

PROJET DE LOI-CADRE **relatif au développement des transports**

LES PRIORITES

Il convient en premier lieu de dresser les priorités.

- Inscrire dès 2026 un financement d'urgence pour la régénération du réseau, accompagné d'une programmation pluriannuelle contraignante.
- Garantir le maintien et la modernisation des lignes de desserte fine, essentielles pour les mobilités du quotidien, seule alternative à la voiture individuelle.
- Reconnaître le caractère structurant des liaisons transversales reliant les grandes régions.
- Sécuriser et renforcer les Trains d'Équilibre du Territoire, indispensables à l'égalité entre les régions.
- Développer l'offre des trains de nuit, permettant de construire une offre ferroviaire pour les déplacements longs, alternative au transport aérien.
- Faire du ferroviaire un levier central de la transition climatique, en fixant des objectifs clairs de report modal, en assurant la planification des financements et la coordination entre AOM.
- Veiller à l'égalité d'accès à la mobilité, afin que les habitants des territoires ruraux disposent d'un service public fiable et accessible avec une tarification adaptée aux objectifs de report modal.
- Le développement du ferroviaire (6 fois moins cher à la collectivité que la route) contribuera à réduire la dette publique.

Une idée de coût :

Pour assurer le report modal de l'aérien et du routier vers le rail plus vertueux environnementalement et plus souverain il faudra

- Augmenter les droits d'accises des carburants aéronautiques 20ct le litre ce qui pourrait rapporter 1.3Md€/an
- Passer la part de la TICPE (sans l'augmenter) affectée au ferroviaire à 50% ce qui rapporterait 9Md€/an (actuellement moins de 5% sont affectés au ferroviaire)
- Mettre en place une écocontribution poids lourds sur le transport routier international à 20 ct le km 1 Md€/an
- Ne pas reconduire les concessions autoroutières en laissant les péages sous contrôle de l'Etat ce qui rapporterait 5Md€/an
- Eviter les surcoûts de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire 0.2Md€/an

Soit 16,5Md€/an que l'Etat français pourrait consacrer au développement du ferroviaire sans s'endetter et de manière juste.

On arrive avec des hypothèses très basse de trafic et de taxe à 16,5 Md€/an qui pourraient compléter le financement du ferroviaire.

Outre ces nouvelles recettes fiscales telles qu'une taxe poids lourds, une utilisation des taxes aéroportuaires ou encore du produit des redevances à l'expiration des concessions autoroutières, on peut aussi mettre en place un « livret A ferroviaire* » qui apporterait largement de quoi financer les besoins exprimés de financement supplémentaire (55 milliards d'euros dans la quinzaine d'années qui vient). Ce qui correspond à moins de 1 % de l'épargne totale des ménages français.

Avec ces 16,5 Md€/an fléchés pour le ferroviaire (hors mise en place du livret A ferroviaire), la France peut :

- Régénérer tout le réseau 4 Md€/an (ne plus fermer de ligne)
- Réouvrir 1 000 km de lignes de desserte fine/an : 2,5Md€/an
- Électrifier l'ensemble du réseau ferroviaire 650 km/an (en 20 ans on aurait électrifier les 13 000 km manquant) : 1,5 Md€/an
- Moderniser les grands nœuds ferroviaire (Paris, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Marseille, Lille, Nantes, Rennes, Strasbourg.) 2 Md€/an
- Doubler la part modale du fret ferroviaire en 10 ans (modernisation des triages, remise en état des lignes capillaires fret, aides au wagon isolé, corridors fret performants, soutien au combiné rail-route 1,5 Md€/an
- Acheter des rames neuves (renouvellement complet des TER vieillissants, trains de nuit modernes, rames TET nouvelles, matériel fret performant, trains régionaux) 2 Md€/an
- Déployer un réseau de trains de nuit européen : 0,5 Md€/an
- Offrir un TER cadencé partout, toutes les heures/ développer les RER métropolitains 2.5Md€/an

* <https://reseauentrain.eu/?p=1603>

Note à destination des collaborateurs parlementaires

Objet : Propositions d'amendements pour intégrer les besoins des territoires ruraux et du réseau ferroviaire dans la loi-cadre des transports

La loi-cadre relative au développement des transports constitue une opportunité majeure pour répondre aux enjeux de cohésion territoriale, de transition climatique et de maintien du service public ferroviaire dans les territoires ruraux et périurbains. Le collectif *La Colère des Sans Trains* propose plusieurs axes d'amendements permettant de compléter utilement le texte, en cohérence avec les objectifs affichés par le Gouvernement dans l'exposé des motifs.

