit à ce stade que les crédits nécessaires pour les contrats de location de la tranche ferme (180 voitures et 27 locomotives), c'est-à-dire uniquement au titre du renouvellement du matériel des lignes de nuit actuelles, pour un montant maximal estimé à 1,1 milliard d'euros. **Il est donc essentiel d'inscrire le financement dans le projet de loi de finances pour 2026 des tranches optionnelles.**

(1) Conseil d'orientation des infrastructures, *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition, Rapport annexe sur les programmes et revue des projets*, janvier 2023.

(2) Chaîne Youtube d'Emmanuel Macron, « Je réponds à vos questions sur l'écologie, la suite ! », 27 novembre 2022 (à partir de 07:11).

Dans ce contexte, la commission a adopté un amendement du rapporteur pour avis⁽¹⁾ qui ouvre 1,1 milliard d’euros supplémentaires en 2026 sur le programme pour permettre la levée des tranches optionnelles du marché pluriannuel de location du nouveau matériel des trains de nuit.

Cette décision n’est pas plus coûteuse, dans la mesure où l’effet réseau du système ferroviaire contribuera à réduire le coût d’exploitation pour l’État avec un service pourtant plus important. Le collectif « Oui pour le train de nuit » rappelle ainsi, sur la base des simulations réalisées en 2023 par le COI, que **le coût annualisé total est de 84,1 millions d’euros pour un scénario à 180 voitures contre 80,15 millions d’euros pour un scénario à 340 voitures**, du fait de la baisse significative du déficit d’exploitation permise par l’exploitation d’un plus grand parc de voitures. Ce gain de productivité aurait été encore plus important si l’État avait fait le choix d’acquérir par lui-même le matériel roulant.

COÛT ANNUALISÉ DES DIFFÉRENTS SCÉNARIOS DE RENOUVELLEMENT DU PARC DE TRAINS DE NUIT

(en millions d’euros)

	Scénario Rosco		Scénario financement direct	
	180 voitures	340 voitures	180 voitures	340 voitures
Déficit d’exploitation	54,5	17	54,5	17
Frais de matériel roulant	23,8	53,1	9,9	22,15
Coûts de maintenance	5,8	10,05	5,8	10,05
Total	84,1	80,15	70,2	49,2

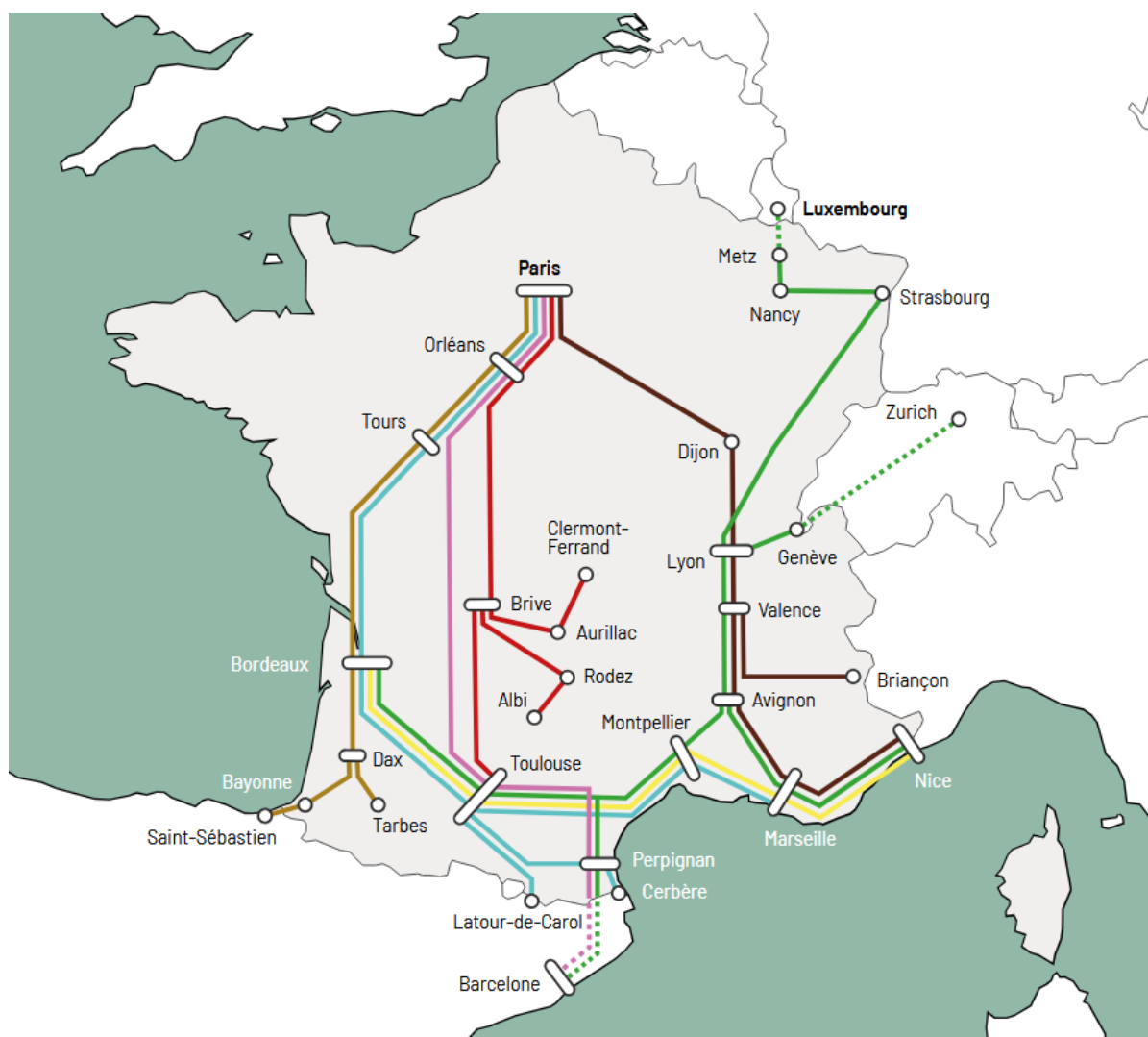
Source : Conseil d’orientation des infrastructures, *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition, Rapport annexe sur les programmes et revue des projets, janvier 2023.*

