

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

25 juin 2026

---

**-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)**

Non soutenu

N° CD127

**AMENDEMENT**présenté par  
Mme Rossi

-----

**ARTICLE PREMIER**

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« La loi de programmation prend en compte, dans la définition des critères d'équité territoriale prévus à l'alinéa précédent, les contraintes structurelles propres aux lignes ferroviaires classées de 7 à 9 par l'Union internationale des chemins de fer qui desservent des territoires de montagne. Ces contraintes comprennent notamment le coût d'entretien et de régénération structurellement plus élevé résultant du relief, de la longueur et de la densité des ouvrages d'art, l'absence ou l'insuffisance d'alternatives modales pour les populations résidentes, et le rôle de ces lignes dans la décarbonation des flux touristiques. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les critères classiques d'allocation des investissements ferroviaires (volume de trafic, rentabilité socioéconomique, densité de population desservie...) défavorisent structurellement les territoires de montagne. Pourtant, ces territoires présentent des contraintes techniques spécifiques qui justifient un traitement différencié : les lignes y sont jalonnées d'ouvrages tels que les tunnels ou les viaducs, dont l'entretien est proportionnellement bien plus coûteux que sur le réseau de plaine. De même, les pentes prononcées imposent des contraintes d'exploitation particulières. Ces caractéristiques font que le coût moyen d'entretien par kilomètre est significativement plus élevé que la moyenne nationale.

Si les critères d'équité territoriale que la loi de programmation devra définir ne prennent pas en compte ces réalités, le risque est de perpétuer des allocations de ressources qui pénalisent durablement les lignes de montagne. Un critère fondé sur le seul nombre de voyageurs conduira toujours à prioriser les axes denses au détriment des axes alpins, pyrénéens ou massif-central.

Par ailleurs, les lignes de montagne jouent un rôle de premier plan dans la décarbonation des mobilités touristiques. La France accueille chaque année plusieurs dizaines de millions de séjours en montagne, dont une part très majoritaire est encore réalisée en voiture. Améliorer la qualité et la

fréquence des liaisons ferroviaires vers les massifs est une contribution directe à la réduction des émissions de CO2 du secteur des transports.

Le présent amendement vise à inscrire une réalité géographique et économique dans les critères que le législateur devra respecter lorsqu'il programmera les investissements.