

RER métropolitains et cohérence des politiques de déplacements

Journées des Mobilités du Quotidien
RER métropolitains : une loi, et maintenant ?
Strasbourg – 8-9 février 2024

Frédéric Héran – économiste des transports et urbaniste à l'Université de Lille
CLERSE (Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques)
UMR 8019 du CNRS – frederic.heran@univ-lille.fr

Ne pas se tromper d'objectif

L'objectif ?

Développer les RER métropolitains ? NON, c'est un moyen

Rappel des objectifs de la loi SERM

- Améliorer la qualité des transports du quotidien
- Réduire la pollution de l'air, décarboner les mobilités
- Lutter contre l'autosolisme
- Désenclaver les territoires périurbains et ruraux...

Les moyens pour y parvenir

- Des RER métropolitains
- Des cars express
- Des voies express pour covoiturage et cars express
- Des super pistes cyclables
- Des mesures de modération du trafic auto...

Question clé

Comment articuler toutes ces solutions ?

Reconnaître que tous les modes de déplacement sont en concurrence

Le discours dominant

« Tous les modes de déplacement sont complémentaires »
Tous les élus l'affirment pour ménager tout le monde
Conséquence : Un ensemble incohérent et coûteux de politiques sectorielles

La réalité

Tous les modes sont toujours au moins en partie concurrents

- **pour les déplacements**
car le nombre de déplacements est limité (3 à 4 par jour)
- **pour l'espace**
car l'espace est limité surtout en zone urbaine dense
- **pour les financements**
car les moyens financiers sont limités

Conséquence : des arbitrages indispensables

C'est en admettant cette réalité que l'on peut commencer à construire des politiques de déplacements plus cohérentes, moins coûteuses en faisant les arbitrages nécessaires en pleine conscience

On ne doit pas tout faire et on ne peut pas tout faire

Admettre et expliquer que même électrique la voiture pose problème

Des améliorations partielles

- Une baisse du bruit, mais seulement en-dessous de 50 km/h
- Pas de pollution, mais seulement à l'échappement
- Deux fois moins seulement de pollution par les particules, car il reste l'abrasion des freins, pneus et chaussées
- **Une empreinte carbone divisée par 2 à 3**
alors que pour la SNBC, il faut la diviser par 6

Des impacts inchangés

- Bruit en rase campagne
- Consommation d'espace, congestion
- Coupures par les infrastructures...

Des dégradations

- **Une empreinte matières multipliée par 2**
- **Une utilisation de matériaux critiques multipliée par 6**

=> **Un indispensable recours à terme à des véhicules beaucoup moins lourds : le vélo et les « véhicules intermédiaires »**
(= tous les véhicules intermédiaires entre le vélo classique et la voiture)

Quelques véhicules intermédiaires



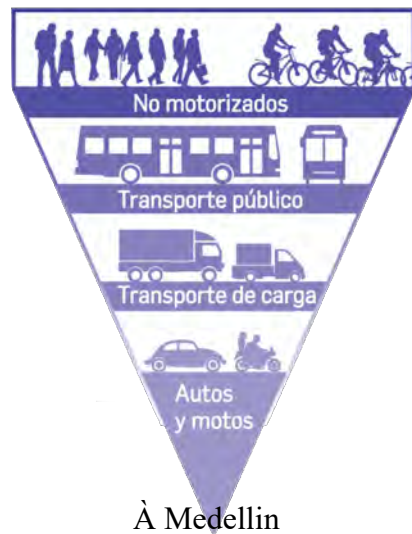
Revoir la hiérarchie des modes de déplacement

Un changement complet de paradigme

Du « tout automobile »	à « des rues pour tous »
La priorité à l'automobile en toutes circonstances	La priorité aux plus faibles et aux plus urbains
1. Automobile	1. Marche
2. Transports publics	2. Vélo
3. Marche pour le rabattement	3. Transports publics
Le vélo voué à disparaître	4. Transport de marchandises
Les camions se débrouillent	5. Automobile



