



# 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.

### Données clés

**Auteur :** [M. Mickaël Bouloux](#)

**Circonscription :** Ille-et-Vilaine (8<sup>e</sup> 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