En cas d’activation de la clause optionnelle, **un nouveau centre technique** devra également être construit, hors de Paris, pour assurer la maintenance des nouvelles voitures. Le centre actuel de Paris-Masséna situé à proximité de la gare d’Austerlitz ne peut assurer la maintenance que d’environ 150 voitures de nuit. Pour pouvoir augmenter le réseau de nuit dès 2030, le lancement des travaux pour la construction d’un nouveau centre de maintenance devrait être décidé au plus vite compte tenu des délais de 4 à 5 ans pour bâtir un tel centre.

La localisation de ce technicentre pourrait se faire à **Nice**, ville terminus de trois lignes de nuit dans le réseau à 10 lignes présenté ci-dessus (Paris, Bordeaux, Metz). Cela permettrait également d’éviter un goulot d’étranglement à Austerlitz pour recevoir les 3 trains de nuit venant du Sud-Est (Briançon, Nice et Cerbère) et d’entrer à Paris-Gare de Lyon, avec un horaire, une composition et une fiabilité bien plus optimisés.

(1) Amendement II-CD201 de M. Bérenger Cernon, rapporteur pour avis.

LIGNES ENVISAGÉES PAR LA DGITM POUR UN PARC DE 340 VOITURES



Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

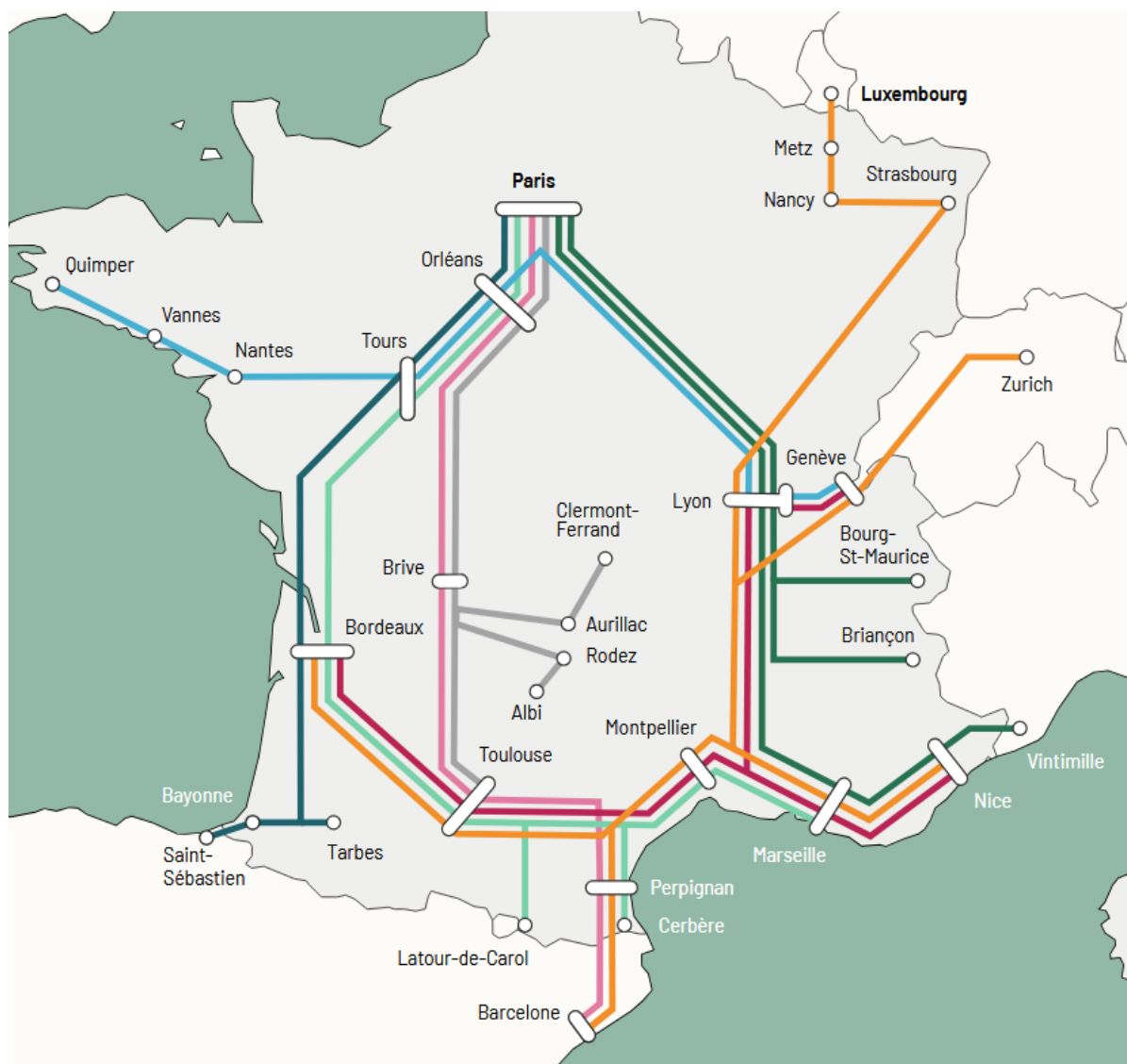
Proposition n° 2 : Activer l’option d’extension de la commande de trains de nuit à 340 voitures et 42 locomotives et programmer la construction d’un atelier de maintenance supplémentaire dans la loi de finances pour 2026.