0 Accélérer la mise en place de la loi de programmation des mobilités

Constat

Le projet de loi-cadre prévoit une loi de programmation décennale sans définir le cadre de sa mise en place ni sa temporalité.

Proposition d'amendement

Il est institué une loi de programmation des mobilités définissant, pour une période minimale de dix ans, les orientations stratégiques, les objectifs de développement des infrastructures et les engagements financiers de l'État en matière de transports.

I. – Le Gouvernement dépose devant le Parlement un projet de loi de programmation des mobilités dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi cadre des transports.

II. – Cette loi de programmation fixe notamment :

- 1° Les priorités nationales en matière de développement, de modernisation et de régénération des infrastructures de transport, en particulier ferroviaires ;
- 2° Les objectifs pluriannuels d'investissement de l'État et les modalités de leur financement ;
- 3° Les engagements de l'État en matière de soutien aux autorités organisatrices de la mobilité, notamment pour les territoires ruraux et les lignes d'aménagement du territoire.

III. – À défaut de dépôt du projet de loi dans le délai prévu au I, le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de trois mois, un rapport motivant ce retard et présentant un calendrier contraignant de dépôt ne pouvant excéder six mois supplémentaires.

IV. – La loi de programmation des mobilités fait l'objet d'une actualisation au moins tous les cinq ans.

Objectif :

Devant l'urgence à agir pour réussir à atteindre les objectifs de transition environnementale, de souveraineté énergétique, de développement industriel et éviter l'effondrement du réseau ferroviaire l'Etat français doit se doter avant fin 2027 d'une loi de programmation des mobilités.

1. Sécuriser un financement d'urgence pour la régénération du réseau ferroviaire TET et TER (2026-2031)

Constat

Le projet de loi-cadre prévoit une loi de programmation décennale, mais **aucune garantie d'un financement d'urgence dès 2026**, et un besoin mentionné dans l'exposé des motifs de 3Md€ bien en-dessous des besoins qui peuvent être estimés à près de 3 fois le chiffre indiqué.

Proposition d'amendement

Inscrire dans l'article 1er ou dans un article additionnel :

- un **plan de travaux de rattrapage 2026 2031**
- un **plancher minimal d'investissement annuel** dédié à la régénération du réseau ferroviaire,
- Une priorité sera accordée aux lignes TET radiales et transversales et aux lignes de dessertes fines de nos territoires.

Objectif

Eviter la poursuite des fermetures de fait et répondre à l'urgence de réouverture identifiée par les audits successifs.

2. Garantir le maintien et la modernisation des lignes de desserte fine du territoire

Constat

Le texte évoque la régénération globale, mais **aucune disposition spécifique** n'est prévue pour les lignes de desserte fine, pourtant essentielles au report modal dans les territoires ruraux.

Proposition d'amendement

Ajouter un article prévoyant :

- un **plan national de sauvegarde et de régénération des lignes de desserte fine**,
- une **méthode de cofinancement État-Régions stabilisée**,

- l'obligation pour l'Etat de publier un **diagnostic annuel de l'état des lignes de desserte fine du territoire**.

3. Reconnaître les liaisons transversales comme lignes TET structurantes.

Constat

Le texte ne distingue pas les lignes transversales des autres, alors que l'exposé des motifs insiste sur la nécessité de renforcer la cohésion territoriale et les mobilités alternatives à la voiture.

Proposition d'amendement

Créer une catégorie légale de "**lignes ferroviaires structurantes d'aménagement du territoire national et régional**", incluant les liaisons transversales interrégionales.

Objectifs

- priorisation dans la programmation financière des réouvertures des lignes transversales interrégionales,
- protection contre les fermetures,
- meilleure prise en compte dans les arbitrages État-Régions et reconnaissance de l'intérêt national de ces lignes interrégionales.

