



Rapporteur : Cédric Journeau

Synthèse du rapport de l'Exécutif régional

La démarche SERM est issue de la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains. Elle vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment par des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, la réduction de la pollution de l'air, la lutte contre l'autosolisme, le désenclavement des territoires périurbains et ruraux insuffisamment reliés aux centres urbains, une meilleure accessibilité, notamment pour les personnes en situation de handicap, et la décarbonation des mobilités.

À l'instar de 25 autres territoires dans l'Hexagone, les trois SERM de Bourgogne-Franche-Comté (Dijon, Besançon et Nord Franche-Comté) ont obtenu une labellisation, délivrée par le ministère des transports sur la base d'un dossier spécifique pour chacun des trois SERM, étape prenant acte de la mobilisation des acteurs du territoire. Aujourd'hui, ce sont ainsi trois projets qui sont en phase de préfiguration, intégrant un travail partenarial afin d'aboutir à la construction d'une feuille de route Multimodale, constitutive du dossier de candidature.

Aux termes de la loi, l'obtention du statut de SERM pourra être validée par arrêté ministériel sur la base de ce dossier de candidature intégrant les quatre piliers suivants : un schéma d'ensemble qui proposera les améliorations à opérer pour chaque mobilité (projet de service du SERM), un schéma de gouvernance, un calendrier du projet et un plan de financement.

La Région copilote la démarche du SERM du Dijonnais avec Dijon métropole, sous l'accompagnement de l'État (DREAL et DDT). Les autres partenaires de la démarche sont les quinze EPCI inclus pour tout ou partie dans le périmètre pressenti (défini par l'aire d'attraction de l'INSEE), qu'ils soient AOM ou non, les trois EPCI associés (CA Beaune Côte et Sud, CA du Grand Dole, CC Jura Nord), ainsi que les gestionnaires d'infrastructure et de voirie (Département de la Côte-d'Or, SNCF Réseau, SNCF Gares&Connexions, APRR). Sur les 19 EPCI inclus dans la démarche, 15 ont été rencontrés dans le cadre de rencontres bilatérales qui ont eu pour objet, outre de susciter de l'adhésion au projet de SERM, d'approfondir la connaissance du territoire et la réalité des flux, pratiques et besoins de mobilité locaux.

Aujourd'hui, il est proposé de donner un cadre symbolique à la démarche partenariale interterritoriale autour du projet de SERM du Dijonnais, à travers la constitution d'une Charte de coopération.

Avis du CESER

Le CESER prend acte de l'engagement de la Région dans la démarche des Services express régionaux métropolitains (SERM) et plus particulièrement du SERM du Dijonnais.

Le CESER note également l'approche "smart et sobre" qui privilégie d'abord l'amélioration des services existants.

Toutefois, plusieurs points de vigilance doivent être soulignés :

- D'abord, la qualité du diagnostic sera déterminante : le CESER sera attentif à la transparence des données utilisées, à leur partage avec les partenaires et à la capacité des études à prendre en compte l'évolution des comportements de mobilité.

Les besoins observés aujourd'hui ne préjugent pas nécessairement les usages de demain, lesquels peuvent être influencés par les politiques publiques de mobilité, d'urbanisme, de stationnement, et l'actualité nous le rappelle, par l'évolution du prix des carburants.

- Si la démarche consiste à partir des besoins avant de définir les moyens, la question du financement et des investissements nécessaires devra être clarifiée au fur et à mesure de l'avancement des projets.

Dès maintenant, la Région doit impulser une trajectoire claire et ambitieuse en se projetant à l'horizon 2050. Cet horizon doit servir de cadre pour définir le niveau d'ambition nécessaire face aux besoins futurs.

Dans cette perspective, il ne s'agit pas uniquement d'adopter une logique "smart et sobre", pertinente aujourd'hui au vu des contraintes budgétaires, mais aussi d'intégrer une réflexion "smart et dimensionnée" aux besoins de demain. Les conditions de financement peuvent évoluer dans le temps, et d'autres solutions pourront émerger lors de la mise en œuvre de ces projets.

Il est donc essentiel de maintenir un niveau d'ambition suffisant pour garantir des projets de qualité, au service de l'ensemble des usager-es.

