

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

7 juin 2023

LES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS - (N° 1290)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 33

présenté par

M. Delautrette, M. Leseul, Mme Jourdan, M. Bertrand Petit, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Mickaël Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, M. David, M. Delaporte, M. Echaniz, M. Olivier Faure, M. Garot, M. Guedj, M. Hajjar, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Naillet, M. Bertrand Petit, Mme Pic, Mme Pires Beaune, M. Potier, Mme Rabault, Mme Rouaux, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Thomin, Mme Untermaier, M. Vallaud, M. Vicot et les membres du groupe Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

-----

**ARTICLE PREMIER**

À la première phrase de l'alinéa 4, après le mot :

« ferroviaire »

insérer les mots :

« avec notamment la réouverture de lignes existantes ».

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à encourager la réouverture de lignes ferroviaires existantes.

Le ferroviaire est un mode de transport particulièrement performant d'un point de vue environnemental : il transporte 11 % des passagers et 9 % des marchandises pour seulement 0,3 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports. C'est aussi un mode de transport pourvoyeur de nombreux emplois non délocalisables. Pour atteindre ses objectifs climatiques, la France devra miser sur le transport ferroviaire, augmenter les trafics de voyageurs et de marchandises, y compris pour diminuer les déplacements en voiture, en avion et en camion, qui sont les plus impactants pour l'environnement. Ainsi, à travers sa Stratégie nationale bas carbone

(SNBC), la France vise un développement du transport ferroviaire de +27 % d'ici à 2030 et +79 % en 2050.

Le transport ferroviaire est aussi un excellent outil de désenclavement des territoires qui peut s'appuyer sur un réseau ferré dense (environ 30 000 km de voies) permettant une desserte fine des territoires.

Les services express régionaux métropolitains (SERM) doivent être des projets qui consacrent, dans chaque territoire, un véritable choc d'offre de la mobilité. Il s'agit de changer de paradigme pour faire en sorte que les SERM transforment la mobilité quotidienne à grande échelle dans nos territoires. Pour ce faire, la méthode ne doit plus consister en des ajustements à la marge mais permettre un report modal à grande échelle.

La cohérence des projets passe par une vision de long terme, analogue à celle des contrats de plan État-Région. Aussi, convient-il de prendre en compte les objectifs prévus de décarbonation aux différents horizons pour garantir la cohérence des projets pour les infrastructures et permettre une réduction effective du trafic routier et un report modal.

Par ailleurs les SERM implique aussi une concertation des acteurs lors de la définition du projet. Le rôle de la région, chef de file des mobilités et acteur majeur de la planification, des départements comme gestionnaires des routes départementales, des autorités organisatrices de la mobilité dans leur ressort territorial, et des gestionnaires d'autoroutes et voies routières express du périmètre intéressé est ainsi crucial pour favoriser une réalisation rapide et efficace des projets.

Pour répondre aux ambitions affichées par le Président de la République en novembre 2022 sur les RER métropolitains et les annonces de la Première ministre Elisabeth Borne lors de la présentation fin février d'un grand « plan d'avenir pour les transports » au cours duquel elle a annoncé une enveloppe de 100 milliards d'euros en faveur du ferroviaire d'ici 2035, il apparaît cohérent de préciser le caractère prioritaire des infrastructures ferroviaires.