4. Rétablir, sécuriser et moderniser les Trains d'Équilibre du Territoire (TET)

Constat

Le projet de loi ne traite pas des TET, alors qu'ils relèvent directement de l'État et constituent un outil essentiel d'égalité territoriale.

Proposition d'amendement

Introduire un article prévoyant :

- la **pérennisation financière** des conventions TET, avec accroissement de leurs moyens financiers en lien avec l'accroissement des besoins en terme de qualité de service et d'augmentation des fréquences,
- la **remise en service des liaisons interrégionales supprimées**,
- un **rapport annuel au Parlement** sur l'évolution de l'offre TET.

5. Développer et pérenniser les trains de nuit

Constat

Les trains de nuits répondent à forte demande sociale et économique ils contribuent à développer le report modal sur les longues distances et permettent d'optimiser des sillons nocturnes sous-utilisés.

Le projet de loi-cadre n'apporte pas de solution de développement des trains de nuit.

Proposition d'amendement

« L'État élabore un plan national de développement des services ferroviaires de nuit, incluant la remise en service ou la création de liaisons nocturnes, la programmation pluriannuelle des investissements nécessaires, un financement pérenne et un rapport annuel au Parlement. »

6. Intégrer des objectifs chiffrés de report modal et de réduction des émissions

Constat

Le projet de loi rappelle les enjeux climatiques mais ne fixe **aucune cible opérationnelle**.

Proposition d'amendement

Inscrire dans la loi :

- un objectif national de **hausse du trafic ferroviaire voyageurs et fret** (en comprenant la hausse de l'offre ferroviaire),
- un objectif national de **report modal de la route vers le rail, mesuré en km/voyageurs et en tonne/km pour le fret**.
- un calendrier de suivi et d'évaluation.

Ces objectifs peuvent être alignés sur les recommandations de l'Autorité de régulation des transports (ART), les directives européennes (European Green Deal) et du GIEC.

7. Renforcer la transparence financière et la reddition de comptes

Constat

Le texte prévoit une amélioration de la reddition de comptes de l'AFITF, mais sans obligation de détail par mode ou par territoire.

Proposition d'amendement

Exiger que l'AFITF publie :

- une **ventilation annuelle des investissements par mode de transport**,
- une **répartition par Région et par ligne ferroviaire**, (Etat/Régions/SNCF Réseau)
- un **suivi de l'état du réseau** (dette grise, retards, fermetures temporaires).

8. Réaliser un bilan exhaustif des politiques ferroviaires depuis 1997 et de la loi LOM

Constat

Aucun bilan n'est prévu alors que le texte s'inscrit dans une logique de refondation.

L'investissement dans le ferroviaire aurait dû permettre de générer des économies dans la budget d'investissement dans les infrastructures de transport.

Proposition d'amendement

Demander un **rapport au Parlement** incluant :

- l'impact écologique,
- l'impact social,
- les coûts induits sur le réseau routier,
- identifier les économies,
- l'évolution de l'offre ferroviaire par territoire.

Ce bilan permettra d'éclairer la future loi de programmation et d'identifier les financements mobilisables.

9. Tarification ferroviaire favorable au report modal

Constat

Le texte de la loi cadre des transports parle de financement, d'infrastructures, de gouvernance... mais pas du prix du train, alors que c'est le premier frein pour les usagers.

Le train ne doit pas être plus cher que le bus sur les mêmes liaisons.

L'indexation automatique des tarifs des AOM (article 11) ne doit pas se traduire par un renchérissement du train.

Une tarification attractive est indispensable pour relancer ces services.

Proposition d'amendement

Après l'article 9 du projet de loi-cadre relatif au développement des transports :

- L'État définit une politique tarifaire ferroviaire visant à favoriser le report modal de la route vers le rail.
- Cette politique garantit que les tarifs des services ferroviaires conventionnés par l'État ou les Régions demeurent, dans des conditions fixées par décret, inférieurs ou équivalents à ceux des services routiers interurbains assurant des liaisons comparables.
- L'État, les Régions et SNCF Voyageurs coordonnent leurs actions afin d'assurer une tarification lisible, stable et accessible pour les usagers, notamment dans les territoires ruraux et périurbains.

10. Coordination des modes de transport autour du ferroviaire

Constat

Le réseau ferroviaire est sous utilisé et constamment mis en concurrence avec la route que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises.

