

***Vœu présenté par le groupe Ecologie et Solidarité
et le groupe Communiste et Républicain***

**« Passe Rail », « RER Métropolitains » : au-delà des annonces,
l'Etat doit prévoir des moyens pour développer
le service public ferroviaire en Centre-Val de Loire**

Depuis des mois, plusieurs élu·es se sont battu·es pour que la France prenne exemple sur le « Deutschlandticket » instauré en Allemagne en mai 2023 en mettant en place un « Ticket climat » visant à réduire considérablement le coût des voyages en train.

Le 4 septembre 2023, le président de la République Emmanuel Macron a finalement repris à son compte cette proposition. Le 7 septembre, le ministre des Transports Clément Beaune a apporté les détails suivants, en souhaitant :

- un tarif mensuel unique « autour de 49 euros » comme en Allemagne ;
- qui permettrait des voyages illimités dans les TER, dont les Autorités Organisatrices sont les Régions, ainsi que dans les trains Intercités dont l'Etat est Autorité Organisatrice, mais pas dans les TGV ;
- une mise en place dès l'été 2024 si possible, avec une extension future aux transports urbains.

L'Etat aurait-il donc décidé d'enfin privilégier le rail ? Peut-être. Mais une décision engage des actes, pour garantir à toutes et tous une mobilité accessible, les paroles ne sont pas suffisantes mais les moyens notamment financiers eux sont indispensables.

La mise en place du « Passe Rail » aurait un coût estimé entre 60 et 80 millions d'euros annuels en Centre-Val de Loire. Si elle ne devait pas être compensée par l'Etat, la perte de recettes commerciales serait insupportable pour les finances régionales. Une situation similaire se produirait dans chaque Région.

De surcroît, pour que le « Passe Rail » entraîne un vrai report modal de la route vers le rail en France, il faut qu'il soit accompagné d'un développement massif de l'offre avec des trains plus nombreux et cadencés tout au long de la journée. Ce développement nécessiterait également d'importants moyens financiers, avec des centaines de millions d'investissements dans du matériel roulant.

A cela s'ajoute l'état du réseau, alors que le contrat de performance entre l'Etat et SNCF Réseau signé le 6 avril 2022, n'a pas donné à SNCF Réseau les moyens de moderniser, ni de régénérer, les voies ferrées, dont la moyenne d'âge tourne autour de 30 ans (à titre de comparaison les voies allemandes ont en moyenne 15 ans).

Ce manque de moyens a obligé notre Région, dont ce n'était pas la compétence mais qui ne pouvait pas se désintéresser de l'état des voies sur lesquelles circulent les trains Rémi, à investir de plus en plus pour sauvegarder les lignes ferroviaires de desserte fine des territoires, afin d'éviter des ralentissements voire des fermetures qui auraient directement impacté nos territoires les plus ruraux.

La première ministre Elisabeth Borne a annoncé en février 2023 un plan d'investissement de 100 milliards d'euros d'ici 2040 dans le réseau ferroviaire, montant recyclant des dépenses existantes de l'Etat et incluant les contributions des collectivités, mais celui-ci est très insuffisant. L'association Régions de France considère que 100 milliards au minimum seraient nécessaires d'ici 10 ans (10 milliards par an).

En fin d'année 2022, le président de la République avait annoncé des « RER métropolitains », aujourd'hui renommés « Services Express Régionaux Métropolitains » (SERM). Un an après, force est de constater que l'Etat n'a pas prévu grand-chose, notamment en termes de moyens de fonctionnement, pour que ces SERM puissent voir le jour : 700 millions d'euros seulement pour 13 SERM, d'après l'annonce faite le 25 septembre devant le Conseil de Planification Ecologique, bien loin des besoins des projets de SERM, dont celui qui existe autour de l'étoile ferroviaire de Tours et celui qui émerge autour de celle d'Orléans.

La situation ubuesque qui conduit les Régions à être les seules autorités organisatrices de la mobilité dépourvues de capacité à lever le versement mobilité les prive des leviers financiers qui leur permettraient à la fois de développer une offre complémentaire, d'acquérir du matériel supplémentaire indispensable et de proposer des tarifications toujours plus attractives. Les investissements très lourds consentis en Centre-Val de Loire notamment en faveur du réseau du quotidien sont autant de moyens qui ne peuvent être déployés ailleurs alors que les besoins sont nombreux et que le seul volet mobilités du CPER s'annonce déjà insuffisant pour répondre aux enjeux notamment de réouvertures de lignes au trafic voyageurs, comme Châteauroux-Tours, Orléans-Châteauneuf ou encore Dreux-Chartres.

Le Conseil régional Centre-Val de Loire, réuni en séance plénière le 19 octobre 2023 à Bourges, interpelle la préfète de Région :

- **sur l'impérieuse nécessité que la Loi de Finances 2024 garantisse des engagements financiers de l'Etat qui soient en adéquation avec les annonces faites par l'exécutif sur le ferroviaire, sans mettre en péril les finances de la Région Centre-Val de Loire ;**
- **et plus globalement sur le besoin de perspectives financières durables qui permettraient un changement de modèle, avec par exemple un « new deal » budgétaire pour les mobilités, lequel pourrait notamment intégrer :**
 - **une remise à plat de la politique de péage de SNCF Réseau, de son modèle économique et de son organisation,**
 - **la possibilité pour les Régions de lever le « versement mobilité » lorsqu'elles sont AOM locales,**
 - **un choc de simplification du « versement mobilité » permettant de financer l'accroissement de l'offre de transports collectifs, notamment les Services Express Régionaux Métropolitains.**

Voeu adopté à la majorité :

POUR : Groupes Socialistes, Radicaux, Citoyens (25) / Ecologie et Solidarité (11) / Communiste et Républicain (6)

ABSTENTION : Groupe Rassemblement National et Alliés (10)

CONTRE : Groupes Union de la Droite, du Centre et des Indépendants (12) / Centre, Démocrate, Républicain et Citoyen (9)