

**SESSION 6**

**RER métropolitains : une loi, et maintenant ?**



**Gouvernance, financement et  
implication de la société civile**

## SESSION 6

### Gouvernance, financement et implication de la société civile



Grand témoin

**Pascal LE COUSIN**

*membre du bureau de la Métropole Rouen Normandie*

**Benoît LANUSSE**

*Président de Rallumons l'Étoile, Toulouse*

**François GIORDANI**

*Président de la FNAUT du Grand Est*

**François de FLEURIAN**

*animateur du Conseil Scientifique de Objectif RER Métropolitains*

Animation

**Eric RITTER** *Rédacteur en Chef de Bus & Cars*

**Guilaine DEBRAS** *Objectif RER métropolitains, collège des fondateurs*

*8 et 9 février 2024 - Strasbourg*

Gouvernance,  
financement et  
implication de la  
société civile

**Transformer  
les obstacles  
en leviers  
d'un 1<sup>er</sup> accord**

 RALLUMONS  
**L'ÉTOILE!**  
POUR UN RER TOULOUSAIN



**Nos Jeux  
olympiques  
à nous**



**Des accords  
d'ici l'été sur  
des projets  
de RER**



# Rallumons l'Étoile, une association qui fait bouger les lignes



# Trouver un accord d'ici juin sur une 1<sup>ère</sup> phase pragmatique du RER

## RER – Phase 1 (2024-2028) : commencer par le + facile

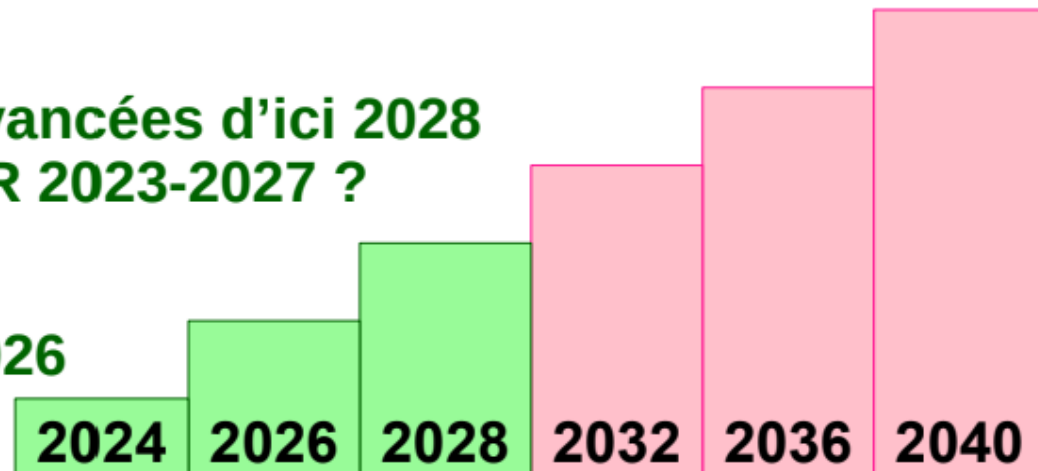
- Principe : construire un projet basé sur un RER cadencé à la demi-heure de 5h à minuit par étapes d'ici 2028/2032

## RER – Phase 2 (2028-2040) : se donner le temps

- Principe : étudier et discuter sereinement différents scénarios pour un RER au quart d'heure à l'horizon 2040

Quelles avancées d'ici 2028  
avec CPER 2023-2027 ?

Quelles avancées dès 2025/2026  
en optimisant l'existant ?



# Gouvernance → projet partagé

- **Obstacle** : faire de la gouvernance un préalable et un chiffon rouge
- **Levier** : adopter d'ici juin une feuille de route partagée par les principaux acteurs
- **Deux conditions indispensables** :
  - Un portage politique fort avec une vision partagée
  - Un accord politique se prépare toujours par un travail technique partagé → Task force

# Financement → projet chiffré

- **Obstacle** : l'État va rester dans le flou un moment
- **Levier** : définir un projet chiffré avec des hypothèses réalistes de financement (qui puissent être portées collectivement au niveau national)
- **Deux conditions indispensables** :
  - Se concentrer sur les mesures à court et moyen termes pour avoir des chiffrages précis
  - Sortir de la boîte noire des coûts de la SNCF

# Clés de répartition possibles

Charges		État SNCF	Région Départ.	AOM Métropole
Exploitation (Coûts nets suppl.)			1/2	1/2
Investissement Matériel roulant			1/2	1/2
Invest. réseau	Régénération	100 %		
	Modernisation et développement	1/3	1/3	1/3
Plan Gares (hors gare centrale)			2/3	1/3
Système Train+Vélo			2/3	1/3
Études ferroviaires et urbaines		1/3	1/3	1/3

