



## Atelier A13 - « Petites lignes » métropolitaines : un laboratoire pour les SERM ?

**Animation :** Patricia Pérennes, Économiste des transports ferroviaires, Consultante Trans-Missions

### Intervenants :

- **Bruno Meignien**, Chargé d'études ferroviaires et photographe, CEREMA
- **Olivier Milan**, Inspecteur général à l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable, section mobilités et transports (IGEDD)
- **Privat Julliard**, co-directeur du département Transport et Mobilité de TTK
- **Hoai Thu Tu Thi**, Chercheuse postdoctorale au Laboratoire Ville Mobilité Transport - Université Gustave Eiffel (LVMT).

**Fil conducteur et enjeux :** Dans le débat public sur l'avenir du transport ferroviaire, et en particulier sur le financement de l'infrastructure, on oppose généralement deux types idéalisés de projets nécessitant des investissements sur le réseau classique :

- D'un côté, les financements destinés au maintien des « petites lignes », présentées comme des outils de désenclavement des territoires et associées à des contextes principalement ruraux.
- De l'autre, les adaptations de l'infrastructure existante permettant le développement des SERM, qui s'inscriraient quant à elles dans des contextes urbains ou périurbains, avec un objectif de décongestion routière. Cette opposition ne reflète pas pleinement la réalité. En effet, lorsqu'on observe la carte des « petites lignes » — quelle que soit la définition retenue (UIC 7 à 9 ou LDFT au sens de la segmentation de performance interne de SNCF Réseau, cf. rapport IGEDD Tarification et financement du réseau ferré national, fév. 2024) — **on constate qu'entre 500 et 900 km de LDFT se situent dans le périmètre SERM**, selon les critères retenus tant pour les LDFT que pour le périmètre des projets SERM (ensemble ou non des projets labellisés)

Il devient alors nécessaire de **prendre en compte le double visage de ces lignes**, qui sont simultanément :

#### ➤ Des LDFT, impliquant :

- Des travaux de régénération financés a priori à 100 % par les Régions, même sans projet de modernisation ;
- Une possible transférabilité (en gestion ou en propriété) aux Régions ;
- Une éligibilité potentielle à des projets de train léger (Telli, Draisys, Ecotrain, etc.).

#### ➤ Et en même temps des supports de projets SERM, impliquant :

- Une augmentation significative des circulations, avec un objectif de cadencement à l'heure, élément central des SERM
- L'accès à des financements spécifiques liés à la mise en œuvre des SERM.