



N° 2923

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 juin 2026.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

pour une ambition ferroviaire française,

présentée par

Mme Alix FRUCHON, Mme Josiane CORNELOUP, M. Nicolas TRYZNA, M. Hubert BRIGAND, Mme Valérie BAZIN-MALGRAS, Mme Cendrine CHAZÉ, M. Patrick HETZEL, M. Xavier BRETON, M. Alexandre PORTIER, Mme Emeline REY-RINCHET, M. Nicolas RAY, Mme Justine GRUET, M. Jean-Pierre VIGIER, M. Antoine VERMOREL-MARQUES, Mme Christelle MINARD, M. Thierry BENOIT, Mme Agnès FIRMIN LE BODO, M. Benoît BLANCHARD, Mme Delphine LINGEMANN, Mme Sabine GERVAIS, M. Emmanuel MANDON, Mme Constance DE PÉLICHY, M. Stéphane VIRY, M. Michel CASTELLANI, M. Jean-Pierre BATAILLE, M. Jean-François ROUSSET, Mme Brigitte KLINKERT, M. Moerani FRÉBAULT, M. Laurent LHARDIT, Mme Valérie ROSSI,

députées et députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le transport ferroviaire en France est un enjeu central pour atteindre les objectifs de développement durable et pour la transition écologique. Les déplacements par le rail sont les plus sobres en émissions de gaz à effet de serre et seront primordiaux pour l'aménagement de notre territoire.

Dans les années 1920, le réseau ferroviaire d'intérêt régional recensait environ 43 000 kilomètres de lignes et 20 000 kilomètres de lignes dites d'intérêt local. Peu à peu, ce tissu ferroviaire s'est délité en passant à 28 000 kilomètres en 2020 dont 7 600 kilomètres dédiés aux dessertes fines de territoire. L'équilibre économique des lignes était souvent mis en avant notamment sur les petites lignes tandis que l'essor de la voiture individuelle faisait son chemin. Cette logique a pourtant été moins forte que dans d'autres pays, le rapport de la mission conduite par M. Jean-Cyril Spinetta en 2018 sur l'avenir du transport ferroviaire le soulignait en indiquant que « le maintien des petites lignes, à partir des années 1980, est une particularité française ». L'arrêt progressif de la réflexion et du maillage « en réseau » a également porté une atteinte considérable aux lignes de territoires. Ces lignes se sont dégradées conduisant à leur ralentissement, une baisse de la qualité du service, de la fréquentation et à leur fermeture définitive. Si, dans une période qui était différente, la logique était acceptée, elle est, au regard des défis environnementaux et de l'augmentation du coût de la vie pour les Français, un enjeu d'avenir.

Les émissions de gaz à effet de serre des particuliers représentent 53 % des émissions du secteur des transports, 34 % des émissions françaises et 18 % des émissions totales de la France selon le bilan annuel des transports du ministère de la Transition écologique en 2023. Le transport ferroviaire est donc une des solutions pour diminuer ces émissions. Il est également un outil de notre souveraineté énergétique. Contrairement au transport routier qui use 90 % d'hydrocarbures produits ailleurs dans le monde, le transport ferroviaire est électrifié à 80 %, une énergie que nous produisons. Face aux fluctuations du pétrole et du gaz, le passage du trafic de la route au rail réduit notre dépendance.

Dans une enquête menée par l'IFOP pour la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) en 2024, le train souffre de l'image d'un mode de transport trop cher et peu flexible. Chez les non-utilisateurs du train, 75 % évoque un mode qui « n'est pas bon marché » et entre 60 et 70 % parlent des questions d'horaires. Un tiers des

personnes interrogé mentionne à chaque fois la question des territoires desservis inappropriés qu'ils s'agissent de trains à grande vitesse (TGV), de transport express régional (TER) ou d'Intercités. Pour les utilisateurs, 53 % évoquent les tarifs comme une problématique. En effet, selon l'Autorité de régulation des transports (ART), pour 100 kilomètres, un trajet en voiture hors autoroute coûte en moyenne 5,30 euros contre 12,40 euros en TER. Ces chiffres expliquent la réticence d'usage du transport ferroviaire pour les trajets même lorsque des lignes régulières existent. L'absence d'alternative crédible en matière de tarif contraint les ménages français à se conforter dans l'usage d'un véhicule personnel, voire plusieurs, tout en supportant les charges liées de plus en plus coûteuses. L'enjeu est donc fort pour le pouvoir d'achat. Le transport ferroviaire d'avenir sera un transport accessible.