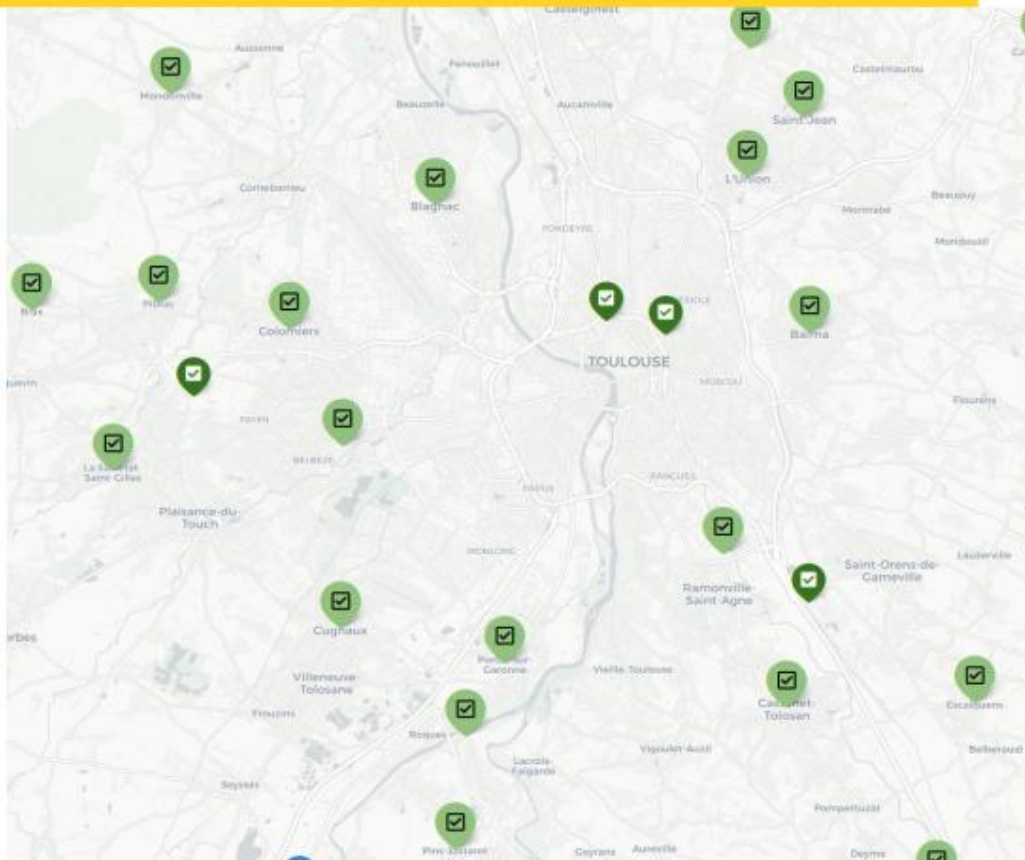
**Associer la  
société civile**



**Partager  
le projet**

- **Obstacle** : attendre un accord entre les principaux acteurs avant d'organiser toute « concertation »
- **Levier** : partager largement contraintes et pistes de travail (maires, assos, acteurs éco, ...) pour faciliter un accord incluant des avancées concrètes
- **Deux conditions indispensables** :
  - Rendre publiques les études
  - Organiser des ateliers thématiques et territoriaux

# Prendre des initiatives pour devenir acteurs



RALLUMONS  
**L'ÉTOILE!**  
POUR UN RER TOULOUSAIN



RER TOULOUSAIN, UN INSTANT DE VÉRITÉ ?

CONTRIBUTION POUR UN ACCORD EN 2023  
SUR UNE 1<sup>ÈRE</sup> PHASE PRAGMATIQUE D'ICI 2029

SYNTHÈSE

Rallumons l'Étoile - Juin 2023

## SESSION 6

### Gouvernance, financement et implication de la société civile



Grand témoin

**Pascal LE COUSIN**

*membre du bureau de la Métropole Rouen Normandie*

**Benoît LANUSSE**

*Président de Rallumons l'Étoile, Toulouse*

**François GIORDANI**

*Président de la FNAUT du Grand Est*

**François de FLEURIAN**

*animateur du Conseil Scientifique de Objectif RER Métropolitains*

Animation

**Eric RITTER** *Rédacteur en Chef de Bus & Cars*

**Guilaine DEBRAS** *Objectif RER métropolitains, collège des fondateurs*

*8 et 9 février 2024 - Strasbourg*



# Réflexions sur la Gouvernance et le Financement des SERM

Par François de Fleurian,  
Urbaniste, membre du comité de rédaction de *Transports Urbains*  
Animateur du conseil scientifique d'*Objectif RER Métropolitains*  
Février 2024

