



PROJET DE LOI SERVICES EXPRESS REGIONAUX METROPOLITAINS

Contribution

21 mai 2023

La mise en place de RER métropolitains est devenu un objectif des politiques de mobilités dans un nombre significatif d'agglomérations françaises.

Elle répond à un faisceau de raisons convergentes :

- mettre en place des offres de transports attractives permettant de concrétiser le droit à la mobilité dans les grands bassins d'agglomérations,
- poser un acte structurant de la transition écologique induisant une réduction forte des émissions carbonées liées aux déplacements, et permettant de maîtriser l'étalement urbain et de contenir l'artificialisation des sols,
- conforter le pouvoir d'achat de nos concitoyens,
- permettre à la filière des transports ferroviaires de franchir un seuil important de son développement,
- réduire la dépendance énergétique de notre pays.

Suite aux annonces du Président de la République du 28 novembre dernier, confirmées par la Première Ministre lors de la remise le 24 février dernier du rapport du Comité d'Orientation des Infrastructures, le projet de loi présenté constitue une étape importante pour permettre aux collectivités de traduire dans les faits cette ambition.

Dans le cadre du débat qui va s'ouvrir au Parlement, Objectif RER métropolitains, association qui fédère les acteurs de ces projets et qui a pour objectif d'agir pour garantir la réussite de ce processus, tient à insister sur les points suivants, de façon à renforcer l'ambition du projet de loi présenté :

- bien définir les projets de RER métropolitains
- bien engager les projets de RER métropolitains

Bien définir les projets de RER métropolitains

- Les périmètres de desserte des RER métropolitains recouvrent les bassins de vie des agglomérations de façon à répondre aux besoins de mobilité du quotidien.

- Les dessertes ferroviaires doivent traduire un niveau de service ambitieux se concrétisant dans des objectifs de cadencement et une amplitude horaire large et sans discontinuité. La diamétralisation maximale des services est souhaitable notamment pour la désaturation des gares centrales. De nouveaux tronçons de voie et de nouvelles gares sont à considérer pour mieux couvrir les territoires desservis en fonction des situations locales. Ces notions doivent figurer dans la loi parce qu'elles sont essentielles à la bonne conception des projets et nous proposons un amendement pour le traduire.

- les systèmes RER métropolitains sont des projets globaux qui nécessitent un haut niveau d'intégration physique, tarifaire et d'information aux voyageurs avec les autres réseaux et modes de transports desservant les territoires concernés : transports urbains, transports routiers. Ils doivent présenter également un haut niveau de complémentarité avec le vélo et une grande accessibilité piétonne. Il est nécessaire de l'écrire dans la loi tant les risques que ces aspects-là soient esquivés sont forts. Nous proposons un amendement à cet effet.

- Les dossiers présentés à la concertation publique comporteront notamment la présentation des inflexions envisagées pour les Plans Climat Air Energie Territoriaux, les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux et les Plans de Mobilités en liaison avec les autorités en charge de ces domaines.

Bien engager les projets de RER métropolitains

- les projets labellisés service express régionaux métropolitains par l'Etat doivent faire l'objet pour leur mise en place de procédures d'instruction accélérées s'inspirant de celles retenues pour la construction du métro du Grand Paris. Les dossiers seront présentés à la concertation publique dans le cadre de grands débats territoriaux.

- les projets de RER métropolitains doivent s'inscrire dans une démarche de planification pluriannuelle, avec des jalons dûment explicités. Nous proposons d'esquisser dans l'exposé des motifs de la loi, les grandes familles de jalons possibles pour les différents projets en distinguant :

- un horizon 2025 pour un premier choc d'offre à infrastructure constante,
- un horizon 2028/2030 pour des dessertes au quart d'heure sur les axes ferroviaires existants,
- une échéance à 10/12 ans pour la mise en service d'une première vague de tronçons nouveaux.

- le recours à une SGP au périmètre d'intervention élargi est une possibilité nouvelle intéressante offerte aux autorités organisatrices en charge des projets RER pour permettre de mobiliser des expertises et des savoir-faire dans la gestion de grands projets en milieu urbain et périurbain. Pour les autorités organisatrices et les collectivités en charge des projets RER, le recours à la SGP élargie s'effectue dans le cadre de leur libre administration, à côté d'autres solutions dont elles sont les seules à juger et à décider. Il s'effectue en prenant en compte les prérogatives des opérateurs ferroviaires existants, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, et des exploitants ferroviaires en place, sur la base de la recherche des solutions les plus pertinentes pour la mise en place des projets de RER métropolitains.

- la mise en place des projets RER induit de nouveaux besoins financiers en investissement dans les projets, puis en fonctionnement ; ces besoins de financement permettent une création de valeur pour la collectivité largement supérieure. Il est légitime qu'une part de cette valeur nouvelle soit affectée au financement des projets RER par un canal fiscal. La loi de finances 2024 devra en préciser les modalités. Il est souhaitable que ces modalités soient connues parallèlement à la discussion de la loi SERM dans la mesure où elles font partie de la cohérence d'ensemble du dispositif proposé et qu'elles sont nécessaires aux collectivités pour définir les projets.

- la tarification des péages ferroviaires pratiquée par SNCF Réseau pour les services périurbains est inadaptée à la réalité économique de ces services et financièrement dissuasive. Elle doit être revue dès l'exercice 2024, et là encore, il est souhaitable que ce point soit discuté dès maintenant en parallèle avec la discussion du projet de loi

- enfin il importe que les collectivités concernées par la réalisation des projets approfondissent les formes de coopération mises en place à cet effet, ainsi que les mécanismes juridiques et financiers associés

Propositions d'amendements

Amendement n°1

Introduire à l'article 1 l'alinéa suivant après le deuxième alinéa :

« Les projets de dessertes ferroviaires présentés sont cadencés. Leur amplitude horaire couvre sans discontinuité les différentes périodes de la journée et de la soirée, en semaine, en fin de semaine et lors des périodes de vacances. La diamétralisation des services contribue à la désaturation des gares principales. Le cas échéant, de nouveaux tronçons de voie et de nouvelles gares sont aménagés pour mieux couvrir les territoires desservis. »

Amendement n°2

Introduire à l'article 1 l'alinéa suivant après le deuxième alinéa et l'alinéa proposé dans l'amendement précédent :

« Les projets présentés comportent un haut niveau d'intégration physique, tarifaire et d'information aux voyageurs avec les autres réseaux de transports sur les territoires concernés : transports urbains, transports routiers. Ils présentent également un haut niveau de complémentarité avec le vélo et une grande accessibilité piétonne. »