

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 avril 2023

---

REVITALISATION PÉRENNE DES LIGNES FERROVIAIRES DE DESSERTES FINES DU  
TERRITOIRE - (N° 998)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° CD63

présenté par  
M. Wulfranc, rapporteur

-----

**ARTICLE 2**

Rédiger ainsi cet article :

« Dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, l'État et les collectivités territoriales concernées prévoient dans un contrat spécifique ou dans le cadre d'un contrat concernant les transports le financement des études pour la relance des lignes ferroviaires fermées à la circulation mais non déclassées, sans que cela empêche d'autres personnes de participer au financement de ces études. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement assouplit le cadre contractuel de financement des études prévu par l'article 2. Il prévoit que ce financement peut se faire dans le cadre d'un mécanisme qui ne serait pas obligatoirement le contrat de plan État-région, de manière à s'adapter à chaque situation locale. De plus, pour garantir le temps de la concertation, il prévoit un délai de dix-huit mois pour sa préparation.

Par ailleurs, par parallélisme avec la modification de l'article 1<sup>er</sup> proposée par l'amendement CD 62, il propose de cibler les études sur les lignes suspendues. En effet, les chiffres fournis dans le cadre des auditions indiquent que le plus gros potentiel pour la relance des lignes de desserte fine du territoire se trouve dans la catégorie des lignes suspendues. On compte 447 kilomètres de lignes fermées et déclassées (généralement des délaissés ferroviaires en attente de valorisation) et 2 014 kilomètres de lignes fermées mais maintenues dans le domaine public ferroviaire, qui sont pour l'essentiel mises à disposition de structures publiques ou associatives dans le cadre d'un projet de reconversion. Il semble complexe, même si ce n'est pas impossible, de relancer ces lignes.

Par contre, le linéaire total des lignes suspendues, qui sont a priori plus faciles à rouvrir, est bien plus important. On compte 3 765 kilomètres de lignes suspendues mais non circulées depuis une date antérieure à 2012 et 512 kilomètres de lignes qui étaient en activité en 2012 et qui ont été suspendues depuis. Sur ce total, seuls 134 kilomètres font l'objet de projets de réouverture dans le cadre de transferts de lignes aux régions.

Cet amendement conserve le principe selon lequel l'ensemble des études doit être financé, et non pas seulement les études d'opportunité, qui sont les premières à réaliser dans le processus de relance d'une ligne.

Enfin, il précise que le fait que l'État et les collectivités territoriales soient les signataires du contrat n'exclut pas le recours à d'autres financeurs pour la réalisation des études.