



N° 2661

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 14 avril 2026.

## PROPOSITION DE LOI

*visant à garantir la continuité du service public ferroviaire,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

Mme Marie-José ALLEMAND,

députée.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les trains d'équilibre du territoire (TET) constituent un pilier du service public ferroviaire dans les territoires où la densité des transports est moindre, mais où le droit à la mobilité reste fondamental. Ces lignes permettent de désenclaver des territoires, de soutenir l'activité économique locale, de renforcer la cohésion nationale tout en répondant aux impératifs de transition écologique.

Pourtant, en cas d'interruption de ces lignes pour cause de travaux, d'intempéries ou d'incidents, la continuité du service est souvent assurée par des substitutions routières inadaptées, allongeant considérablement les temps de parcours et dissuadant les usagers. Ces situations créent une rupture d'égalité entre les usagers du réseau ferroviaire et nuisent durablement à l'image et à l'efficacité du transport ferroviaire.

Dans ce contexte, il est impératif que toute interruption d'une ligne TET donne lieu, sauf impossibilité avérée, à une substitution exclusivement ferroviaire, garantissant un maintien de l'offre dans des conditions équivalentes de confort, de rapidité et de fréquence.

L'**article 1<sup>er</sup>** vise à inscrire ce principe dans la loi et à définir des critères clairs pour son application, notamment un seuil maximum de 20 % de surcroît de temps de trajet par rapport au temps de trajet normal. Il prévoit également que les collectivités territoriales et les usagers soient systématiquement consultés au préalable, pour toute interruption temporaire dépassant 30 jours consécutifs. Ce cadre garantirait ainsi la continuité du service public et encouragerait l'investissement dans des solutions ferroviaires alternatives, plutôt qu'une banalisation des trajets de substitution par autocars.

L'**article 2** vise à ce que le Gouvernement remette chaque année au Parlement un rapport dressant le bilan de l'application de la présente loi.

L'**article 3** constitue le gage et vise à assurer la recevabilité de la présente proposition de loi.

## PROPOSITION DE LOI

### Article 1<sup>er</sup>

- ① I. – Lorsqu'une interruption temporaire, quelle qu'en soit la cause, affecte la circulation d'une ligne relevant du service public des trains d'équilibre du territoire, l'État, en sa qualité d'autorité organisatrice, est tenu de mettre à disposition des usagers un service de substitution ferroviaire afin d'assurer la continuité du service pendant toute la durée de l'interruption.
- ② II. – La durée totale du trajet du service de substitution ferroviaire mentionné au I ne doit pas excéder 120 % de la durée moyenne constatée du trajet sur la même ligne en période d'exploitation normale.
- ③ III. – En cas d'impossibilité technique ou matérielle avérée, l'autorité organisatrice peut, à titre exceptionnel et par décision motivée, mettre en place un service de substitution alternatif.
- ④ IV. – Les collectivités territoriales et les usagers, lorsqu'il existe une structure les représentant, sont consultés, de manière directe et préalable, pour toute interruption temporaire dépassant trente jours consécutifs.
- ⑤ V. – Les conditions de mise en œuvre des I à IV sont déterminées par décret en Conseil d'État.

### Article 2

Le Gouvernement remet chaque année au Parlement un rapport détaillé sur la mise en œuvre des mesures prises en application de la présente loi. Ce rapport précise, pour chaque ligne relevant du service public des trains d'équilibre du territoire, le nombre d'interruptions survenues, les services de substitution mis en œuvre ainsi que les temps de trajet correspondants.

### Article 3

La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I<sup>er</sup> du livre III du code des impositions sur les biens et services.