



16ème législature

Question N° : 12280	De Mme Delphine Lingemann (Démocrate (MoDem et Indépendants) - Puy-de-Dôme)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse >Financement des nouveaux SERM et des petites lignes ferroviaires	Analyse > Financement des nouveaux SERM et des petites lignes ferroviaires.
Question publiée au JO le : 17/10/2023 Réponse publiée au JO le : 11/06/2024 page : 4944 Date de changement d'attribution : 26/03/2024 Date de renouvellement : 16/04/2024		

Texte de la question

Mme Delphine Lingemann interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur le financement des services express régionaux métropolitains (SERM) qui ne figurent pas dans les 13 projets retenus et sur le financement du renouvellement et de la modernisation des petites lignes ferroviaires. À l'heure de l'urgence climatique et de la réduction des dépendances à la voiture individuelle, les transports en commun sont une solution évidente. Dans les territoires ruraux, tels que le Puy-de-Dôme, ils sont parfois le seul lien qui permet aux habitants de communes éloignées d'un pôle de centralité d'avoir accès à des soins de santé ou de faire leurs courses. Le ferroviaire constitue un atout tant en matière de services offerts aux populations de ces territoires ruraux (à l'image du maillage en Allemagne par exemple), qu'en terme de transition écologique. Or ces habitants, notamment des zones rurales, sont fortement pénalisés par l'absence d'offre ferroviaire fiable et cohérente. En février 2023, 100 milliards d'euros ont été annoncés par le Gouvernement pour l'investissement dans le ferroviaire d'ici à 2040. Établi sur la base du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, le plan ferroviaire a pour objectif premier de renforcer les investissements pour la régénération et la modernisation du réseau ferré existant, mais il comprend également la création des services express régionaux métropolitains, dits SERM. Les investissements seront répartis entre les différentes parties prenantes : l'État, les collectivités locales et la SNCF. À ce jour, dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, le volet mobilités du CPER permettant de financer les investissements n'est pas conclusif et donc toujours pas signé. Par conséquent, à l'heure actuelle, les financements ne sont toujours pas assurés pour soutenir le ferroviaire sur notre région. Sur le volet des SERM, sur la métropole clermontoise, Mme la députée soutient la mise en œuvre d'un service express régional métropolitain, un dispositif qui serait pertinent pour relier l'axe Brassac-les-Mines / Issoire / Parent-Coudes / Vic-le-Comte / Clermont-Ferrand / Riom / Vichy. Or, pour que l'État retienne et finance un SERM, les collectivités locales (région, département, EPCI) doivent porter un projet commun. À ce jour, sur les 13 projets d'ores et déjà sélectionnés, aucun projet n'est remonté pour le territoire auvergnat et par conséquent aucun ne figure dans cette première liste des 13 projets retenus. Et ceci alors même que Clermont figure parmi « les autres métropoles et agglomérations pouvant accueillir un service express régional métropolitain pouvant faire l'objet de développement de RER métropolitain (extrait du schéma directeur établi par SNCF Réseau en 2020) » dans le rapport du COI, Comité d'orientation des infrastructures, présidé par M. David Valence, remis au Gouvernement en février 2023. Une information reprise dans le rapport n° 1290 sur la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains (n° 1166) de Jean-Marc ZulesiI enregistré le 31 mai 2023 à l'Assemblée nationale. Aussi,



Mme la députée souhaiterait connaître la position du Gouvernement sur le financement de projets de SERM qui ne seraient pas encore remontés, à l'instar de celui autour de la métropole clermontoise. Sur le volet des petites lignes ferroviaires existantes ou récemment fermées, elles assurent un maillage des territoires, proposent une solution de mobilité à ceux qui n'en ont pas et offrent parfois aux acteurs économiques un service de fret. Pour exemple, la ligne Clermont-Ferrand / Saint-Étienne a été fermée en 2016 pour des raisons de vétusté de la ligne. Cette ligne n'avait pas bénéficié de gros travaux depuis plus de trente ans. Aujourd'hui, cette fermeture pénalise plus de 1 million de personnes qui transitent entre l'Auvergne et Rhône-Alpes : des habitants mais aussi des professionnels, des étudiants, des touristes ne peuvent plus aller d'une métropole (Clermont-Ferrand) à l'autre (Saint-Étienne) *via* cette ligne. Elle souhaite également savoir comment le Gouvernement souhaite soutenir en matière budgétaire la modernisation des réseaux ferroviaires dit « de desserte fine des territoires », à l'instar de ceux existants en Auvergne (la majorité des lignes), en Rhône Alpes (Neussargues - Saint-Chély d'Apcher, Veynes - Grenoble), ou encore les réouvertures de certains tronçons essentiels dans la Loire, l'Ain ou le Puy-de-Dôme (pour les lignes Thiers - Boën, Oyonnax - Saint-Claude ou encore Volvic - Le Mont-Dore).