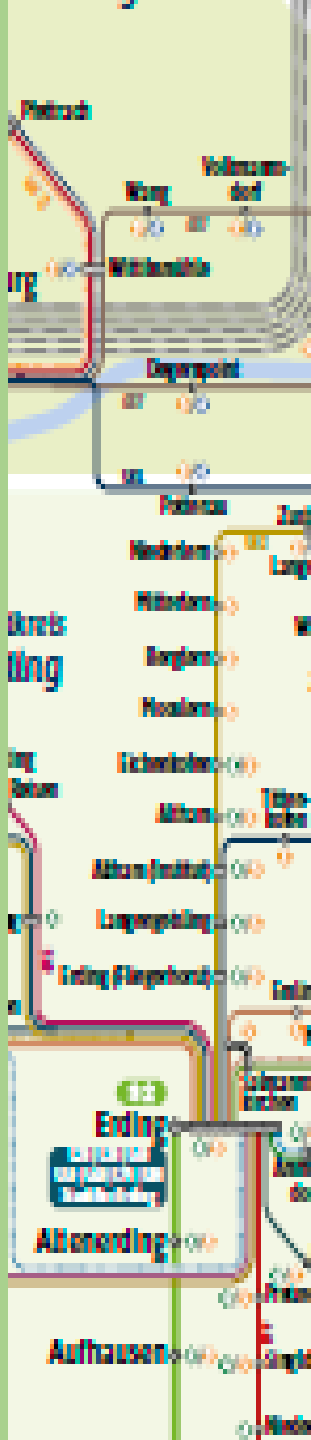
# Les **SERM**, de grands systèmes techniques locaux

