



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le ministre

Réf : BDC_CM/2026-05/13544 EDU

Paris, le 14 OCT. 2026

Monsieur Didier LE RESTE
Président
Convergence Nationale Rail
5 rue Paul Dukas
75012 PARIS

Ch

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité appeler mon attention sur un ensemble de questions relatives au financement des services et des infrastructures de transports ferroviaires.

Vous abordez en premier lieu le financement de la liaison en train de nuit Paris-Vienne-Berlin. Cette liaison était un service librement organisé par trois exploitants historiques, SNCF Voyageurs, Deutsche Bahn et ÖBB. SNCF Voyageurs œuvrant sur la partie française du parcours. Dans le cadre d'un appel à manifestation d'intérêt, SNCF Voyageurs a demandé une aide au démarrage, qui a pris la forme d'une subvention annuelle renouvelable deux fois, entre 2024 et 2026. Après un premier renouvellement pour l'année 2025, la subvention n'a pas été renouvelée pour l'année 2026. À la suite de cette décision de l'État, SNCF Voyageurs et ses partenaires ont décidé d'arrêter la liaison, que seul l'État français avait soutenu financièrement.

Il est à noter que la liaison Paris-Berlin en train de nuit a repris le 26 mars 2026, à raison de trois rotations par semaine par l'opérateur néerlandais European Sleeper. La liaison emprunte un parcours différent, via Bruxelles, Liège et Hambourg. Cette liaison internationale nocturne est opérée sans concours public, ce qui est une des conclusions du rapport LOM de 2021. En effet compte tenu de la densité des territoires traversés, et des prix de billets plus élevés sur les liaisons internationales, il est estimé que les liaisons internationales en train de nuit génèrent un chiffre d'affaires suffisant afin d'être opérées sans subvention publique. Ce que European Sleeper a par ailleurs déjà mis en pratique sur la liaison Bruxelles-Berlin/Prague, en service depuis 2023.

.../...



Par ailleurs, face à la dégradation progressive du réseau des lignes de desserte fine du territoire, l'État a engagé depuis février 2020 un plan de remise à niveau de ces lignes en lien avec les régions. Ce plan s'est concrétisé par la signature de huit protocoles régionaux portant sur 6 300 kilomètres de lignes, représentant plus de 5,7 milliards d'euros d'investissements sur la prochaine décennie.

Les investissements consacrés par l'État aux lignes de desserte fine du territoire dans le cadre des contrats de plan État-régions (CPER) ont ainsi connu une nette augmentation. De 60 millions d'euros par an entre 2015 et 2018, ils sont passés à 150 millions d'euros par an pour la période 2019-2024. Dans le cadre des CPER 2023-2027, ce sont 2,6 milliards d'euros qui seront engagés pour la sauvegarde des petites lignes, cofinancés notamment avec les régions.

Cependant, en dépit des investissements importants conduits ces dernières années, le montant des travaux à réaliser sur ces lignes demeure considérable.

Ainsi, la conférence « Ambition France Transports » a permis de réaffirmer que la priorité doit être donnée à l'investissement dans la régénération et la modernisation du réseau. Cette priorité doit se traduire en particulier par une augmentation de 1,5 milliard d'euros des investissements annuels affectés à la régénération et à la modernisation du réseau structurant. Le projet de loi-cadre pour le développement des transports a pour objectif de traduire les conclusions de la conférence « Ambition France Transports » et de définir l'avenir des infrastructures de transports qui sont de plus en plus confrontés au vieillissement et à l'impératif de la décarbonation. Soumis au vote des sénateurs le 28 avril, il a été adopté en première lecture à une très large majorité.

Le texte adopté confirme ainsi un nouveau modèle de financement des infrastructures de transport, permettant d'investir dans la régénération, la modernisation de nos réseaux, l'adaptation au changement climatique et de résorber la « dette grise » liée à leur sous-entretien. Le texte acte notamment le fléchage à partir de 2032 d'une partie des recettes tirées des concessions autoroutières vers l'investissement dans les réseaux de transport. Ces recettes supplémentaires sont estimées à 2,5 milliards d'euros par an et reposent sur un meilleur contrôle par l'État des concessions qui prendront la suite des concessions historiques. Le texte témoigne d'un large consensus en faveur de la définition de lois de programmation des infrastructures de transport. Ces lois définiront les investissements de développement, de régénération et de performance des infrastructures de transport pour une période d'au moins dix ans ; elles permettront de placer le secteur des transports au niveau du meilleur standard en matière de gouvernance des investissements publics.

Concernant les lignes de desserte fine du territoire, j'ai confié une mission au préfet François PHILIZOT pour mettre à jour le diagnostic et les conclusions de ses précédents rapports, dans le but de se donner collectivement les moyens de développer une mobilité adaptée aux enjeux de ces lignes et de déterminer les conditions de leur financement et de leur exploitation.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Bien à Vous

Philippe

Philippe TABAROT