- Le CESER s'interroge également sur la gouvernance proposée qui apparaît particulièrement dense. Le CESER comprend la nécessité d'une organisation structurée pour élaborer les 4 piliers du futur dossier de candidature permettant d'obtenir le statut de SERM. Toutefois, la multiplication des instances de pilotage et de concertation associée à l'intervention de partenaires institutionnels, peut susciter un risque de complexité et de technicité excessives. Le CESER préconise ainsi que cette gouvernance s'attache à faire la preuve de son efficacité dans la durée. Le CESER sera particulièrement attentif à sa capacité d'adaptation afin qu'elle puisse évoluer en fonction de l'avancement du projet, des besoins identifiés ou encore d'événements extérieurs susceptibles de modifier les priorités ou les conditions de mise en œuvre du SERM.

Une gouvernance agile, capable d'ajuster son fonctionnement et son rythme de décision selon les phases du projet, apparaît à cet égard indispensable. Enfin, il conviendra de veiller à maintenir un dispositif lisible et accessible pour l'ensemble des parties prenantes, en s'assurant que chaque acteur et actrice soit associé au bon niveau de concertation et de décision.

- Le CESER insiste aussi sur la prise en compte des territoires périurbains et ruraux. Les SERM ne doivent pas être perçus comme des projets destinés aux seules métropoles mais comme des outils au service d'un ensemble de bassins de mobilité.

Enfin, le CESER salue également le dialogue engagé avec les territoires et la volonté d'associer de nombreux acteurs et actrices à la construction de ces futurs projets.

Néanmoins, la place des usager-es mérite d'être davantage précisée. Les habitant-es, les salarié-es et les voyageurs et voyageuses doivent pouvoir participer à l'expression des besoins.

Le CESER prend note des dispositifs de concertation annoncés notamment dans le cadre des futurs Comités de desserte MOBIGO qui s'inscrivent dans l'esprit des comités de lignes. En tant qu'assemblée représentative de la société civile organisée, le CESER estime pouvoir contribuer utilement à cette réflexion afin de renforcer le dialogue avec les usager-es et souhaite ainsi être associé en amont des décisions qui en découleront.

Vote du CESER : adopté à l'unanimité.

Déclarations

Sylvain Comparot, au nom du MEDEF

Madame la présidente, chers collègues,
Le MEDEF partage pleinement l'objectif poursuivi par les Services Express Régionaux Métropolitains.

Les entreprises sont directement concernées par les enjeux de mobilité. En particulier pour que leurs salariés puissent se déplacer plus facilement. Elles ont besoin de territoires mieux connectés et d'infrastructures adaptées aux besoins économiques de demain. De ce point de vue, nous saluons la démarche engagée par la Région et l'ensemble des partenaires.

Nous soutenons également l'approche pragmatique qui consiste à partir des besoins réels des usagers et à rechercher en priorité l'amélioration des services existants avant d'envisager de nouveaux investissements plus lourds.

Nous partageons toutefois plusieurs points de vigilance exprimés dans l'avis.

Le premier concerne naturellement le financement. Derrière les ambitions affichées, il faudra rapidement clarifier les moyens mobilisés et leur soutenabilité dans le temps. L'ambition est nécessaire, mais elle doit s'accompagner d'une trajectoire financière crédible.

À cet égard, le MEDEF souhaite rappeler une position constante : le développement des mobilités et des infrastructures de transport ne peut reposer sur une augmentation de la fiscalité pesant sur nos entreprises. Nous avons eu l'occasion de le dire lors des débats sur le Versement Mobilité Régional. Les entreprises contribuent déjà largement au financement des politiques publiques et ne peuvent constituer la variable d'ajustement systématique des nouveaux projets d'investissement.

Nous serons donc particulièrement attentifs aux modalités de financement qui seront proposées dans la suite de la démarche.

Enfin, nous soutenons l'objectif d'une gouvernance efficace, lisible et évolutive. Les entreprises attendent avant tout des résultats concrets. La qualité des instances de concertation se mesurera à leur capacité à accélérer les projets et non à complexifier les processus de décision. Vous connaissez notre attachement à la simplification.

Sous ces réserves et points de vigilance, le MEDEF votera favorablement cet avis.

