

ASSEMBLÉE NATIONALE

22 juin 2026

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

Retiré

N° CF2

AMENDEMENT

présenté par
M. Ray

ARTICLE 10

À la première phrase de l'alinéa 12, après le mot :

« vitesse »,

insérer les mots :

« ou d'une desserte du réseau des trains d'équilibre du territoire ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à étendre aux dessertes du réseau des trains d'équilibre du territoire les garanties prévues en cas de modification substantielle de la desserte.

Dans la rédaction de l'article 10 issue des travaux au Sénat, il a été précisé que les modifications substantielles de dessertes à grande vitesse devront être précédées d'une évaluation territoriale préalable, transparente et partagée, portant notamment sur leurs impacts socio-économiques et leur compatibilité avec les objectifs d'équité territoriale. Une telle exigence est légitime. Elle ne saurait toutefois être réservée aux seules lignes à grande vitesse.

Dans de nombreux territoires, et notamment dans l'Allier avec la ligne Paris–Clermont-Ferrand, les trains d'équilibre du territoire constituent la principale desserte ferroviaire. Ils assurent le lien entre les villes moyennes, les territoires ruraux et les grands pôles administratifs, économiques, universitaires ou hospitaliers. Leur modification, leur réduction ou leur dégradation peut avoir des conséquences très concrètes sur l'attractivité d'un territoire, l'accès à l'emploi, aux études, aux soins et aux services publics.

Ces lignes ne doivent pas être considérées comme des dessertes secondaires : elle sont un outil indispensable de désenclavement et d'aménagement du territoire.

Dès lors, il serait paradoxal d'imposer une évaluation territoriale préalable pour les seules dessertes à grande vitesse, tout en laissant de côté les lignes TET, alors même que ces dernières desservent souvent les territoires les plus exposés au risque d'enclavement.

Le présent amendement propose donc que toute modification d'une desserte du réseau des trains d'équilibre du territoire soit soumise aux mêmes exigences d'évaluation préalable.

L'équité territoriale ne peut pas se limiter aux territoires déjà desservis par la grande vitesse. Elle doit aussi protéger les liaisons nationales structurantes qui permettent à des millions de Français de rester connectés au reste du pays.