

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Rejeté

N° CD350

AMENDEMENTprésenté par
M. Ott

ARTICLE PREMIER

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« Elles accordent une attention prioritaire aux projets de réouverture et de modernisation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire ayant un potentiel démontré de report modal, de désenclavement et de développement territorial. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les lignes ferroviaires de desserte fine du territoire constituent un outil essentiel de cohésion territoriale et de transition écologique. Pourtant, de nombreux territoires ruraux et de montagne demeurent aujourd'hui privés d'une offre ferroviaire adaptée, malgré l'existence d'emprises ferroviaires existantes dont la réactivation permettrait de répondre à des besoins réels de mobilité quotidienne.

L'exemple de la liaison ferroviaire Bollwiller–Guebwiller, dans la vallée du Florival, illustre de manière particulièrement éclairante ces enjeux. Cette voie ferrée de treize kilomètres, aujourd'hui non exploitée, relie la plaine à un bassin de vie d'environ 30 000 habitants. Depuis la cessation de toute circulation ferroviaire régulière au début des années 1990, ce territoire ne dispose plus d'accès direct au réseau ferré national, ce qui entraîne une forte dépendance à la voiture individuelle, notamment pour les déplacements domicile-travail et l'accès aux services dans cette vallée à la circulation routière saturée.

Pourtant, cette ligne fait l'objet, depuis plus de vingt-cinq ans, d'un projet de réouverture porté de manière constante par les élus locaux, les associations et les habitants, témoignant d'un besoin structurel de mobilité.

Aujourd'hui, une solution technique innovante existe avec le train léger Drais, développé par l'entreprise LOHR. Ce système permettrait d'envisager une remise en service de la liaison à coût maîtrisé, sans nécessiter d'électrification lourde ni d'installation de caténaires. Malgré les études réalisées et les engagements déjà formulés, ce projet demeure toutefois à ce jour non abouti. Cette situation interroge plus largement la capacité de la programmation nationale des infrastructures à intégrer des projets de réactivation d'emprises existantes pourtant pleinement

cohérents avec les objectifs de décarbonation des mobilités et de report modal. La transition écologique ne saurait en effet reposer uniquement sur les grandes infrastructures structurantes. Elle nécessite également un maillage territorial fin, permettant d'offrir des alternatives crédibles à l'usage individuel de la voiture dans les vallées et les territoires ruraux. Dans ce contexte, il apparaît indispensable que les futures lois de programmation des infrastructures de transport accordent une priorité claire aux projets de réouverture ou de réactivation des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire, lorsqu'ils contribuent au désenclavement, à la réduction de la saturation routière et à la transition écologique. Les habitants de la vallée du Florival attendent ainsi depuis plus d'un demi-siècle le retour du train. Il est désormais temps que cette attente soit pleinement prise en compte dans les choix d'investissement nationaux.