Je vous remercie.

Marc Noegelen, au nom de la CFDT

Madame la Présidente,
Messieurs les Vice-Présidents,
Mesdames et messieurs les conseillers,
La CFDT accueille favorablement la poursuite de la démarche SERM sur le territoire. Face aux enjeux climatiques et aux besoins de mobilité du quotidien, la volonté de renforcer les transports collectifs constitue une orientation que nous savons indispensable.

Toutefois, l'angle mort de ces ambitions soulève une question qui demeure largement ouverte : celle du financement des infrastructures et notamment celui des lignes de desserte fines du territoire.

Vouloir davantage de mobilités, ferroviaires en particulier, suppose d'abord de disposer d'un réseau robuste, performant et durablement entretenu. Or, chacun connaît les difficultés auxquelles est confronté le réseau régional qui nécessite des investissements importants de renouvellement et de modernisation.

C'est là que réside, selon nous, le principal paradoxe de cette réflexion. Nous parlons constamment et légitimement d'augmenter l'offre mais ces objectifs ne pourront être atteints durablement sans garantir au préalable la fiabilité du réseau qui supportera cette croissance.

Pour illustrer ce paradoxe, nous pouvons mettre en miroir l'augmentation de l'offre future sur le lot BON en décembre 2026, alors même que la ligne Paray-le-Monial / Gilly vient de voir sa capacité d'exploitation dégradée pour une longue période. L'utilisation d'une seule voie de circulation au lieu de deux à double-sens habituellement impose aujourd'hui des procédures de sécurité reposant davantage sur l'humain avec le lot de risques potentiels que cela comporte.

Pour la CFDT, la priorité doit désormais être rapidement celle-ci : réfléchir, avec l'ensemble des parties prenantes à comment entretenir, moderniser et sécuriser les infrastructures existantes avant de bâtir de nouvelles ambitions de développement.

La CFDT soutient donc la démarche engagée, mais considère que la réussite du SERM passera nécessairement par un engagement financier probablement très coûteux en faveur du réseau ferroviaire existant, condition indispensable pour offrir demain davantage de trains, davantage de régularité et davantage de service aux usagers.

Ces précisions apportées, la CFDT votera favorablement pour cet avis

Guy Zima, au nom de la CGT

Comme le souligne la commission, nous ne sommes qu'au début de la démarche des SERM au niveau de la région avec 3 territoires postulant et validés.

Derrière les envolées d'annonce des ministres, la question des moyens disponibles, ou disponibles, sera cruciale. Nous entendons la question inversée de partir des besoins avérés et d'adapter les moyens ensuite, mais l'expérience démontre, à regret, que souvent l'intendance ne suit pas, et la loi actuellement en étude au parlement ne laisse guère d'espoir.

Nous partageons qu'il est possible d'être intelligent et sobre, mais n'est-ce pas la norme de toute politique publique par essence.

Pour la CGT, les coopérations territoriales doivent prendre le pas sur les égos, c'est probablement cela le début de l'intelligence collective.

Autre point, si la comitologie liée à la gouvernance ne nous choque pas, c'est l'absence des usagers, des

citoyens et des salariés qui est surprenante et la réponse faite en comité des partenaires que les élus locaux savent ce dont ont besoin leurs populations est un peu juste, voire condescendant.

Enfin si les contrats du SERM Dijonnais concerne des études autour des existants, nous serions preneurs de ces informations, pour nous aussi contribuer à construire et faire des propositions.

Avec ces compléments , la CGT votera l'avis.

Christelle Faivre, au nom de Solidaires et FSU

Nous votons sur l'avis du CESER. Cet avis soutient la démarche SERM tout en posant des vigilances utiles : transparence des données, clarification des financements, gouvernance efficace et ambition à long terme.

Pour Solidaires et FSU, le développement des transports collectifs du quotidien est une priorité sociale et écologique.

Les projets doivent répondre aux besoins réels des usager-es, des salarié-es, des territoires périurbains et ruraux et des personnes en situation de handicap.

Nous soutenons donc l'avis, en rappelant que le transport public doit rester accessible, fiable, régulier et abordable.

Solidaires et FSU voteront pour cet avis.