Cette commande optionnelle de 340 voitures constitue une base minimale pour relancer l’offre de train de nuit en France, dans la mesure où elle correspond seulement à la moitié des besoins identifiés. Le rapport réalisé par la DGITM en mai 2021 sur le développement de nouvelles lignes de trains d’équilibre du territoire (TET) ⁽¹⁾ a estimé en réalité à **600 voitures le volume du parc pour relancer les liaisons nationales et internationales** à fort potentiel de trafic. Ce scénario permettrait notamment de développer de nouvelles liaisons européennes, au fort potentiel de trafic : Paris-Madrid, Paris-Rome, Paris-Copenhague et

(1) Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Étude du développement de nouvelles lignes de trains d’équilibre du territoire (TET), mai 2021.

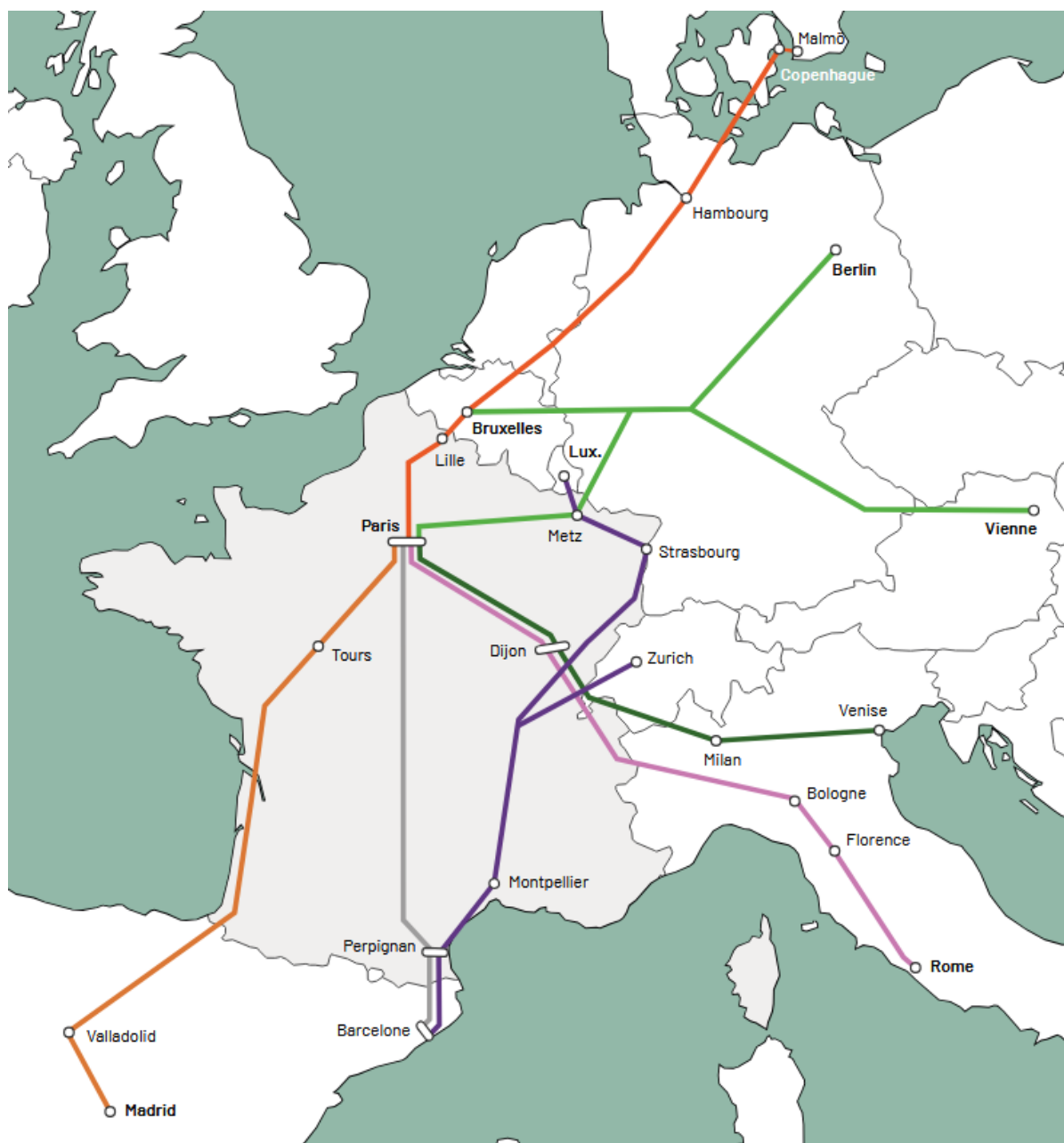
Paris-Milan-Venise. Deux nouveaux technicentres seraient nécessaires, par exemple à Bordeaux et Paris Villeneuve-Saint-Georges. Une commande par l'État de 260 voitures supplémentaires est toutefois difficilement envisageable avant 2035 du fait des capacités de construction disponibles.

