



Association Urgence Ligne POLT

Ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse

Maison des Associations

BL 32 - Place Bessières - 46000 CAHORS

E-mail : contact@urgencelignepolt.fr

Site internet : www.urgencelignepolt.fr

Le Président

Cahors, le 17 mars 2026

À l'attention de Mesdames les Sénatrices
et Messieurs les Sénateurs des départements
desservis par la ligne ferroviaire
Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT)

Madame la Sénatrice, chère collègue,
Monsieur le Sénateur, cher collègue,

Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports débutera son parcours législatif au Sénat dès le 14 avril prochain. Les éventuels amendements pourront être déposés au plus tard le 3 avril.

Dans la perspective de l'examen de ce texte majeur pour les mobilités ferroviaires et pour l'avenir de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), je tenais à vous présenter les contours de cette proposition de loi et à partager avec vous les principes défendus par l'association Urgence Ligne POLT, cette démarche ayant vocation à favoriser le dépôt d'amendements ciblés.

Projet de loi-cadre relatif au développement des transports : quelles avancées pour la cause ferroviaire ?

Présenté le 11 février dernier en conseil des ministres, le projet de loi-cadre est la traduction législative des conclusions adoptées lors de la conférence de financement Ambition France Transports. Ce texte a vocation à poser les bases d'une programmation pluriannuelle des investissements et d'une affectation aux transports des recettes des autoroutes concédées. Il s'appuie sur un certain nombre de principes partagés : mise à niveau des infrastructures, décarbonation du secteur des transports, renforcement de la résilience des réseaux et mise en place d'une nouvelle offre de mobilités.

L'examen au Parlement du projet de loi-cadre intervient dans un contexte extrêmement dégradé dont nos concitoyens subissent de plein fouet les effets sur la ligne POLT (retards à répétition, suppressions de train, pannes de locomotives, etc.). Le besoin de financement nécessaire pour compenser le sous-investissement passé dans le rail s'élève aujourd'hui à 60 milliards d'euros, cette « dette grise » s'accumulant et se creusant de près d'un milliard d'euros chaque année.

Il est donc urgent d'établir un diagnostic partagé sur l'état du réseau ferroviaire, de définir les moyens à allouer pour stopper son vieillissement et de dégager des pistes pour assurer l'avenir de la ligne POLT et des territoires qu'elle dessert.

Si ce texte ne répondra pas à lui seul à l'exaspération de nos concitoyens, les deux dispositions suivantes nous semblent particulièrement intéressantes :

- Le **fléchage des revenus supplémentaires issus des contrats de concessions autoroutières**, qui doivent être renouvelés entre 2032 et 2036, au profit du réseau ferroviaire notamment. Nous estimons que cette mesure contribuera à financer la hausse de 3 à 4,5 milliards d'euros des investissements annuels dans le réseau ferroviaire.
- L'annonce de **lois de programmation des investissements dans les infrastructures de transports** couvrant au moins une période décennale. Nous avons toutefois pleinement conscience que les lois de programmation sont susceptibles d'être remises en cause par l'évolution de la situation budgétaire et par les choix opérés lors des prochaines échéances nationales.

Les propositions d'Urgence Ligne POLT : une ambition plus forte, des investissements pérennes, des améliorations visibles.

Nos propositions s'appuient sur le travail conduit dès le mois de mai 2025, dans le cadre de la contribution d'Urgence Ligne POLT à la conférence nationale Ambition France Transports. Au-delà de notre demande récurrente de consacrer une part plus significative du budget de l'État au développement du rail afin de placer les moyens à la hauteur des ambitions en matière de mobilités durables, notre association formule les préconisations suivantes :

- La création d'un **fonds public européen d'investissement dans le ferroviaire** alimenté par les banques (Banque centrale, banques publiques d'investissement) et par les assurances bénéficiant de l'amélioration du bilan carbone.
- L'ouverture d'un **livret d'épargne dédié aux investissements ferroviaires** déclarés « cause écologique prioritaire » de l'Europe.
- La **baisse de TVA à 5,5 % sur les services de transport conventionné régionaux et locaux** (cf. rapport Duron de juillet 2021 sur le modèle économique des transports collectifs).
- La **modernisation de la commande centralisée des voies, de leur signalisation et de leur sécurité**, ce qui permettrait de faire circuler jusqu'à 25 % de trains en plus sur le réseau et donc d'augmenter les recettes induites.
- L'instauration d'un **pourcentage sur les péages de concessions d'autoroute reconduits à compter de 2032** et la mise en place d'une **marge sur les péages des compagnies privées concurrentes de la SNCF** qui empruntent ses sillons.
- L'**augmentation du nombre de circulations et le retour de l'activité fret**, conformément aux enjeux environnementaux et souhaits émis par la Commission européenne. Pour rappel, le transport ferroviaire produit neuf fois moins de gaz à effet de serre que la route par tonne/km et consomme six fois moins d'énergie.
- L'**instauration d'une taxe sur les transports longue distance par camions** sur le territoire, permettant d'alimenter le livret d'épargne susmentionné et pouvant servir à gratifier le passage du transport camion au fret ferroviaire par les sociétés de transport.
- La **taxation des transports aériens internes** quand l'offre ferroviaire peut compenser le trajet par

avion.

- **La mise en œuvre d'un tarif mensuel de fidélisation** pour les voyageurs de l'ensemble des transports publics bus-métro-train sauf TGV, à l'instar de l'Allemagne, afin d'amener au transport public en général et au train en particulier, ceux qui ne le prennent jamais ou très rarement
- **La remise en service matin et soir des dessertes des petites gares des grandes lignes en zone dite "blanche"** afin de diversifier le maillage ferroviaire pour ramener la clientèle délaissée, contrainte d'utiliser un véhicule.
- **La réduction de certains coûts d'investissement, tout en répondant aux grands enjeux actuels** (urgence climatique, cohésion territoriale, attractivité des territoires, fiabilité vis-à-vis de nos partenaires européens et stratégie de défense).

L'examen du projet de loi-cadre relatif au développement des transports doit être une occasion supplémentaire de réaffirmer notre volonté de consacrer entre 7 et 8 milliards d'euros par an en faveur du rail, comme le font nombre de pays européens qui ont fait le choix d'un investissement massif dans le ferroviaire. Face aux nombreux défis à relever (mise en service de nouveaux matériels roulants, amélioration de la maintenance et de l'entretien des infrastructures et de leurs abords, fiabilisation de la circulation des trains, etc.), le temps est venu d'accroître et de pérenniser le financement de la lutte contre l'enclavement de nos territoires.

Nous devons appréhender les débats à venir avec une conviction claire : la bataille du ferroviaire est un combat juste, un combat moderne. Nous devons le poursuivre sans relâche, pour agir face à l'urgence climatique, pour préserver la justice territoriale et pour répondre à ce désir de train qui ne cesse de se propager dans notre pays.

Vous remerciant par avance de bien vouloir soutenir et relayer nos propositions,

Je vous prie de croire, Madame la Sénatrice, Monsieur le Sénateur, à l'assurance de mes respectueuses salutations.

Jean-Marc VAYSSOUZE-FAURE

A stylized handwritten signature in black ink, consisting of a large 'J' and 'M' followed by a horizontal line.

Président d'Urgence Ligne POLT