

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Tombé

N° CD277

AMENDEMENTprésenté par
Mme Brulebois

ARTICLE 10

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« L'attribution de capacités sur les lignes comportant des dessertes structurantes peut être subordonnée, dans des conditions transparentes et non discriminatoires définies par le document de référence du réseau après avis de l'Autorité de régulation des transports, à l'engagement de l'entreprise ferroviaire d'effectuer un nombre d'arrêts intermédiaires répondant à des besoins en matière d'aménagement du territoire, en tenant compte de la fréquence du service assuré, des capacités de l'infrastructure et des besoins de desserte non spontanément couverts. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire domestique crée un risque structurel pour les dessertes intermédiaires situées sur des lignes à grande vitesse rentables. Les nouveaux opérateurs, en optimisant leurs plans de transport sur les seuls segments commercialement attractifs, peuvent délaisser les arrêts intermédiaires qui ne contribuent pas à leur rentabilité, comme les gares de Lons-le-Saunier ou de Bourg-en-Bresse sur la liaison Strasbourg–Marseille, sans pour autant quitter la ligne concernée.

Le droit existant, tel que modifié par le présent article, permet déjà au document de référence du réseau de prendre en compte les enjeux d'aménagement du territoire et de prévoir des dispositifs incitatifs à cet effet. Le présent amendement précise et renforce cette faculté en permettant au gestionnaire d'infrastructure de subordonner l'attribution de capacités sur les lignes structurantes à un engagement de desserte intermédiaire de la part des entreprises ferroviaires candidates.