LIGNES INTÉRIEURES ENVISAGÉES PAR LA DGITM POUR UN PARC DE 600 VOITURES



Source : Réseau action climat (RAC), France, *Trains de nuit*, *Le Réveil a sonné*, mai 2025.

LIGNES INTERNATIONALES ENVISAGÉES PAR LA DGITM POUR UN PARC DE 600 VOITURES



Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

Proposition n° 3 : À moyen terme, aller vers un accroissement significatif de la taille du parc roulant de nuit pour atteindre 600 voitures et deux technicentres supplémentaires.

2. La continuité des dessertes européennes de nuit au départ de la France compromise par le recul de l'État

Selon le collectif « Oui au train de nuit », le **droit de l'Union européenne (UE)** « *complique l'attribution de subventions d'équilibre pour les trains internationaux* », ce qui est « *une des raisons pour lesquelles il existe si peu de trains qui traversent les frontières* ». Face au manque d'unité européenne, et du fait des règlements européens, le collectif estime « *qu'il y a un risque juridique d'une*

condamnation pour aide d'État pour toute subvention hors des frontières nationales » et que la France ne peut « subventionner que les parties des trajets ayant lieu sur son territoire national ».

● En l'état du droit, **l'article 93 du Traité de fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)** dispose que *« sont compatibles avec les traités les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public »*. Ces deux possibilités offertes par l'article 93 permettent de déroger à l'article 107 du TFUE qui interdit *« toute aide d'État qui fausse ou menace de fausser la concurrence entre les entreprises et affecte le commerce au sein du marché intérieur »*, ainsi qu'à l'article 108 du TFUE qui impose aux États membres de notifier à la Commission tout projet d'octroi ou de modification d'aides d'État.

Les **aides aux besoins de la coordination** des transports sont susceptibles de revêtir plusieurs formes : aides à l'utilisation de l'infrastructure, à savoir les aides accordées à des entreprises ferroviaires ayant à leur charge des dépenses relatives à l'infrastructure ; aides à la réduction des coûts externes qui sont destinées à encourager un transfert modal vers le rail ; aides favorisant l'interopérabilité ; aides à la recherche et au développement répondant aux besoins de la coordination des transports ⁽¹⁾. Les **aides correspondant au remboursement de l'exécution d'obligations de service public (OSP)** relatives aux services publics de transport de voyageurs sont couvertes par le règlement connu sous le titre de règlement sur les obligations de service public ⁽²⁾. Il fixe les conditions d'octroi de compensations financières ou de droits exclusifs aux opérateurs de transport par les autorités publiques pour la fourniture d'un service public de transport qui ne seraient autrement pas rentables, dans une limite contractuelle maximale de 15 ans.

Dans ces conditions, le collectif « Oui au train de nuit » rappelle que la mise en place d'une obligation de service public pour des trains internationaux est impossible juridiquement car elle demande la mise en place d'une OSP internationale avec l'accord de l'ensemble des pays traversés ⁽³⁾. Ainsi, si *« les obligations de service public peuvent concerner des services au niveau transfrontalier »*, la condition préalable à la mise en place d'un service public international est *« l'accord des autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels les services sont fournis »*. Sous cette réserve, rien n'empêche de préciser les obligations de service public pour l'ensemble du service ni que la compensation afférente soit octroyée par une seule ou plusieurs des autorités

(1) Communication de la Commission, Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, n° 2008/C 184/07.

(2) Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

(3) Collectif Oui au train de nuit, 10 actions pour impulser la renaissance des trains de nuit en Europe, Contribution à l'étude de l'Union européenne pour des trains transeuropéens, septembre 2021.

compétentes concernées ⁽¹⁾. Le collectif estime toutefois que la réglementation européenne actuelle reste trop contraignante et limite dans les faits le soutien financier des trains de nuit internationaux.

