



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>4498</b>	De <b>M. Sylvain Carrière</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Hérault )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Des investissements dans le ferroviaire à la hauteur des objectifs à atteindre	<b>Analyse</b> > Des investissements dans le ferroviaire à la hauteur des objectifs à atteindre.
Question publiée au JO le : <b>27/12/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>11/06/2024</b> page : <b>4899</b> Date de changement d'attribution : <b>05/03/2024</b>		

### Texte de la question

M. Sylvain Carrière appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les investissements concernant les transports en commun. La part modale du train est d'environ 11 % en France contre 20 % prévus en 2030 d'après la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019. Cependant, l'investissement dans les infrastructures n'est que de 2,5 milliards d'euros dans le projet de loi finance pour 2023 contre 7,5 milliards d'euros comme le demandait la SNCF pour atteindre les 20 % de part modale. Adoptés par l'Assemblée, les 3 milliards d'euros supplémentaires ont été effacés par l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. Le développement des RER urbains est un projet de longue date et de nombreuses villes ont déjà effectué une phase de préfiguration. Ne manque que l'investissement de l'État pour permettre aux métropoles de financer le projet. Aucune métropole n'est équipée, excepté la métropole du Grand Paris. Seules 6 métropoles ont un métro et 29 un tramway. Le fret ferroviaire représente quant à lui 9 %. Le montant de cet investissement est particulièrement problématique quand on sait que les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont en cours de déploiement sur l'ensemble du territoire et que les alternatives en transport en commun tardent à arriver. Dès lors, pourquoi ne pas donner aux métropoles les moyens d'investir dans les transports en commun et massifier ainsi les alternatives à la voiture individuelle ? N'est ce pas là l'enjeu principal de la mise en place des ZFE-m ? Pourquoi ne pas intégrer ces dépenses au PLF pour 2023 ? Pourquoi fixer 2024 ou 2026 comme échéance d'application des ZFE alors que les projets de RER initiés aujourd'hui ne verraient le jour qu'à l'horizon 2030 ? Il faudrait donner aux collectivités les moyens de permettre aux citoyens de se déplacer autrement que par le prisme de la voiture individuelle. Il demande donc à M. le ministre des transports de prendre en compte ces investissements essentiels pour l'atteinte des objectifs écologiques.

### Texte de la réponse

Les transports en commun relèvent de la compétence des autorités organisatrices de mobilité (AOM) et non pas de la compétence de l'Etat. L'Etat est toutefois pleinement présent pour soutenir ces AOM afin de faciliter le développement des transports en commun nécessaires pour faciliter la mobilité des Français et pour répondre aux enjeux de transition écologique. Dans le cadre de la priorité donnée à l'amélioration des déplacements du quotidien de la loi d'orientation des mobilités, le Gouvernement a lancé une démarche visant à doter les métropoles qui le souhaitent de liaisons rapides, fréquentes et interconnectées, à l'image du réseau express régional en Île-de-France. L'objectif est ambitieux : doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien autour

des grands pôles urbains. Pour le concrétiser, SNCF Réseau a élaboré en 2020 un schéma directeur qui prévoit des améliorations des infrastructures des principales étoiles ferroviaires et une augmentation de l'offre ferroviaire dans les grandes métropoles françaises. Il s'agit par conséquent d'un excellent outil appuyer les démarches collectives qui se sont mises en place pour élaborer des projets locaux avec l'ensemble des acteurs concernés, et notamment les autorités organisatrices régionales et des mobilités. Pour financer ces projets, l'État, aux côtés des collectivités, a été au rendez-vous, à travers notamment l'enveloppe de 30 millions d'euros du plan de relance dédiée au lancement d'études de services express régionaux métropolitains dans les métropoles à fort potentiel de développement d'un tel réseau afin de permettre l'émergence des projets plus rapidement. Ces démarches ont vocation à se poursuivre dans les prochaines années car elles favoriseront l'accès de nos concitoyens aux bassins d'emplois et d'activités. Pour le concrétiser, il s'agit de s'inscrire dans une approche collective pour élaborer des projets locaux avec les acteurs concernés, au premier rang desquels les régions et les autorités organisatrices des mobilités. C'est l'objet de la proposition de loi déposée par Jean-Marc Zulesi, qui a été adoptée par le Parlement et publiée en fin d'année dernière. Celle-ci donne une définition des services express régionaux métropolitains (SERM) et prévoit qu'ils soient labellisés par l'État sur la base d'une proposition des collectivités concernées. Elle permet également à la Société des Grands Projets (SGP) d'intervenir dans la mise en œuvre des SERM, au côté de SNCF Réseau, pour accélérer leur réalisation. En matière de financement, l'État poursuit son soutien majeur à ces projets : un volet spécifique est ainsi prévu dans les contrats de plan État-Régions, représentant un montant de l'ordre de 800 M€ pour l'État pour la période 2023-2027. Le cas échéant, des financements innovants tels que des recettes affectées aux projets pourront également être utilisés. La mise en place des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) contribue aussi à la réduction de l'empreinte écologique des déplacements : elles permettent d'accélérer le renouvellement du parc des véhicules par des véhicules moins polluants, tout en développant les solutions alternatives à la voiture individuelle. La loi ne fixe un calendrier progressif de restriction pour les voitures, avec l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 en 2025, que pour les quelques agglomérations pour lesquelles il existe un besoin impérieux de réduire la pollution atmosphérique dans les délais les plus courts possibles, lorsque la valeur limite de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote applicable depuis 2010 n'est toujours pas respectée. Dans les autres agglomérations, les collectivités territoriales définissent les modalités de la ZFE-m (périmètre géographique, catégories de véhicules concernées, niveau Crit'Air exigé, modalités horaires, progressivité dans le temps, etc.). Dans le cadre de l'accompagnement à la mise en place des ZFE-m, l'État aide à la fois les collectivités territoriales, les entreprises et les ménages. Les projets de transports collectifs en site propre urbain et cyclables sont subventionnés grâce à des appels à projets lancés périodiquement, et plusieurs dispositifs d'aide contribuent au renouvellement du parc par des véhicules peu polluants (bonus écologique, prime à la conversion, surprime ZFE-m, etc.). En complément, les collectivités territoriales peuvent bénéficier du fonds vert pour l'accélération de la transition écologique dans les territoires afin de cofinancer les actions en lien avec les ZFE-m, que ce soit en ingénierie ou pour la mise en œuvre des mesures (information, services numériques, développement du vélo ou de la marche, autopartage, covoiturage, aménagements de parkings relais, etc.).