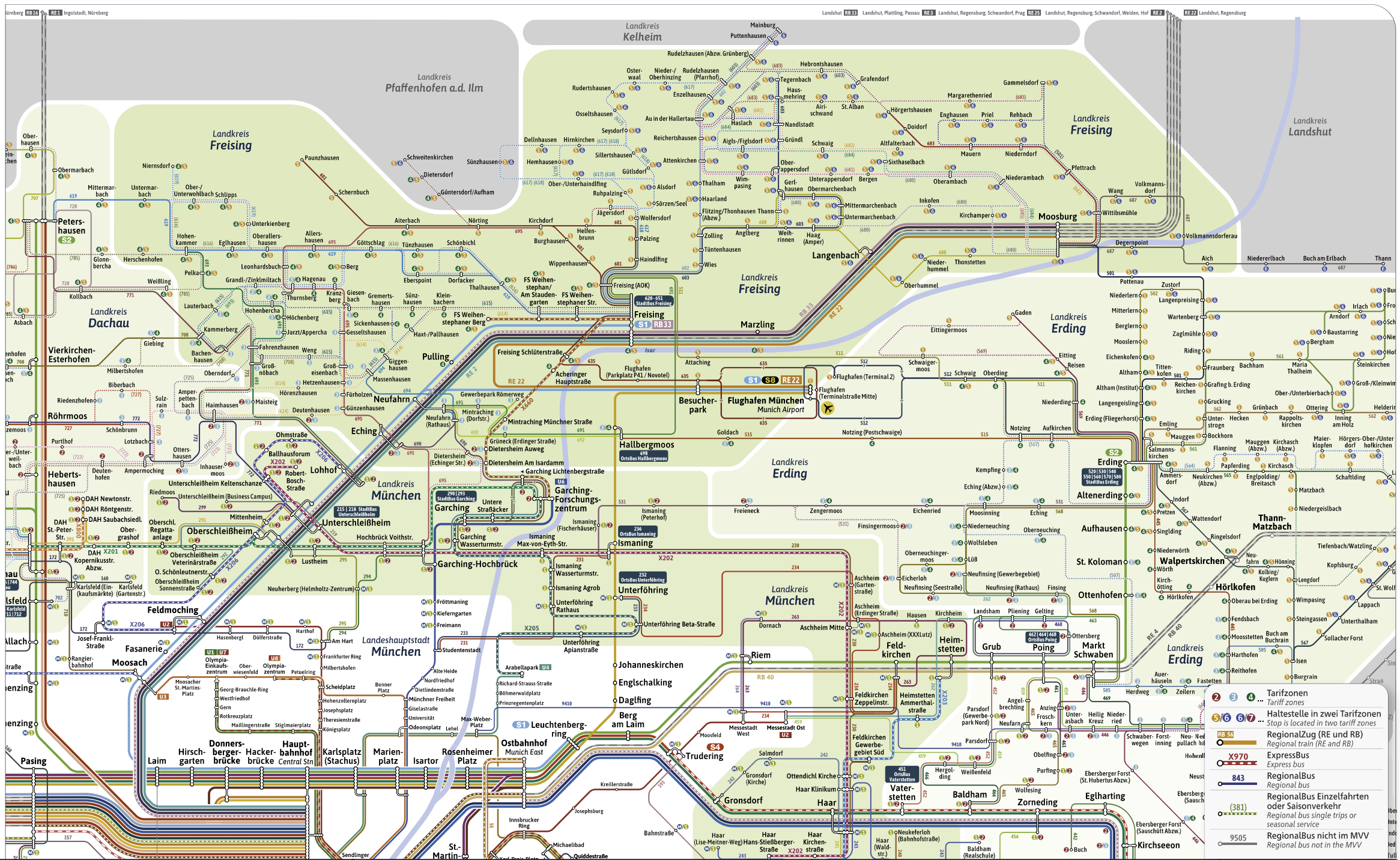
## Un service public permanent

- Une ossature
- collecte et diffusion
- Intermodalité
- Tarification aisée
- Pouvoir limitation de la voiture dans le corridor & d'injonction urbaine ?

Et donc :

- Un pilotage technique et politique efficient
- Maîtrise des coûts d'exploitation
- Ressources fiscales





**Tarifzonen**  
 Tarif zonen

Haltestelle in zwei Tarifzonen  
 Stop is located in two tariff zones

- RE SB** Regionalzug (RE und RB)  
Regional train (RE and RB)
- X970** ExpressBus  
Express bus
- 843** Regionalbus  
Regional bus
- (381)** RegionalBus Einzelfahrten oder Saisonverkehr  
Regional bus single trips or seasonal service
- 9505** RegionalBus nicht im MVV  
Regional bus not in the MVV

Les **SERM** vont être administrés par des collectivités locales ou des EPCI

- Cela ne peut pas être l'**AOM** (périmètre)
- Cela peut difficilement être la Région

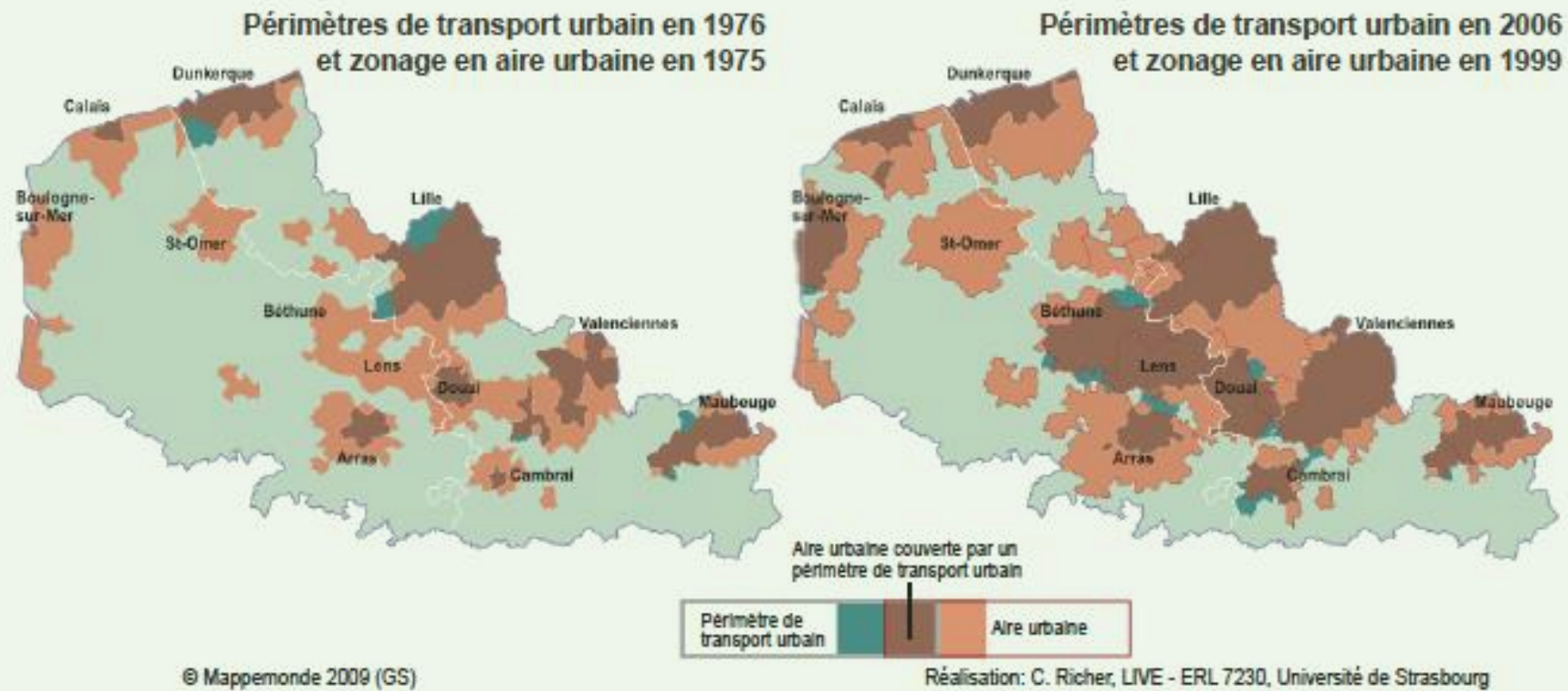
Hypothèse du syndicat mixte de transports – *IdF Mobilités ou SYTRAL de Lyon*