Cette situation est d'autant plus préjudiciable qu'il n'existe pas d'autorité organisatrice à l'échelle européenne responsable du maillage ferroviaire européen. Le collectif propose ainsi que l'UE se constitue elle-même autorité organisatrice à l'échelle européenne, chargée de définir une politique commune des transports, et qu'elle subventionne directement les trains de nuit internationaux pour la reconstruction d'un réseau de trains de nuit en Europe.

Proposition n° 4 : Simplifier le cadre juridique de subventionnement des services publics internationaux de transport ferroviaire et porter une initiative visant à désigner l'Union européenne comme autorité organisatrice à l'échelle européenne pour un réseau commun de trains de nuit, assorti d'un mécanisme de subvention directe.

● Dans le prolongement de ce diagnostic peu favorable du droit de l'Union européenne, la décision récente par l'État français de supprimer la subvention allouée aux liaisons Paris–Vienne et Paris–Berlin conduit à l'extinction de la seule liaison internationale de train de nuit au départ de la France. **Le rapporteur pour avis considère comme indispensable de rétablir dans le PLF 2026 la subvention d'exploitation versée.** L'arrêt annoncé au 14 décembre 2025 résulte de la décision de l'État français de ne plus financer, à compter de 2026, ces dessertes internationales opérées par ÖBB en coopération avec la SNCF, la SNCB et la DB. Il s'agissait d'une aide au démarrage d'un montant de 8 millions d'euros en 2025, sur une durée de 3 ans, qui devait s'achever en 2026. C'est dans ce contexte que la commission a adopté **un amendement de Mme Marie Pochon** visant à ouvrir 5 millions d'euros pour rétablir en 2026 la subvention d'exploitation de la liaison internationale de nuit Paris–Vienne–Berlin ⁽²⁾.

La SNCF Voyageurs rappelle 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, il souligne que la plateforme SNCF Connect n'a jamais commercialisé les billets de cette ligne qu'elle opère pourtant.

(1) Communication de la commission sur des lignes directrices interprétatives concernant le règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, n° 2023/C 222/01, 26 juin 2023.

(2) Amendement n° II-CD103 de Mme Marie Pochon.

Proposition n° 5 : Rétablir dans le PLF 2026 la subvention d'exploitation des liaisons internationales de nuit Paris–Vienne et Paris–Berlin.

European Sleeper : un modèle coopératif à encourager pour de nouvelles lignes de nuit en Europe

Créée sous forme coopérative, European Sleeper regroupe plus de 4 000 co-investisseurs et a levé plus de 5 millions d'euros depuis 2021 afin de relancer des trains de nuit commerciaux en Europe sans subvention publique. L'offre actuelle se compose d'une seule liaison Bruxelles–Amsterdam–Berlin–Prague : lancée en mai 2023 entre Bruxelles et Berlin, elle a été prolongée à Prague à compter de mars 2024, sur un rythme trihebdomadaire (aller lundi/mercredi/vendredi ; retour dimanche/mardi/jeudi). Les horaires permettent une arrivée matinale dans les capitales desservies, avec arrêts à Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Berlin et Dresde.

Auditionné par le rapporteur pour avis, European Sleeper a indiqué avoir transporté environ 225 000 voyageurs depuis son ouverture, avec une saisonnalité marquée qui rend l'atteinte de l'équilibre d'exploitation encore difficile. Le modèle repose aujourd'hui sur du matériel d'occasion loué et sur des partenariats opérationnels (entreprise détentrice de licences de conduite multipays ; prestataire de services à bord).

L'entreprise plaide principalement pour un accès équitable au réseau (sillons fiables, travaux mieux planifiés) pour permettre l'élaboration de nouveaux projets transfrontaliers. En effet, les projets d'extension vers Barcelone par la France (depuis Amsterdam ou Bruxelles) ont été repoussés compte tenu de difficultés d'accès au réseau en France et d'un manque de disponibilité de matériel roulant.

Le cas European Sleeper montre qu'un acteur innovant peut intervenir sans concurrence sur le marché existant (offre nouvelle) en agrégeant des sillons existants et en limitant l'investissement matériel, à condition d'une prévisibilité des travaux nocturnes et d'itinéraires de contournement et d'une interopérabilité facilitée entre les différents réseaux (locomotives, langues, procédures). L'État peut accélérer l'arrivée de telles offres en facilitant l'attribution des créneaux de nuit sur les axes frontaliers, en soutenant l'amorçage des liaisons d'intérêt européen, en aidant l'opérateur à s'insérer sur le réseau ferroviaire et en intégrant la distribution (billetterie) dans les plateformes nationales.

Au-delà de ce cas particulier, **le rapporteur pour avis estime qu'il convient de faciliter les interconnexions internationales** pour faire en sorte que les trains de nuit réalisent leur terminus et leur départ dans le pays limitrophe, par exemple à Vintimille en Italie au lieu de Nice afin de relier Gênes directement, à Port-Bou en Espagne au lieu de Cerbère afin de relier Barcelone et à Puigcerdá en Espagne au lieu de Latour-de-Carol. Ces nouvelles interconnexions, moins difficiles à mettre en place que de nouvelles lignes internationales de train de nuit, permettraient de faciliter les interconnexions avec nos voisins européens et d'inciter à moindre coût à un report modal de l'avion vers le train.