Proposition

La loi cadre doit prévoir :

- La coordination des différents modes de transport autour du ferroviaire
- Eviter les concurrences ne répondant pas aux objectifs de report modal et ne bénéficiant pas directement aux usagers
- La coordination des différentes AOM

II. AMENDEMENTS FINANCEMENT (11 à 16)

11. Fléchage renforcé de la fiscalité énergétique vers le ferroviaire

Constat

La fiscalité énergétique (TICPE) constitue une ressource majeure, mais seule une faible part contribue aujourd'hui au financement du rail.

Proposition d'amendement

Prévoir qu'une fraction significative et croissante de cette fiscalité soit affectée de manière pérenne au financement du réseau ferroviaire, avec publication annuelle par l'AFITF de l'utilisation de ces ressources.

Objectif

Assurer un financement stable et cohérent avec les objectifs climatique et de report modal.

12. Contribution spécifique du transport aérien au financement du ferroviaire

Constat

Le transport aérien bénéficie d'un régime fiscal favorable malgré son impact climatique.

Proposition d'amendement

Créer une contribution spécifique sur les carburants ou activités aériennes, intégralement affectée au développement des alternatives ferroviaires.

Objectif

Aligner la fiscalité aérienne avec les objectifs de report modal.

13. Création d'une écocontribution sur le transport routier de marchandises international

Constat

Le transport routier international génère des impacts importants sans contribuer proportionnellement aux alternatives ferroviaires.

Proposition d'amendement

Instituer une écocontribution sur le transport routier international et de transit, affectée au fret ferroviaire et aux lignes capillaires.

Objectif

Faire contribuer les modes les plus polluants au financement du ferroviaire.

14. Affectation au ferroviaire des recettes issues de la fin des concessions autoroutières

Constat

La fin des concessions autoroutières n'est pas accompagné d'une stratégie d'affectation des recettes.

Proposition d'amendement

Prévoir que les recettes de péages perçues par l'État après la fin des concessions autoroutières actuelles soient prioritairement affectées à la régénération et au développement du réseau ferroviaire.

Objectif

Transformer une ressource existante en levier durable pour le assurer les objectifs de report modal de la route vers le ferroviaire.

15. Limitation des surcoûts liés à la fragmentation et à l'ouverture à la concurrence du ferroviaire

Constat

La démutualisation et la multiplication des opérateurs génèrent des surcoûts en investissement comme en exploitation du ferroviaire

Proposition d'amendement

Prévoir un bilan annuel de l'ensemble des surcoûts induits par la multiplication des opérateurs du ferroviaire et proposer des mesures pour éviter les surcoûts structurels.

Objectif

Préserver les ressources publiques pour l'offre ferroviaire.

16. Principe de fléchage prioritaire des nouvelles ressources vers un "Plan Rail"

Constat

Les nouvelles ressources fiscales ne sont pas prioritairement orientées vers le développement du ferroviaire.

Proposition d'amendement

Inscrire dans la loi que toute nouvelle ressource issue de la fiscalité des transports soit prioritairement fléchée vers un plan pluriannuel de développement ferroviaire.

Objectif

Assurer la cohérence entre fiscalité, transition environnementale et objectifs de report modal.

III. AMENDEMENTS SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE (17 à 23)

17. Transparence des cahiers des charges et des lignes mises en concurrence

Constat

Les procédures d'appel d'offre et d'attribution de lots ferroviaires manquent de transparence pour les usagères et usagers comme pour les citoyennes/ citoyens.

Proposition d'amendement

Rendre publics les cahiers des charges et les critères d'attribution des lignes concernées.

Objectif

Garantir la transparence démocratique.

18. Participation des usagères/ usagers et parties prenantes aux commissions d'examen des offres dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des lots ferroviaires

Constat

Les usagères/ usagers et acteurs territoriaux sont exclus des commissions d'examen des offres

Proposition d'amendement

Inclure des représentants des usagères/ usagers, collectivités et associations dans les commissions d'analyse des offres.

Objectif

Associer les usagères/ usagers aux décisions impactantes sur le futur des mobilités ferroviaires.

19. Retour d'expérience obligatoire sur les premières lignes mises en concurrence réalisées dans les transports ferroviaires

Constat

Aucun bilan national n'a été réalisé.