Quid des bassins de déplacements multipolaires ? des sillons, des littoraux et des projets transfrontaliers ?

 Équilibre des offres de transports entre composantes de l'AOT nouvelle

# Illustration de la difficile coïncidence entre PTU et bassin de déplacements

FIGURE 2.10 – Périmètres de transport urbain et aires urbaines dans le Nord-Pas-de-Calais entre 1975 et 2006



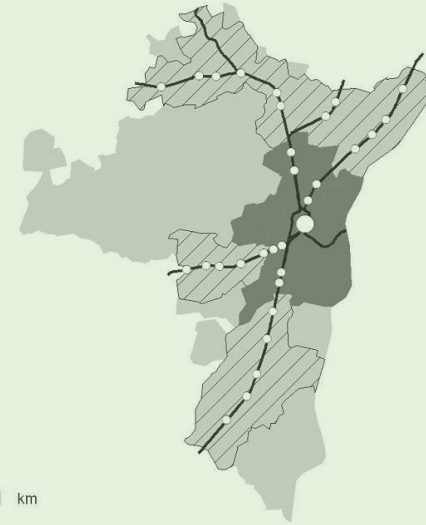
Source : Richer (2009)

Illustration de la  
difficile coïncidence  
Entre urbanisation et  
réseau ferroviaire

### Les étoiles ferroviaires

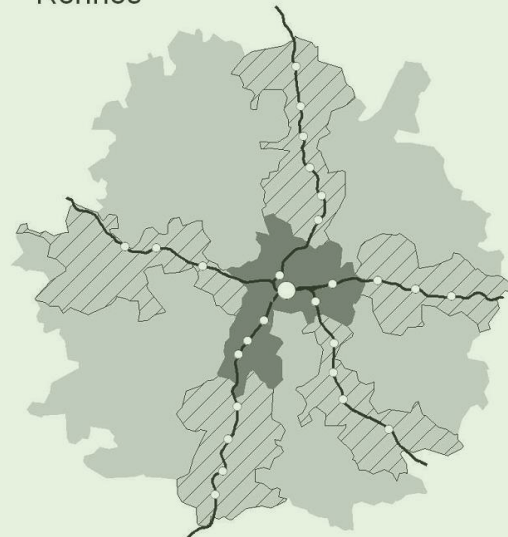
Amiens

Strasbourg



10 km

Rennes



- Pôle urbain
- Couronne périurbaine
- Ligne ferroviaire
- Gare centrale de l'étoile ferroviaire
- Point d'arrêt desservi
- ▨ Corridor ferroviaire

Sources: INSEE 1999, RFF.  
Réalisation : J. Maulat, 2010.

Réseaux urbains :

- Le Versement Mobilité au taux maximal de 2%
- Les recettes des usagers
- Les contributions de la collectivité

L'État contribue essentiellement aux investissements en TCSP

Avec ces ressources, les AOM produisent **40 km** par an et par habitant.

- améliorer la **productivité** des transports urbains

## Quelques éléments essentiels au préalable

- Une offre de transport cible, de **coût au voyage est minimal**, maximise la clientèle.
- La **définition** d'un réseau suburbain est un sujet compliqué
- L'offre suburbaine a des performances **socio-économiques** et financières moins bonnes mais permet de mieux réduire les déplacements en voiture.