Proposition n° 6 : Faciliter les interconnexions ferroviaires transfrontalières en prolongeant les terminus et départs dans les pays limitrophes (par exemple Vintimille pour desservir Gênes, Port-Bou pour Barcelone, Puigcerdá pour la Catalogne).

B. UN ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE ET FISCAL PEU FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DES TRAINS DE NUIT

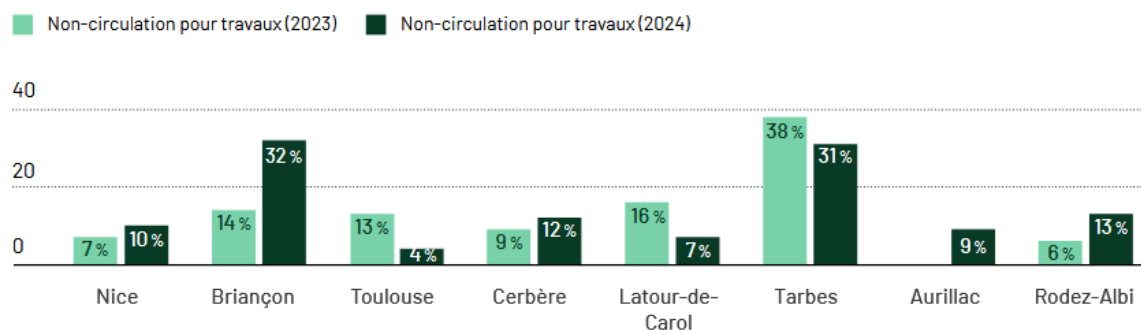
Le grand avantage des trains de nuit est de pouvoir s'insérer dans le réseau existant, sans construction de nouvelles infrastructures ferroviaires. Mais pour pouvoir bénéficier de cet avantage, les trains de nuit ont besoin de circuler régulièrement sur un réseau rénové, tout en bénéficiant d'un cadre économique aussi favorable que celui de leurs concurrents aériens.

SNCF Réseau dépense aujourd'hui environ 3 milliards d'euros par an pour la régénération du réseau. Le rapport « Ambition France Transports » estime à 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an, pendant 20 ans, les besoins de rénovation du réseau structurant (1 milliard en régénération et 500 millions en modernisation). Ce chiffrage ne prend pas en compte les besoins de rénovation pour les « petites lignes » ni les dépenses supplémentaires pour adapter les infrastructures ferroviaires au changement climatique. Pour une relance efficace du train de nuit, il est essentiel de sécuriser les investissements pour rénover le réseau ferroviaire sans que les travaux entravent la circulation des trains la nuit, au risque de détourner durablement les voyageurs.

1. La nécessité de permettre la circulation des trains la nuit tout en assurant la régénération d'un réseau vieillissant

Afin de fidéliser les voyageurs, il est essentiel d'assurer une circulation quotidienne des trains de nuit. Or, les annulations des trains de nuit pour travaux restent encore assez fréquentes. **Au cours des deux dernières années, près d'un train sur six a été annulé en raison de travaux sur les voies.** Sur certaines liaisons comme Paris-Briançon ou Paris-Tarbes, ce chiffre monte à un train sur trois. Ces annulations nombreuses nuisent à la fiabilité des trains de nuit, et conduisent de nombreux usagers à choisir des options plus polluantes ou à renoncer à leur voyage.

TAUX DE NON-CIRCULATION POUR TRAVAUX DES LIGNES DE NUIT DEPUIS/VERS PARIS



Source : Réseau action climat (RAC), France, Trains de nuit, Le Réveil a sonné, mai 2025.

Alors que les besoins en régénération et en modernisation sur le réseau structurant et les petites lignes vont conduire à une plus forte densité de travaux de nuit dans les années à venir, **cette indisponibilité du réseau pourrait constituer un frein au développement du train de nuit en France**. Il est donc vital de créer les conditions pour permettre aux trains de nuit de continuer à circuler malgré les travaux.

Selon le collectif « Oui au train de nuit » et le RAC, il est nécessaire de prévoir et de sanctuariser des **itinéraires alternatifs fiables** en cas de fermeture d'une ligne en raison de travaux sur le réseau ferré pour permettre aux trains de nuit de continuer à circuler. Des itinéraires de contournement de travaux ont d'ores et déjà été identifiés par SNCF Réseau pour plusieurs lignes de nuit. Ce travail doit être poursuivi pour offrir une alternative à toutes les liaisons de nuit concernées par ces travaux nocturnes. Il est également proposé d'intégrer ces itinéraires alternatifs dans le réseau structurant entretenu par SNCF Réseau afin de garantir leur pérennité.

Proposition n° 7 : Identifier et sanctuariser des itinéraires alternatifs de contournement des travaux pour les trains de nuit.