Le principe STOP adopté dans les trois régions belges (= initiales en flamand de marche, vélo, transport public, voiture)



À Medellín (Colombie)

Pour développer les SERM, une indispensable modération du trafic auto

Sur les pénétrantes routières

- Réduire la vitesse
- Réduire le nombre de files de circulation
créer une voie express pour les cars express et le covoiturage
- **Transformer à terme ces axes en boulevards urbains**
dotés de trottoirs, d'aménagements cyclables et de couloirs de bus

Dans les pôles d'échange multimodaux

- **Tarifier le stationnement automobile**
pour favoriser le rabattement à pied et à vélo
pour limiter l'étalement urbain
pour éviter de stériliser par des parkings un espace bien desservi en TC
- Sécuriser et rendre gratuit (ou peu cher)
le stationnement des vélos et des véhicules intermédiaires

Pour dégager des capacités de financement

- **Ne plus investir dans les routes** pour « faire sauter les bouchons »
- Remplir les SERM pour augmenter les recettes tarifaires

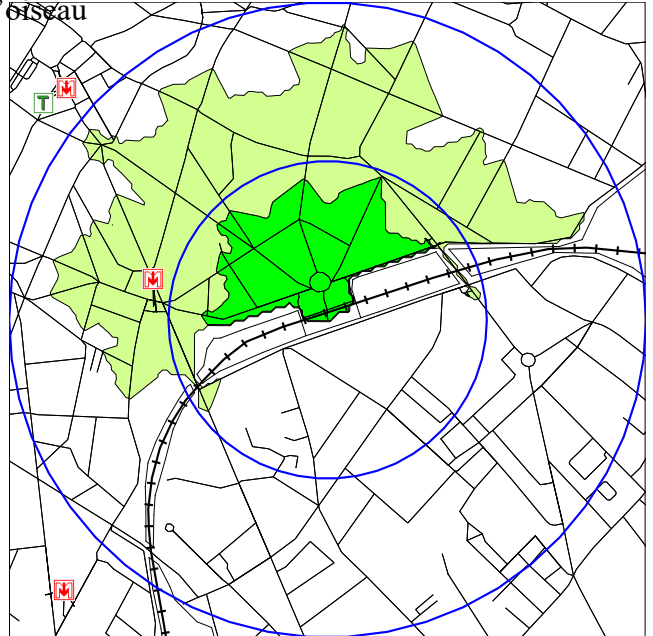
Créer un « système de transport écologique »

- Principe** Associer étroitement les modes alternatifs à la voiture solo : marche, vélo, véhicules intermédiaires, covoiturage et transports publics
- Soigner les piétons** En zone urbaine, **les usagers des transports publics passent près de la moitié de leur temps à pied**
- marche intermodale
 - correspondances
 - attentes
- Augmenter la zone de rabattement en mode actif** **Par rapport à la marche**, avec la même énergie musculaire dépensée, la zone de rabattement autour d'une gare ou d'une station est
- **multipliée par 12 à vélo**
 - **multipliée par 40 en VAE** (vélo à assistance électrique)
- De quoi réduire la pression immobilière autour des gares et stations et sans générer d'étalement urbain
- Traiter les coupures autour des gares** Les coupures **linéaires** (routes, voies ferrées, voies d'eau) et **surfaciques** (grandes emprises infranchissables)
Créer des **gares bifaces** (ouvertes des deux côtés)

Exemple de gare monoface : Tourcoing

Un taux de desserte faible de 30 % seulement

$$\text{Taux de desserte} = \frac{\text{surface réellement accessible}}{\text{surface accessible à vol d'oiseau}}$$



En conclusion

**Adopter une approche à la fois
omnimodale**

(qui tient compte de tous les modes)

et systémique

(qui tient compte des interrelations entre les divers modes)

Merci de votre attention

Pour en savoir plus

Frédéric HÉRAN, « Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes », *Norois*, n° 245, 2017, p. 89-100. [En ligne](#)