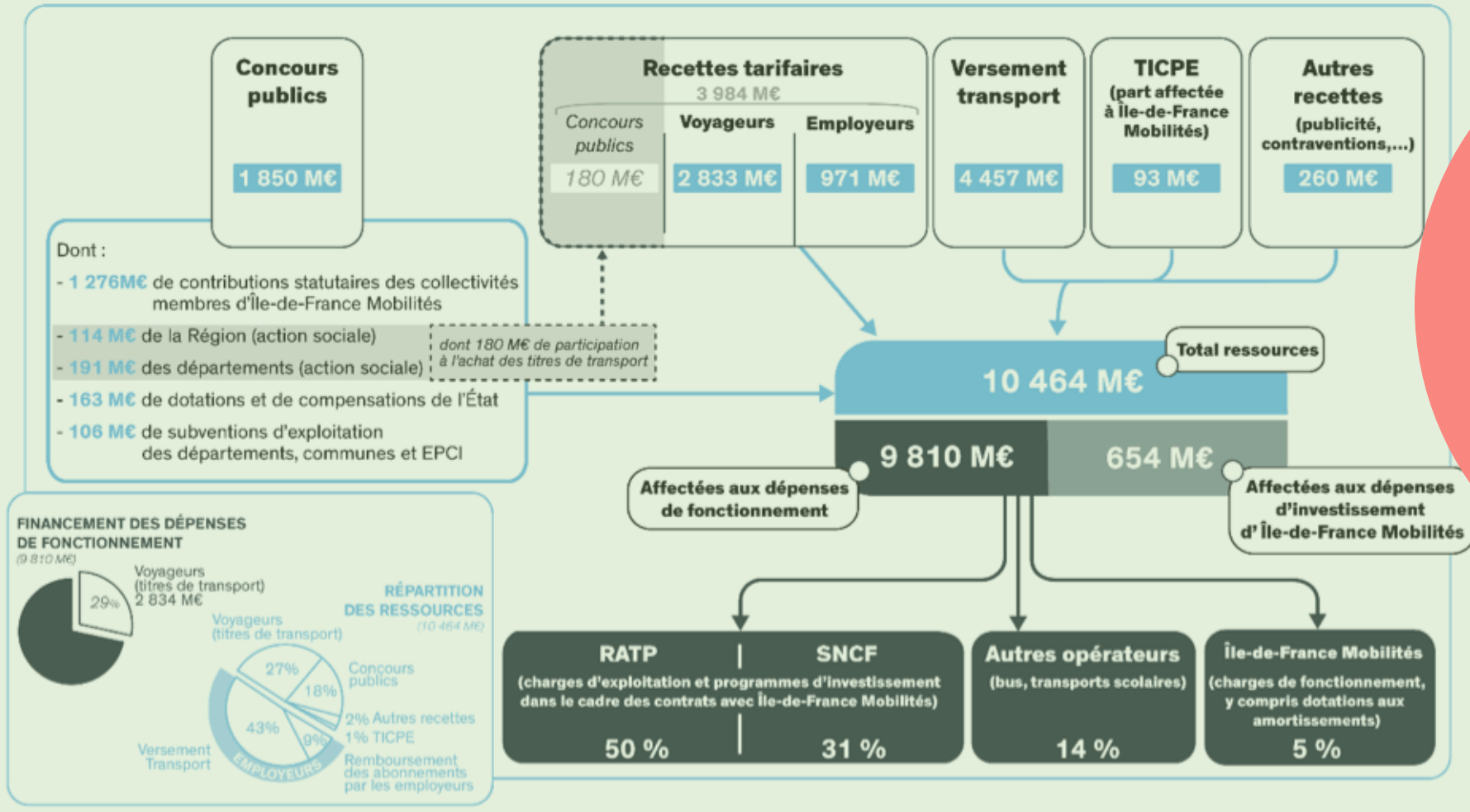
# Le RER d'Île de France

Mode	Lignes	Longueur commerciale (en km)	Offre annuelle (Mkm produits)	Demande annuelle (M voyages)	v/k	Demande annuelle (M passagers-km)	%
RER & Transilien Ⓣ	5 + 8	605 + 920	40,2 + 27,1	1 407	21	19 479	57
Bus banlieue	1 221	-	311,7	1 130	3,6	5 042	15
Métro	16	225	47,0	1 498	32	7 803	23
Tramways	11	136	13,8	340	8,3	1 014	
Bus urbains	61	-	40,8	291	7,1	698	
<b>Total</b>	1 322	-	470,6	4 680	9,9	34 148	