Le collectif « Oui au train de nuit » et le RAC invitent également à étudier le retour de **la réalisation des travaux avec circulation sur voie contiguë** notamment lorsqu'il n'est pas possible de proposer un itinéraire alternatif. En effet, il serait possible d'envisager de maintenir la circulation en réalisant les travaux sur une seule voie, ce qui permettrait de faire rouler à petite vitesse les trains de nuit sur la voie contiguë.

Cette pratique, auparavant répandue lorsque les travaux étaient réalisés en interne par SNCF, semble avoir été perdue notamment avec **l'externalisation des travaux de maintenance** et le renforcement des exigences de sécurité. Elle entraînerait également un surcoût dans la réalisation des travaux : selon le collectif « Oui au train de nuit », SNCF Réseau estimerait que le coût moyen des travaux par kilomètre de voie renouvelé en Suisse est deux fois plus élevé qu'en France, parce que le gestionnaire de réseau dispose d'un budget plus important qui lui permet de privilégier le maintien de l'exploitation sur la productivité des chantiers.

Une piste à étudier pourrait être de réinternaliser certains travaux ou tâches liés à la régénération du réseau au sein du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, afin de pouvoir réaliser des travaux sur chantier ouvert et ainsi permettre la circulation de trains de nuit sur voie contiguë sans devoir interrompre la poursuite des travaux et en ayant une maîtrise complète du calendrier des travaux. Cette solution pose en effet moins de difficulté pour les trains de nuit qui peuvent circuler à vitesse réduite sur les zones de travaux sans générer de retard.

Proposition n° 8 : Internaliser au sein de SNCF Réseau certaines tâches liées à la régénération du réseau pour faciliter la possibilité de réaliser des travaux sur une voie avec une voie contiguë utilisée à vitesse très réduite.

Enfin, le RAC souligne la nécessité d'investir pour permettre l'ouverture de certaines lignes la nuit. En effet, de plus en plus de lignes sont désormais fermées la nuit, c'est-à-dire que les postes d'aiguillage et de signalisation sont tenus sur une amplitude horaire réduite limitant la possibilité de leur utilisation la nuit. Pour faire passer la ligne Paris-Briançon sur l'itinéraire alternatif de Veynes, il serait théoriquement nécessaire de recruter 6 agents supplémentaires pour permettre le passage du train. Une autre option plus durable serait de financer la modernisation des voies ferrées concernées, par exemple par le recours aux commandes centralisées du réseau. Toutefois, le calendrier actuel de déploiement de ces solutions est autour de 2040-2050 pour le réseau structurant.

Proposition n° 9 : Identifier les investissements prioritaires permettant d'améliorer la fiabilité et la mise en œuvre d'itinéraires alternatifs pour la circulation des trains de nuit.

2. Le rééquilibrage de la concurrence déloyale avec le transport aérien pour favoriser le report modal vers le train de nuit

L'UFC-Que Choisir a comparé le prix le plus bas en avion et en train sur les 48 liaisons aériennes hexagonales les plus empruntées. Lorsqu'il existe une alternative ferroviaire directe, le train est nettement moins cher (- 40 %). En revanche, quand une correspondance est nécessaire, le train devient plus cher (+ 10 %) ⁽¹⁾. Cela s'explique car le prix des billets de train double presque lorsqu'il est nécessaire de faire une correspondance. Il existe donc **un enjeu de « connectivité » ferroviaire en France que le train de nuit peut aider à résoudre** : sur les 10 principales liaisons aériennes depuis la France vers l'Europe, 6 n'ont pas d'alternative directe en train ; sur les 10 principales liaisons aériennes françaises transversales, 7 n'ont pas d'alternative directe en train. Or, la plupart de ces destinations pourraient faire l'objet d'une desserte par train de nuit, sans infrastructure supplémentaire.

Cette situation s'explique aussi par le prix extrêmement bas de certains billets d'avion, rendus possibles par des **exonérations fiscales en faveur du**

(1) UFC-Que Choisir, « Trajets domestiques. Le train loin d'être toujours le moins cher ! », 2025.

secteur aérien. Le RAC rappelle que le transport ferroviaire s'acquitte d'une taxe sur l'électricité (taxe intérieure de consommation finale sur l'électricité – TICFE) et d'une taxe sur la valeur ajoutée (TVA) de 10 % sur les liaisons nationales. Sur les trajets internationaux, le tronçon français est exonéré de TVA, mais pas le tronçon étranger dans la mesure où plusieurs pays européens ont maintenu une TVA sur les liaisons ferroviaires internationales (exemple : 7 % en Allemagne, 10 % en Espagne). Le transport aérien en revanche ne paye ni taxe sur le kérosène (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – TICPE), ni TVA à l'international. Avec une TVA à 20 % et une taxe sur le kérosène à hauteur du diesel routier (0,6 euro par litre), le coût pour les compagnies aériennes serait majoré d'environ 35 euros par passager sur un vol Paris-Barcelone ⁽¹⁾.

Ces niches fiscales sont le résultat de traités internationaux, et il n'est pas possible pour la France d'y déroger unilatéralement. Cependant, la **taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA)** peut être augmentée pour « compenser » ces exonérations, sans attendre un nouvel accord international. Une telle hausse permettrait d'égaliser les coûts d'un billet d'avion *low cost* et d'un billet de train.