Proposition d'amendement

Prévoir un rapport indépendant avant tout nouvel appel d'offres. Ce rapport indépendant examinera les aspects :

- qualité (taux de service- continuité de voyage),
- sécurité des transports,
- développement de l'offre globale de transport ferroviaire,
- principe d'équité à l'offre sur l'ensemble du territoire,
- social,
- économique.

Objectif

Éclairer les décisions futures.

20. Prévention des surcoûts liés à la démutualisation du transport ferroviaire

Constat

La fragmentation génère des coûts supplémentaires en investissement comme en exploitation

Proposition d'amendement

Exiger un bilan annuel des coûts et démontrer l'absence de surcoûts.

Ce bilan portera sur :

- Les coûts d'investissements induits par l'allotissement du transport ferroviaire,
- Les coûts de coordination entre opérateurs,
- Les coûts de démutualisation (achats dont équipements, personnels, énergie, ...)

Objectif

Limiter les dépenses improductives.

21. Garantie de la péréquation territoriale

Constat

La péréquation est fragilisée par la concurrence.

Proposition d'amendement

Garantir un mécanisme de péréquation dans toute procédure de mise en concurrence.

Objectif

Préserver l'égalité territoriale et l'équité dans l'exercice du droit aux mobilités

22. Sécurité ferroviaire et responsabilité unique

Constat

La multiplication des opérateurs fragmente les responsabilités entre les opérateurs, fragilise la qualité des formations sur le temps long des personnels et induit des risques liés à la complexification de l'organisation des transports ferroviaires.

Proposition d'amendement

Garantir une responsabilité unique en matière de sécurité sur l'ensemble du réseau ferroviaire national :

- Renforcement du rôle de l'autorité nationale de sécurité est l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) en la dotant de moyens supplémentaires et en renforçant ses pouvoirs d'enquêtes opérationnelles se traduisant par l'augmentation des contrôles inopinés sur le terrain.
- Renforcer la transparence sur l'évolution de la sécurité ferroviaire par la publication transparente des incidents et audits. Créer une base ouverte recensant les incidents, quasi-incidents et les retours sur expérience
- Renforcer la rapidité, l'automaticité et la gradation des sanctions que peut appliquer l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) en cas de manquement de la part d'un opérateur ferroviaire sur le réseau national en dotant l'EPSF d'un pouvoir d'injonction immédiat en cas de risque grave.
- Inscrire dans les statuts des salariés du ferroviaire un droit de retrait renforcé et une protection des salariés mettant en œuvre leur droit de retraits en lien avec la sécurité ferroviaire en incluant :
 - o une présomption de bonne foi en cas d'alerte sécurité,
 - o une protection contre toute sanction disciplinaire,
 - o un dispositif de signalement indépendant.”
- Imposer un socle commun national de formation sécurité pour tous les opérateurs ferroviaires.
- Développer la culture sécurité de chaque opérateur :
 - o En réalisant des audits de culture sécurité
 - o En mettant en place des indicateurs humains (fatigue, stress, turnover)
- Encadrer ou interdire la sous-traitance pour certaines fonctions critiques :
 - o circulation
 - o signalisation
 - o maintenance sécurité
- Garantir que les changements d'opérateurs n'entraînent pas :
 - o perte de compétences
 - o rupture des procédures sécurité

Objectif

Assurer un niveau homogène de sécurité.

23. Continuité du service public ferroviaire en cas de défaillance d'un opérateur

Constat

Des ruptures de service ont été observées à l'étranger directement liées à la multiplicité d'opérateurs du ferroviaire

Proposition d'amendement

- Inclure une clause de continuité du service et des garanties financières obligatoires
- Créer une autorité unique pouvant gérer les recours des usagers confrontés à des incidents de transport
- Etablir des règles d'indemnisation uniques applicables et gérées par cette autorité

Objectif

Protéger les usagers et les territoires.

Conclusion

Ces amendements visent à :

- sécuriser les financements,
- protéger les lignes ferroviaires qui sont essentielles à la cohésion territoriale,
- renforcer le rôle du ferroviaire dans la transition climatique,
- garantir la transparence et la responsabilité des acteurs publics,
- Assainir les finances publiques.