

Communiqué de presse

Les RER métropolitains à la croisée des chemins

Le projet de loi SERM en discussion ces jours-ci à l'Assemblée porte les ambitions qui se sont affirmées ces derniers mois en matière de RER métropolitains. La volonté d'avancer de façon transpartisane s'est affirmée le 30 mai en commission et nous espérons qu'il en sera de même le 16 juin prochain dans l'hémicycle.

Objectif RER métropolitains tient à revenir sur plusieurs enjeux qui sont apparus dans la discussion :

- **Des projets décentralisés** : les projets concernés, dont le nombre se rapproche plutôt de 15, concernent les bassins de vie des agglomérations et couvrent de vastes territoires urbains ou ruraux périurbanisés. Ces projets sont portés par les collectivités concernées appelées à se fédérer selon le principe de leur libre administration.
- **Une forte ambition ferroviaire** : Les projets doivent répondre aux besoins de mobilités quotidiennes de façon efficace et concurrentielle vis-à-vis de la voiture. L'utilisation des réseaux ferroviaires en étoile de la périphérie de nos agglomérations comme ossature du système tient à la qualité de la pénétration dans la ville ainsi offerte : rapidité, capacité, amplitude. Selon les configurations locales, des investissements importants peuvent être nécessaires et doivent pouvoir être rendus possibles. Ils ne sauraient pour autant empêcher d'agir dès maintenant.
Certains points parfois jugés techniques sont en fait déterminants :

- l'objectif de cadencement, encore récent dans la culture ferroviaire française, doit être généralisé : il ne se limite pas aux voies doubles, comme le RER transfrontalier de Genève le démontre.
 - Le report des terminus en périphérie des agglomérations avec la *diamétralisation* des lignes permet de ne pas aggraver, voire même d'alléger la saturation des grandes gares centrales.
- **Les dessertes routières rapides par autocar** : ces dernières font partie de la solution, avec leur souplesse de déploiement, mais sans pour autant que l'on puisse leur prêter les mêmes qualités qu'à leurs homologues ferroviaires, notamment pour les objectifs essentiels de structuration du territoire et de planification écologique. Les lignes routières sont d'abord à concevoir en rabattement des dessertes ferroviaires, elles peuvent aussi desservir les pôles à l'écart du réseau ferroviaire ou encore constituer des solutions d'attente. Cela conduit aussi à rappeler l'insuffisance criante des réseaux d'autocars sur une large partie du territoire français, bien au-delà des SERM, et notamment l'existence de zones blanches de la mobilité en milieu rural aujourd'hui devenues intolérables.
 - **Les communautés tarifaires** : l'intégration multimodale et intermodale de tous les réseaux de transports locaux des territoires desservis par les SERM fait également l'objet d'amendements nécessaires portés par les parlementaires. La question tarifaire est décisive : tous les modes de transport doivent être tarifés de la même façon et avec un seul titre d'accès au réseau. Ce que nos voisins suisses ou allemands appellent les communautés tarifaires. On comprend la prudence du législateur dans un domaine qui relève de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité. Mais, l'énergie et le temps nécessaires à la mise en place de ces communautés tarifaires supposent de les engager au plus vite : c'est l'un des premiers enseignements du Tour d'Europe des RER lancé par Objectif RER métropolitains.
 - **Les moyens financiers** : le sujet est décisif pour pouvoir engager les projets. Les précisions venues le 7 juin dernier sur les CPER (Contrats de Plan Etat-Régions) sont les bienvenues. Elles devront être complétées

rapidement par une ressource fiscale nouvelle pour appuyer le financement des projets et leur fonctionnement ultérieur.

- Le recours rendu possible à une **Société des Grands Projets** issue de la Société du Grand Paris pour la mise en œuvre des projets est une option intéressante. Elle permet aux autorités organisatrices porteuses de projets de bénéficier de l'expertise d'un acteur rompu à la gestion de projets d'infrastructures urbaines et à leur financement. Un tel acteur est à même d'accélérer le développement des savoir-faire sur les projets de RER métropolitains aux côtés des autres acteurs déjà en place

Objectif RER métropolitains considère que le projet de loi SERM est une étape importante qui ouvre la voie aux RER métropolitains, et apporte son soutien au projet de loi présenté, sachant que d'autres étapes seront à franchir dans les prochains mois pour traduire dans les faits cette grande ambition.

Objectif RER métropolitains rappelle le caractère décisif de ces projets pour désenclaver nos périphéries périurbaines, pour décongestionner les agglomérations, pour la décarbonation des déplacements, pour l'aménagement écologique du territoire, pour le pouvoir d'achat des Français et pour la filière française des mobilités.

Objectif RER métropolitains tient à exprimer le sentiment d'immense responsabilité que ses membres éprouvent, qu'ils soient autorités publiques et notamment autorités organisatrices de la mobilité, opérateurs d'infrastructures, exploitants de réseaux, ingénieries, constructeurs ferroviaires, associations, citoyens engagés ou experts, à la veille d'une telle échéance attendue depuis si longtemps.

Contact :

Objectif RER métropolitains

Jean-Claude Degand, porte-parole, 06.10.01.73.44

<https://objectifrerm.fr>