**TARIFS DE LA TAXE DE SOLIDARITÉ SUR LES BILLETS D'AVION
APPLICABLES DEPUIS LE 1^{ER} MARS 2025**

(en euros par passager)

	Classe économique	Classe affaires	Jets privés turbopropulseur	Jets privés turboréacteur
Destinations européennes (dont outre-mer) ou < à 1 000 km	7,4 €	30 €	210 €	420 €
Destinations intermédiaires entre 1 000 et 5 500 km	15 €	80 €	675 €	1 015 €
Destinations lointaines > à 5 500 km	40 €	120 €	1 025 €	2 100 €

Source : article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services.

Dans ce contexte, **le rapporteur pour avis propose une hausse de la taxe sur les billets d'avion (TSBA) pour compenser les exonérations fiscales aériennes.** Cette hausse pourrait être **affectée à l'AFITF** afin de financer le développement des infrastructures ferroviaires internationales ou à l'État pour assurer le financement des lignes de TET de nuit nationaux et internationaux.

(1) Réseau action climat France, Pourquoi l'avion est (souvent) moins cher que le train ? Et comment y remédier, juillet 2025.

**ÉVOLUTION DE LA TAXE DE SOLIDARITÉ SUR LES BILLETS D'AVION
PROPOSÉE PAR LE RÉSEAU ACTION CLIMAT**

(en euros par passager)

	Classe économique	Classe affaires	Jets privés
Liaisons nationales (dont outre-mer)	0 €	90 €	360 €
Liaisons internationales (< à 2 000 km)	30 €	180 €	360 €
Liaisons internationales (entre 2 000 et 5 000 km)	50 €	300 €	1 200 €
Liaisons internationales (> à 5 000 km)	100 €	600 €	2 400 €

Source : Réseau action climat France, Pourquoi l'avion est (souvent) moins cher que le train ? Et comment y remédier, juillet 2025.

Proposition n° 10 : Relever la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) afin de compenser les exonérations fiscales propres au transport aérien et affecter le produit supplémentaire au développement des trains de nuit.

EXAMEN EN COMMISSION

Après avoir auditionné Mme Monique Barbut, ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, Mme Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la mer et de la pêche et M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique, le 24 octobre 2025, matin, et M. Philippe Tabarot, ministre des transports, le 24 octobre 2025, après-midi, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » le mardi 28 octobre 2025 et le mercredi 29 octobre 2025 matin et après-midi (voir le tome 10 de l'avis n° 2047 : <https://assnat.fr/NPat8k>).

*À l'issue de cet examen, la commission a émis un avis **favorable** à l'adoption des crédits de la mission **modifiés**.*

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(Par ordre chronologique)

Régions de France

M. Michel Neugnot, vice-président de la région Bourgogne-Franche-Comté en charge des mobilités, des transports scolaires, de l'intermodalité et des infrastructures

M. Gabin Gautereaud, conseiller transports

Autorité de régulation des transports (ART)

M. Thierry Guimbaud, président

M. Jordan Cartier, secrétaire général

Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

M. Laurent Cebulski, directeur général

M. Nicolas Paris, adjoint au directeur général

M. Maxime Legent, secrétaire général

Société des Grands Projets (SGP) *

M. Jean-François Monteils, président

M. Frédéric Bredillot, membre du directoire

M. Deniz Boy, directeur délégué aux affaires publiques

M. Thomas Le Cour, directeur de cabinet

Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF)

Mme Katrin Moosbrugger, secrétaire générale de l'AFITF

M. Maxime Jorand, conseiller transports au sein de son cabinet

Voies navigables de France (VNF)

Mme Cécile Avezard, directrice générale

Audition conjointe

– **Collectif « Oui au train de nuit ! »**

M. Nicolas Forien, membre du collectif « Oui au train de nuit »

M. Quentin Marsal, membre du collectif « Oui au train de nuit »

– **Réseau action climat ***

M. Alexis Chailloux, responsable transports au Réseau Action Climat

Fédération nationale des associations d’usagers des transports (FNAUT) *

M. Michel Quidort, vice-président

M. Alain Roux, conseiller SERM

Groupe SNCF *

M. Laurent Trévisani, directeur général délégué « Stratégie finances »

M. Renan Megy, directeur « Stratégie et transformation »

Mme Laurence Nion, conseillère parlementaire

Groupement des autorités responsables de transport (GART)

M. Alexandre Magny, directeur général

Mme Florence Dujardin, directrice des affaires économiques et financières

European Sleeper

Mme Anne Dubost, chef de projets et contact pour les relations publiques en France

Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités

M. Rodolphe Gintz, directeur général

Mme Floriane Torchin, directrice des transports ferroviaires, fluviaux et des ports

M. Nicolas Bina, conseiller du directeur

Direction du budget

M. Bruno Patier, adjoint au sous-directeur transports

M. Cédric Peignat, chef du bureau des transports

Mme Céline Moucer, adjointe au chef du bureau des transports

** Ces représentants d’intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*