Texte de la réponse

Le Gouvernement soutient le développement des transports en commun, tant au regard des services rendus aux usagers qu'à celui des enjeux de transition écologique. Le transport ferroviaire est un atout majeur dans le développement des mobilités décarbonées et la nouvelle donne ferroviaire annoncée par l'ancienne Première ministre, Elisabeth Borne, en février 2023 a pour objectif de continuer et d'accélérer la régénération, la modernisation et le développement du réseau ferroviaire. Les services express régionaux métropolitains (SERM), objets multimodaux s'appuyant prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire, s'inscrivent d'ailleurs largement dans ce cadre puisqu'ils visent, entre autres, à moderniser et désaturer les nœuds ferroviaires existants. Il convient tout d'abord de souligner qu'il n'y a pas, à l'heure actuelle, de projets formellement retenus, mais simplement un ensemble de projets avec des maturités différentes au niveau national. Le différent niveau d'avancement de chaque projet nécessite donc d'y consacrer à court terme des enveloppes différenciées, qu'il s'agisse de financer de premières réflexions prospectives, des phases d'études techniques approfondies ou bien des travaux. En tout, une trentaine de territoires, partout en France, se sont ainsi manifestés pour s'engager dans cette démarche, constituant les fondations du développement de ces SERM, y compris en région Auvergne-Rhône-Alpes, où la réflexion est déjà bien engagée. Cependant, tous les projets d'amélioration et de décarbonation de la mobilité quotidienne sur le territoire national n'ont pas nécessairement vocation à intégrer la démarche SERM. Cette dernière est conçue pour les territoires où l'intensité des déplacements du quotidien justifie la mise en place de services ferroviaires ou routiers massifiés. Pour le territoire considéré, des améliorations significatives des dessertes semblent d'ores et déjà possibles à travers : La modernisation du réseau structurant et des lignes de desserte fines du territoire, qui font l'objet d'enveloppes spécifiques dans le contrat de plan Etat-région (CPER), Les dispositifs de soutiens nationaux pour le covoiturage, les mobilités cyclables, les transports en communs en site propre et la multimodalité. Le devenir des lignes de desserte fine du territoire fait également partie des préoccupations collectives. Ainsi, l'Etat a engagé en février 2020 un plan national de remise à niveau de ces lignes pour pérenniser ces infrastructures essentielles à la transition écologique et à la cohésion des territoires. Depuis, 8 protocoles régionaux portant sur 6300 km de lignes et plus de 5,7 Md€ ont été signés, et les crédits affectés ces dernières années au travers des CPER témoignent de l'engagement de l'Etat pour ces lignes, puisqu'il leur a consacré plus de 550 M€ entre 2020 et 2022, soit un triplement par rapport à la période précédente. Cet effort sera poursuivi dans le cadre du volet mobilités 2023-2027 des CPER 2021-2027, dont le protocole d'accord vient d'être signé avec la région Auvergne-Rhône-Alpes. S'agissant plus particulièrement du devenir de la ligne Clermont – Saint-Etienne, la section Boën-Thiers, qui en constitue la partie centrale, fait l'objet d'une suspension des circulations depuis 2016. Une étude du CEREMA financée par la région Auvergne-Rhône-Alpes a été lancée en 2021 pour expertiser les besoins et envisager une réhabilitation à un coût limité. Plusieurs scénarios ont été étudiés, d'un renforcement de l'offre d'autocar actuelle à une rénovation complète de la ligne pour un coût de l'ordre de 150 M€. Si un projet ferroviaire viable venait à émerger, l'Etat serait bien sûr prêt à accompagner les acteurs territoriaux dans cette démarche.

