



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Ferroviaire en territoires ruraux et périurbains dans la future loi transports

Question écrite n° 13827

Texte de la question

M. Mickaël Bouloux attire l'attention de M. le ministre des transports sur les attentes des territoires ruraux et périurbains concernant le projet de loi-cadre relatif au développement des transports (n° 394), déposé au Sénat le mercredi 11 février 2026. Bien que le Gouvernement affiche des objectifs de transition climatique et de cohésion territoriale, le texte actuel suscite des inquiétudes légitimes quant à sa capacité à répondre à l'urgence de la situation ferroviaire. En effet, si l'exposé des motifs reconnaît un besoin supplémentaire de 3 milliards d'euros par an pour la régénération du réseau (TET et TER), aucune garantie de financement d'urgence n'est inscrite pour la période 2026-2031. Faute de sécuriser un socle de financement annuel garanti, le projet de loi ne permet pas d'engager le plan de rattrapage immédiat nécessaire à la régénération, laissant la volonté politique sans objectifs chiffrés ni calendrier d'exécution clair. Par ailleurs, le mouvement « La Colère des Sans Trains », né d'un appel lancé puis rejoint par trente-sept organisations d'usagers, comités de vigilance et associations de défense du rail en Nouvelle-Aquitaine, Occitanie et dans le Massif Central, souligne plusieurs lacunes majeures dans le projet de loi : absence de statut pour les liaisons transversales, qui devraient être reconnues comme « infrastructures structurantes d'aménagement du territoire » pour être protégées des fermetures ; manque de visibilité sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET) et des trains de nuit, dont le développement nécessite une programmation pluriannuelle et un financement pérenne ; omission de la problématique tarifaire, alors que le prix du billet est le premier élément susceptible de constituer un frein à l'usage du train. Il importerait sur ce point que les tarifs ferroviaires conventionnés soient inférieurs ou équivalents aux services routiers (bus) sur des liaisons comparables. Enfin, la transparence financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et la nécessité d'un bilan exhaustif des politiques ferroviaires menées depuis 1997 sont jugées indispensables pour éclairer la future loi de programmation. À cet effet, il serait nécessaire qu'un rapport d'évaluation soit directement réalisé par le Parlement. Au regard de ces constats, il souhaiterait savoir comment le Gouvernement entend s'engager sur un plan de rattrapage immédiat (2026-2031) pour sécuriser les financements, protéger les lignes ferroviaires essentielles à la cohésion territoriale et renforcer le rôle du ferroviaire dans la transition climatique.

Texte de la réponse

La conférence nationale de financement « Ambition France Transports » organisée au printemps 2025 (5 mai au 9 juillet) par le Ministre des transports et présidée par Dominique Bussereau, réunissant en quatre ateliers thématiques l'ensemble des parties prenantes – élus nationaux et locaux, opérateurs, experts de la société civile et associations, monde académique – a permis, par une participation large et transparente, de dégager un consensus net articulé autour des priorités suivantes en matière de transports : 1°) le renforcement et la sécurisation du cadre pluriannuel du financement des transports ; 2°) dans ce cadre, la priorité absolue à donner aux investissements dans la performance et la sécurité des infrastructures existantes, c'est-à-dire la régénération et la modernisation des réseaux avec des besoins supplémentaires estimés par la conférence à 3 Md€ / an à horizon 2032 ; 3°) le développement des modes collectifs et massifiés, illustré notamment par le développement des services express métropolitains régionaux, qui comptent désormais 27 projets labellisés et des premiers dossiers de demande de statut reçus à la fin de l'année 2025 ; 4°) la mobilisation d'une part substantielle des péages autoroutiers à l'issue des concessions historiques, dans un nouveau modèle de

concessions, faisant une part plus large au contrôle de l'État et permettant de financer les infrastructures de transport avec une ressource additionnelle estimée à 2,5 Md€ / an à horizon 2037 ; 5°) la réallocation d'une part des ressources prélevées sur les transports et la mobilisation du financement privé lorsque cela est pertinent. Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports qui traduit législativement les conclusions de la conférence a été préparé dans la deuxième partie de l'année 2025. Son examen par le Sénat au printemps 2026 et la loi de programmation qu'il annonce constituent des jalons importants de mise en cohérence du financement des infrastructures de transport avec ces priorités. Sans attendre la loi de programmation, qui constitue le vecteur juridique permettant de détailler de manière précise les trajectoires pluriannuelles – le projet de loi cadre prévoit une programmation décennale – les investissements supplémentaires de régénération et de modernisation ont été programmés par SNCF Réseau qui a dimensionné son appareil industriel pour atteindre une enveloppe annuelle totale de 4,5 Md€ à horizon 2028. C'est également la loi de programmation qui traitera la priorisation des investissements soulevée par la proposition de reconnaître les liaisons transversales comme « infrastructures structurantes d'aménagement du territoire ». Enfin, l'amélioration de la transparence de la reddition des comptes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France serait un des éléments centraux de la gouvernance financière qui sera mise en place par cette loi de programmation, le principe de cette amélioration étant clairement réaffirmé par l'exposé des motifs du projet de loi cadre.

Données clés

Auteur : [M. Mickaël Bouloux](#)

Circonscription : Ille-et-Vilaine (8^e circonscription) - Socialistes et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13827

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [24 mars 2026](#), page 2504

Réponse publiée au JO le : [21 avril 2026](#), page 3523