



N° 4306

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 juin 2021.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*visant à maintenir les lignes de desserte fine du territoire,*

présentée par Mesdames et Messieurs

Pierre MOREL-À-L'HUISSIER, Jean-Christophe LAGARDE, Christophe NAEGELEN, Valérie SIX, Grégory LABILLE, Guy BRICOUT, Meyer HABIB, Agnès THILL, Michel ZUMKELLER, Jean-Luc WARSMANN, Olivier DAMAISIN, Laurence TRASTOUR-ISNART, Michèle TABAROT, Sébastien CHENU, Hélène ZANNIER, Maud PETIT, Maina SAGE, Émilie BONNIVARD, Emmanuelle MÉNARD, Philippe BENASSAYA, Fabrice BRUN, Thibault BAZIN, Bertrand PANCHER, Bernard BROCHAND, Marie-France LORHO, Valérie PETIT, Jean-Claude BOUCHET, Yves DANIEL, Hubert JULIEN-LAFERRIÈRE, Martine WONNER, Josiane CORNELOUP, Sophie MÉTADIER, Claire BOUCHET, Luc LAMIRAULT, Xavier BRETON, Jean-Pierre VIGIER, Victor HABERT-DASSAULT, Yolaine de COURSON, Vincent ROLLAND, Myriane HOUPLAIN, Jean-Yves BONY, Aina KURIC, Frédéric REISS, Yves HEMEDINGER,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le réseau ferroviaire constitue un outil de connexion entre les territoires et les populations. Au regard de l'organisation du territoire, les lignes de desserte fine du territoire, souvent appelées « *petites lignes* » (catégories UIC 7 à 9 dans le classement de l'Union internationale des chemins de fer) représentent environ un tiers du réseau ferroviaire français accueillant des voyageurs.

La grande majorité des circulations est en effet constituée de trains exprès régionaux (TER), la moitié environ de ce segment de réseau étant utilisée pour le fret. Elles constituent un véritable enjeu pour le développement et le maillage des territoires. Ces trains d'équilibre du territoire représentaient par nature une garantie de desserte de nos territoires ruraux et hyper-ruraux.

Pourtant, faute d'investissements suffisants dans les dernières décennies, de nombreuses lignes sont menacées de ralentissements, voire d'arrêts de circulations à court ou moyen terme.

Les engagements financiers constatés sur la période 2015/2018 s'élèvent à 240 M€ par an, couverts pour un quart par l'État, huit pour cent par SNCF Réseau et les deux tiers par les régions pour l'essentiel. Malgré un accroissement de l'effort en 2019 et 2020, pour atteindre près de 400 M€ par an, le volume des travaux restant à réaliser est considérable, ce qui alimente l'inquiétude des régions et, plus généralement, des acteurs locaux.

De plus, la régionalisation envisagée des lignes d'intérêt local ou régional laisse à craindre la fermeture de ces lignes dans la mesure où, la région, ayant des capacités de subventionnement largement inférieures à celles de l'État, ne pourrait pas maintenir le conventionnement.

En effet, l'article 172 de la loi n° 2019-1458 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a introduit la possibilité, pour les autorités organisatrices de transport ferroviaire, de solliciter un transfert de gestion portant sur tout ou partie des missions de gestion d'infrastructure s'agissant des lignes dites d'intérêt local ou régional et à faible trafic.

Cette nouvelle perspective risque d'impacter les populations mais également les entreprises. Ainsi l'abandon de ces lignes aurait en outre pour conséquences une augmentation de la circulation de camions de

marchandises sur la route. Le coût environnemental qui en découlerait serait contraire à l'objectif de neutralité carbone que s'est fixé la France à horizon 2050.

Le Gouvernement impulse en parallèle la création d'une véritable filière des trains légers pour redonner aux TER la place qu'ils méritent, y compris sur les dessertes fines du territoire.

La présence de l'État, partenaire financier mais aussi garant de la cohérence nationale, apparaît comme une nécessité pour assurer la relance du transport ferroviaire. C'est le sens de cette proposition de résolution.

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION

### Article unique

- ① L'Assemblée nationale,
- ② Vu l'article 34-1 de la Constitution,
- ③ Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,
- ④ Considérant les engagements de la France face aux urgences climatiques et territoriales actuelles ;
- ⑤ Considérant que le transport ferroviaire est un moyen de déplacement peu émetteur de gaz à effet de serre répondant aux enjeux de protection de l'environnement ;
- ⑥ Considérant que le transport ferroviaire constitue également un vecteur de cohésion sociale en ce qu'il est essentiel pour le désenclavement des territoires et leur attractivité ainsi que pour la pérennisation des zones d'activités ;
- ⑦ Invite le Gouvernement à garantir l'engagement de l'État pour assurer la régénération et le maintien des lignes de desserte fine du territoire.