Les modes ferrés assurent **83 %** des déplacements

# Le financement du réseau d'Île de France

Affectation des recettes tarifaires, des concours publics pour le fonctionnement et des taxes affectées à Île-de-France Mobilités pour les transports collectifs d'Île-de-France en 2018 (montants TTC)



IdFM est le seul exemple français de métropole dont l'EPCI gère des réseaux urbains et suburbains

# Le réseau de S-Bahn de Munich

Financement

Mode	Lignes	Longueur commerciale (en km)	Offre annuelle (Mkm produits)	Demande annuelle (M voyages)	v/k	Demande annuelle (M passagers-km)	%
S-Bahn	8	434	20,1	292,0	14,5		
Bus banlieue	260	4638	29,3	24	0,8		
Métro	6	95	11,2	398	35,5		
Tramways	10	79	8,3	118	14,2	2 878	
Bus urbains	66	467	31,2	187	6,0		
<b>Total</b>	<b>350</b>	<b>5763</b>	<b>100,1</b>	<b>1 019</b>	<b>10,2</b>	<b>7 500</b>	

La portée du réseau est de 45 km

## Quelques conclusions provisoires

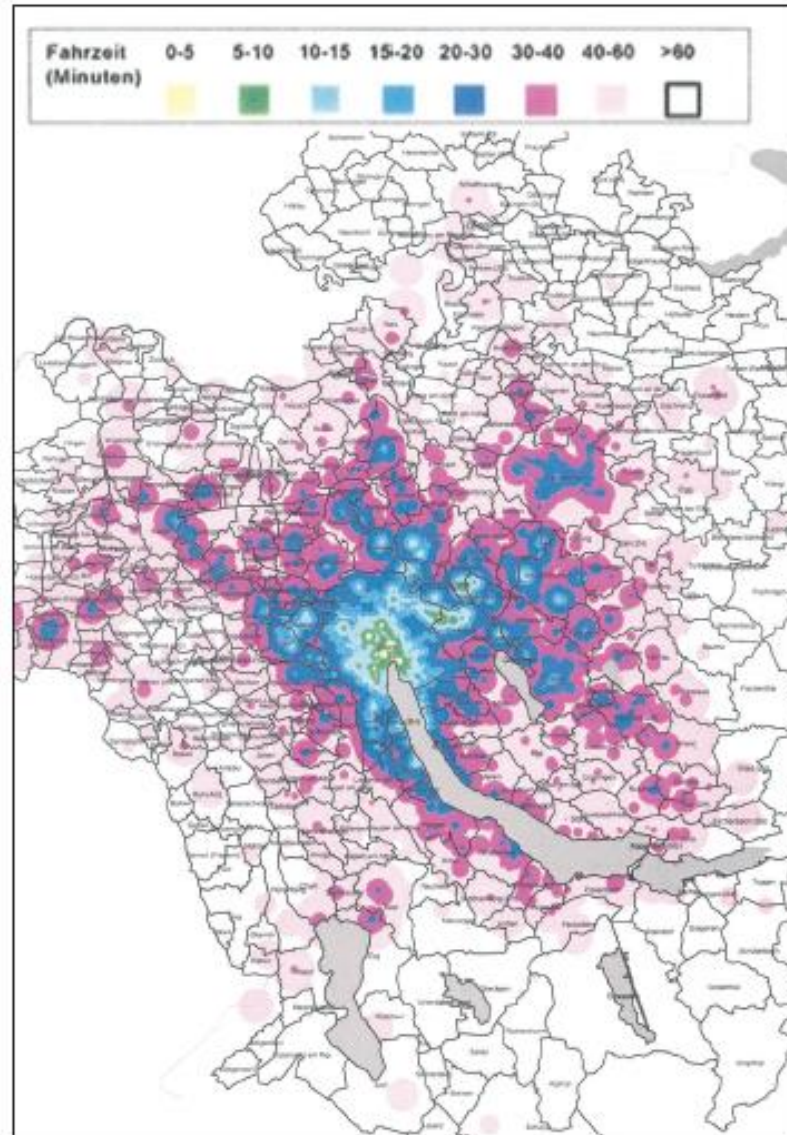
- **Offre suburbaine** peut-être plus élevée que l'offre urbaine, avec une rentabilité socio-économique moindre, en mode lourds pour les bassins de déplacement étendus.
- Revoir les péages d'infrastructure et les **taux de subvention** des investissements par l'État
- Modèle de financement des transports en Île de France ?
- Évaluer l'offre à mettre en place

Et pour finir...