Ces données reflètent un constat général : le sentiment d'abandon de nombreux territoires ruraux qui ne sont pas desservis par des grandes lignes, des lignes dégradées et l'absence de maillage par des lignes de territoire. Il accentue le sentiment plus général de la disparition des services publics en renforçant une dépendance croissante à la voiture individuelle. L'étude d'Alphabet France de 2025 sur les déplacements domicile-travail mentionne que 75 % des Français utilisent la voiture pour ce trajet. Car souvent, ils n'ont pas d'autres choix.

Il devient donc urgent d'agir concrètement à la modernisation et à la relance du ferroviaire en France et notamment du ferroviaire territorial.

Dans le rapport de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement du territoire, les rapporteurs Mme Olga Givernet et M. Bérenger Cernon mettent en avant le « sous-investissement chronique, particulièrement visible sur les lignes intermédiaires et les lignes de desserte fine du territoire » mais également le besoin de régénération et de modernisation des lignes existantes qui ont une moyenne d'âge de 30 ans et jusqu'à 65 pour certaines caténaires. 4 000 kilomètres de lignes sont d'ailleurs menacés à cause du vieillissement.

En mai 2025, le Premier ministre Français Bayrou lançait à Marseille « Ambition France Transports » avec pour thème le financement des infrastructures face à l'ampleur de la tâche. Selon les experts, 1,5 milliard d'euros supplémentaires sont nécessaires sur 10 ans au moins pour la seule régénération. Le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau stabilise les investissements à 3 milliards d'euros par an depuis 2021. Fin des concessions autoroutières, échanges européens des quotas de gaz à effet

de serre, retour de la taxe carbone pour les poids lourds, plusieurs solutions sont envisagées pour mener à bien à ce travail.

Face à cela, le contrat de performance est maintenant basé à 5 milliards d'euros par an.

Malgré ces engagements, les investissements actuels ne suffiront pas pour rattraper les besoins accumulés depuis plusieurs décennies. De plus, aucune mesure spécifique n'émerge pour un développement accru et l'ouverture de lignes territoriales au plus près des Français pour changer les habitudes dans les déplacements quotidiens.

Dans les régions françaises, ces questions se posent, des études sont lancées et des lignes de desserte fine sont réouvertes avec succès car bien plus que la question du coût économique, c'est celle du coût social et environnemental qui prédomine. Elles représentent par ailleurs un coût souvent inférieur à celui des nouvelles infrastructures routières. Si les services express régionaux métropolitains (SERM) sont une aubaine pour les métropoles et les grandes villes, ils ne sont en rien une solution pour les territoires ruraux malgré des besoins financiers estimés de 13 à 45 milliards d'euros.

De même, les aides publiques destinées à la décarbonation du parc automobile des Français n'ont pas les effets escomptés malgré les 15 milliards d'euros engagés depuis 15 ans. 2,2 % des véhicules seulement sont électriques d'après les chiffres de 2023 et la baisse des émissions de 1,5 % selon les études.

La FNAUT, dans son plan national de réouverture de lignes ferroviaires édité en 2025 étudie un plan de réouverture de 49 lignes avec un trafic potentiel de 1 000 voyageurs par jour. Ils estiment que ce projet coûterait 300 millions d'euros par an pendant 15 ans soit 4,5 milliards d'euros pour capter 10 % du trafic routier.

Enfin, évoquer la réouverture d'une ligne territoriale, c'est faire face à des obstacles souvent avancés par ceux qui n'en veulent pas alors que la plupart des lignes disposent encore de leurs emprises et infrastructures essentielles. Les ouvrages d'art présentés comme hors d'usage ne font l'objet d'aucune expertise technique approfondie de même que les coûts mentionnés pour leur réhabilitation. Il s'agit pour les lignes et ces ouvrages de choix administratifs ou fonciers plus que de choix techniques. De nombreuses lignes ne sont pas déclassées et toutes les occupations temporaires sont juridiquement révocables et les occupations illicites

disposent de procédures législatives pour les contrer. Le phénomène de transformation des anciennes lignes ferroviaires en voies vertes est réversible si l'intérêt général le justifie.

Dès lors, il apparaît que les sujets de réouverture de lignes territoriales et de l'investissement dans le maintien des structures existantes relèvent d'un choix politique.

