

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Rejeté

N° CD68

AMENDEMENT

présenté par
M. Tryzna et M. Fabrice Brun

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Ces investissements incluent également, en ce qui concerne le réseau ferré national et le réseau routier, les coûts liés aux services express régionaux métropolitains mentionnés à l'article L. 1215-6 du code des transports. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La réussite des services express régionaux métropolitains (SERM) repose d'abord sur une réalité simple : sans investissements de développement clairement identifiés et financés dans la durée, ils resteront des annonces sans effet tangible pour les usagers. Or, à ce stade, la programmation nationale demeure largement centrée sur la régénération du réseau existant, ce qui, si elle est indispensable, ne permet pas à elle seule de faire émerger une offre nouvelle, plus fréquente et plus lisible dans les grandes aires urbaines.

Les SERM supposent en effet des choix d'investissement assumés : traiter les nœuds ferroviaires saturés, augmenter les capacités, créer ou adapter des haltes, moderniser les systèmes d'exploitation, et organiser l'intermodalité à l'échelle des bassins de vie. Ces opérations ne relèvent pas de l'entretien courant du réseau, mais bien d'une politique de développement. Ne pas les inscrire explicitement dans la programmation, c'est prendre le risque de renvoyer leur financement à des arbitrages ponctuels, donc incertains et inégalement répartis selon les territoires.

Le présent amendement vise précisément à éviter cet écueil en affirmant que la programmation pluriannuelle doit intégrer, de manière explicite, les investissements nécessaires au déploiement des SERM. Il s'agit d'un choix politique : donner une traduction concrète aux objectifs de report modal et d'amélioration des mobilités du quotidien, en concentrant les moyens sur des projets à fort impact pour les usagers.

Enfin, inscrire clairement les SERM dans la programmation nationale permet d'éviter une logique de dispersion des crédits et de mise en concurrence implicite entre territoires. À l'inverse, cela donne un cadre lisible, permettant de hiérarchiser les priorités et de sécuriser les trajectoires financières, condition indispensable pour engager des projets complexes et de long terme.

Le présent amendement, suggéré par Régions de France, vise ainsi à passer d'une logique d'intention à une logique d'engagement, en donnant aux SERM une place explicite et opérationnelle dans la stratégie nationale d'investissement ferroviaire.