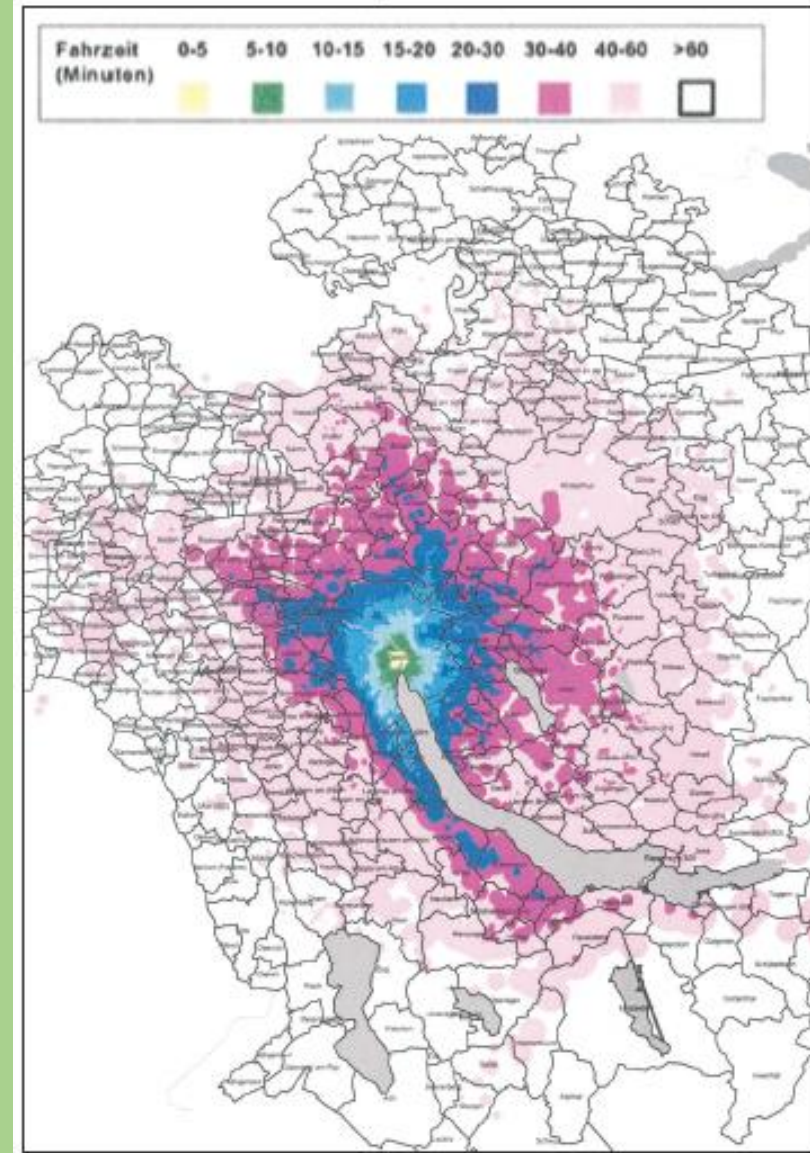
Métropole	Population (en Mh)	Fréquentation RER/jour (x 1000)	Ratio de fréquentation des trains suburbains (en voy/hab/an)
Zurich	1,178	540	167
Paris	12,210	4 500	135
Munich	2,980	840	103
Hambourg	3,670	750	75
Stuttgart	2,530	435	63
Madrid	6,578	690	38
Barcelone	5,571	360	24

Et pour finir...

Darst. 6 Fahrzeiten ab dem HB Zürich per OeV zwischen 07 und 20 Uhr, 1998. (Quelle: AfV)



Darst. 7 Fahrzeiten ab dem HB Zürich per Auto bei belastetem Netz (Abendspitze), 1998. (Quelle: AfV)





Merci de votre attention  
Auriez-vous des questions ?

## SESSION 6

### Gouvernance, financement et implication de la société civile



#### Grand témoin

**Pascal LE COUSIN**

*membre du bureau de la Métropole Rouen Normandie*

**Benoît LANUSSE**

*Président de Rallumons l'Étoile, Toulouse*

**François GIORDANI**

*Président de la FNAUT du Grand Est*

**François de FLEURIAN**

*animateur du Conseil Scientifique de Objectif RER Métropolitains*

#### Animation

**Eric RITTER** *Rédacteur en Chef de Bus & Cars*

**Guilaine DEBRAS** *Objectif RER métropolitains, collège des fondateurs*

*8 et 9 février 2024 - Strasbourg*