

# Cercle littéraire des écrivains cheminots

## Chronique ferroviaire du *Dévorant*

n°304

Mars 2021

## Métropolisation et déplacements au quotidien

*La pandémie de Covid-19 a un impact majeur, notamment sur les transports ferroviaires, épine dorsale de notre économie : ils subissent des déficits records! En même temps, le ministère de la Transition écologique et solidaire, dont relèvent les Transports, sollicite SNCF Réseau afin de répondre aux projets structurants d'aménagement du territoire pour 2030 qui tiennent compte de la métropolisation [regroupement des populations dans des centres urbains]. Nos sociétés entrent dans un monde nouveau; le temps semble venu d'investir davantage dans les transports collectifs des grands centres urbains tout en préservant l'environnement et en luttant contre les émissions de gaz carbonique!*

\*\*\*

Comparée aux agglomérations de nos voisins européens, aucune grande ville française, hormis Paris, ne dispose d'un équivalent de RER adapté à la taille de son territoire. Le train ne joue souvent qu'un rôle marginal dans les déplacements au-delà des centres urbains. En Allemagne, par exemple, la S-Bahn (Stadtschnellbahn) peut être comparée sous certaines formes au RER français. Certaines lignes sont anciennes, comme à Berlin (1924) ou à Hambourg (1934), mais la majorité des lignes ont été créées après les années 1980. Si la plupart fonctionnent en tant qu'entité propre au sein de l'exploitation ferroviaire, insérées dans les

politiques locales de transports publics, avec leur tarification commune, dès les années 1990, elles prennent leur essor avec la régionalisation.

En Europe, au milieu des années 1980, l'attractivité économique des villes a contribué au développement d'une nouvelle forme de recomposition territoriale fondée sur la métropolisation. Ce phénomène qui touche l'ensemble des grandes aires urbaines s'observe également en France où près des trois quarts de la population vit « sous l'influence de la ville ». Mais, si les centres urbains disposent, pour la plupart, d'une offre de transport en commun maillée, le rythme de la croissance et le coût de l'immobilier ont conduit une partie de ces populations à se loger loin des bassins d'emplois, de leur attractivité et des réseaux de transport qui n'ont pas suivi ce mouvement.

En France, l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques) a récemment estimé que, ces prochaines années, la croissance démographique des métropoles régionales françaises devrait encore s'accroître, avec 1,5 million d'habitants supplémentaires d'ici 2030. L'augmentation des distances entre zones résidentielles et zones d'activité suppose des besoins de déplacements croissants en termes de durée et de distance.

L'adaptation des moyens de transport est désormais un enjeu économique, social et territorial structurant dans le développement des métropoles. Le train,

économique en espace et en énergie, adapté au transport de flux importants, possède tous les atouts pour relever ce défi.

C'est dans ce contexte que le gouvernement, s'appuyant sur la récente Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), qui donne la priorité aux déplacements du quotidien, a sollicité SNCF Réseau pour élaborer un schéma directeur afin de présenter un plan d'ensemble pour les grands nœuds ferroviaires métropolitains avec comme objectif d'accompagner la croissance de l'offre de transport.

Quelles sont les caractéristiques attendues? Le service ferroviaire doit être intégré dans l'offre globale de transports métropolitains : intégration tarifaire, gares ou points d'arrêts répartis au plus près des besoins locaux, matériel roulant adapté, services attractifs (horaires cadencés, amplitude horaire importante, circulations fréquentes et renforcées aux heures de pointe...).

Une vingtaine de grandes métropoles sont concernées. L'idée n'est pas nouvelle et certaines, comme Bordeaux, Strasbourg, Marseille, Nice et Grenoble disposent déjà de véritables projets; les travaux destinés à créer des « étoiles ferroviaires » pourraient ainsi démarrer à l'horizon 2023-2024.

À Strasbourg, par exemple, le projet de RER se décompose entre infrastructures ferroviaires (voies supplémentaires, créations de points d'arrêts) et plan d'aménagement urbain pour l'accessibilité de gares. Dans les deux cas, il s'agit de construire des infrastructures nouvelles situées en milieu dense qui nécessitent donc des investissements lourds.

Par exemple, la création d'une troisième voie au nord de Strasbourg pour l'arrivée du TGV Est et d'une quatrième, en cours, permettront d'augmenter le cadencement des circulations. La construction d'une voie « diamétralisée » nord-sud en gare centrale et l'ouverture vers l'ouest pour accueillir une gare routière faciliteront l'intermodalité. Ces réalisations, plus ou moins avancées, représentent les enjeux majeurs du programme de développement. Ici comme dans d'autres grandes agglomérations, les agences d'aménagements et d'urbanisation avaient déjà échafaudé des projets sans attendre la LOM. Leurs travaux devraient enfin recevoir l'écho attendu !

Un renforcement du partenariat entre Régions et Métropoles définissant le niveau de service à mettre en œuvre, imposant une stratégie commune d'investissement cohérente et adaptée au territoire sera nécessaire. Le plan de relance économique postcoronavirus permettra-t-il de répondre aux ambitions de la COP21 ?

Souhaitons que les choix politiques et financiers soient à la hauteur des attentes des citoyens!

*Joël Forthoffer*

Pour en savoir plus, schéma directeur de SNCF Réseau : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/EF%26SEM-SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>