En ce sens, le projet de loi cadre relatif au développement des transports adopté en première lecture par le Sénat le 28 avril 2026 était l'occasion de définir une stratégie nationale cohérente en faveur de la préservation et de la remise en service des infrastructures ferroviaires présentant un intérêt pour la mobilité des populations et le report modal au plus près des territoires. Le développement des lignes à grande vitesse ne saurait constituer l'unique horizon de la politique ferroviaire nationale. Si les lignes structurantes jouent un rôle essentiel dans l'attractivité économique et les grandes mobilités, elles ne peuvent remplir pleinement leur mission sans un réseau secondaire capable d'assurer l'irrigation des territoires.

L'incertitude quant à son examen à l'Assemblée nationale ne peut perdurer.

La présente proposition de résolution vise à affirmer l'ambition d'un véritable service ferroviaire à la française fondé sur la complémentarité entre les grandes lignes structurantes, les lignes intermédiaires et les lignes territoriales.

Elle rappelle la nécessité d'inscrire dans le projet de loi cadre comme garant de l'égalité des territoires, une trajectoire définie sur la régénération, la modernisation, la réouverture et le développement des lignes territoriales.

Elle définit enfin le transport ferroviaire comme un outil stratégique de cohésion nationale, de compétitivité économique et de transition écologique de tous les territoires, urbains comme ruraux.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

L'Assemblée nationale,

Vu l'article 34-1 de la Constitution,

Vu l'article 136 du Règlement de l'Assemblée nationale,

Vu le code des transports,

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu les engagements climatiques et les objectifs de décarbonation de la France aux niveaux européen et mondial,

Vu le projet de loi-cadre sur le développement des transports, adopté par le Sénat le mardi 28 avril 2026,

Considérant le poids du transport dans les émissions de gaz à effet de serre et que le ferroviaire est l'un des modes de transports les plus sobres en carbone ;

Considérant que le réseau ferré français fonctionne grâce au maillage entre les lignes structurantes, les lignes intermédiaires et les lignes de dessertes fines du territoire ;

Considérant les sous-investissements dont ont fait l'objet les lignes de desserte fine des territoires pendant de nombreuses années ;

Considérant la nécessité sociale et écologique d'offrir aux territoires ruraux l'accès à des mobilités décarbonées au même titre que les autres territoires ;

Considérant que les lignes de desserte fine jouent un rôle primordial dans le désenclavement, l'accès aux services publics, à la santé, à l'éducation et dans l'aménagement du territoire ;

Considérant les opportunités techniques présentes dans les territoires en matière de voies et d'infrastructures existantes ;

Considérant que la coopération État-Région a permis de sauvegarder des lignes de desserte fine et d'en ouvrir de nouvelles ;

Invite le Gouvernement à :

- affirmer que la stratégie ferroviaire de la France passe par le développement et la structuration d'un réseau ferroviaire territorialisé comme outil de transition durable et d'aménagement du territoire ;

- déployer les investissements consacrés aux lignes de desserte fine des territoires dans un niveau adéquat aux besoins de modernisation de ces lignes et de réouverture de lignes identifiées par les collectivités territoriales tout en associant les acteurs locaux ;

- protéger les infrastructures ferroviaires existantes et inexploitées en s'assurant de la réversibilité des projets mis en place sur les anciennes voies ferroviaires comme les voies vertes ;

- intensifier la coopération technique et financière avec les régions pour les lignes de desserte fine des territoires afin d'assurer la structuration entre les lignes d'intérêt national, les trains d'équilibre du territoire, les trains express régionaux et les services express régionaux métropolitains pour éviter la concentration des investissements sur les grands axes ;

- renforcer la participation de l'État dans les contrats de plan État-Région sur les mobilités liées au ferroviaire ;

- inscrire et maintenir dans un plan national de sauvegarde la modernisation des lignes intermédiaires pour accentuer leur cadencement, diminuer les temps de trajet et rénover les gares ;

- investir dans la recherche et l'innovation pour faciliter la mise en place de transports collectifs durables pour lutter contre l'isolement et l'enclavement des territoires ruraux ;

- étudier la politique tarifaire du transport ferroviaire pour le rendre plus accessible et le proposer comme véritable alternative à la voiture individuelle ;

- inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale le projet de loi-cadre sur le développement des transports le plus rapidement possible ;

- présenter chaque année au Parlement un rapport comprenant l'état du réseau ferroviaire français dans toutes ses composantes, les lignes

menacées, les investissements engagés et les effets des politiques ferroviaires menées.