

SOCIÉTÉ • MOBILITÉS URBAINES

Mobilité : un premier rapport de la SNCF ouvre la voie aux RER métropolitains

Le gouvernement veut s'appuyer sur ce rapport, remis vendredi au ministre délégué aux transports, pour développer d'ici dix ans des RER dans plusieurs métropoles françaises.

Le Monde avec AFP • Publié le 10 octobre 2020 à 14h15, mis à jour à 09h15



Le RER A arrivant à la station Val-d'Europe (Seine-et-Marne) FRANCOIS GUILLOT / AFP

Les grandes villes de province auront-elles un jour des RER comme à Paris ? Un rapport de la SNCF dresse un premier cahier des charges, les collectivités locales étant maintenant priées de définir leurs priorités... avant de trouver les financements.

Dans son « *schéma directeur* », SNCF Réseau définit ce que devraient être ces « *services express métropolitains* » (SEM). L'idée n'est pas nouvelle : la ministre des transports d'alors, Elisabeth Borne, avait chargé en mai 2019 le gestionnaire public des voies ferrées françaises de plancher sur la question, et la loi d'orientation des mobilités (LOM) prône « *la réalisation de projets de "RER métropolitains"* ».

Le document n'a « *aucune ambition prescriptive* », a assuré Matthieu Chabanel, directeur général délégué de SNCF Réseau, en le remettant vendredi 9 octobre à Strasbourg entre les mains de Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux transports. « *Notre ambition est que ce document serve de point de départ et soit une contribution de SNCF Réseau à ce qui se jouera dans les territoires – et certainement d'une manière très différente d'un territoire à l'autre* », a-t-il ajouté devant des journalistes.

« *L'objectif ambitieux* » du gouvernement est « *de doubler la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'ici dix ans grâce à la création de services ferroviaires plus attrayants* », a souligné M. Djebbari.

Pour SNCF Réseau, les futurs SEM « *devraient proposer une offre de qualité correspondant à celle d'un transport urbain, pour être attrayante* », avec des trains fréquents toute la journée – toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure aux heures de pointe –, « *des gares et des haltes aménagées et au plus près des besoins locaux* » et une bonne articulation avec les autres modes de transports, billet commun à la clé. Une idée est de « *diamétraliser* » certaines liaisons, c'est-à-dire de mettre bout à bout des services qui actuellement ont leur terminus dans la gare centrale : de Libourne à Arcachon sans changement à Bordeaux, par exemple.

Dans d'autres villes, comme Toulouse, Strasbourg, Rennes ou Lyon, des collectifs et des associations plaident depuis plusieurs années pour le développement de trains destinés à desservir à une échelle métropolitaine.

Lire aussi | « [La mobilité urbaine ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt](#) »

« **Certaines métropoles bénéficient déjà de véritables projets** »

Quant au matériel roulant, il devrait être assez capacitaire, avec de bonnes performances de freinage et d'accélération pour pouvoir multiplier les arrêts sans trop perdre de temps.

« Les métropoles à fort potentiel sont celles qui connaissent les plus forts enjeux en matière de population et de croissance démographique, de dynamique de création d'emplois et de flux des déplacements pendulaires », écrit la société publique, citant Aix-Marseille, Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Nantes, Nice-Côte d'Azur, Rennes, Strasbourg et Toulouse.

Parmi ces dernières, *« Bordeaux, Strasbourg, Marseille, Nice et Grenoble bénéficient déjà de véritables projets »*, pointe SNCF Réseau, citant aussi des frémissements à Lyon, Rennes et Nantes.

Pourraient également être intéressées les métropoles de Dijon, Montpellier, Rouen, Toulon et Tours, de même que d'autres agglomérations telles qu'Angers, Le Mans, Besançon, Chambéry ou Reims, sans oublier les zones transfrontalières que sont Nancy-Metz-Luxembourg, Bâle-Mulhouse et la côte basque.

Ces projets exigeant *« un immense effort »*, notamment financier, il faudra procéder par étapes, selon SNCF Réseau, qui se projette au-delà de 2030. Les *« étoiles ferroviaires »* (voies ferrées qui irriguent les agglomérations) n'ont actuellement pas la capacité d'accueillir des SEM, et de gros travaux seraient donc à réaliser.

Dans un premier temps, SNCF Réseau incite les régions et les grandes agglomérations françaises à décider rapidement – d'ici 2022 – du niveau de service qu'elles envisagent, de façon à mettre en œuvre *« une stratégie d'investissement cohérente, combinant déploiement de solutions technologiques et aménagement d'infrastructures »*.

Le schéma publié vendredi ne donne aucun montant pour les investissements nécessaires. Pour donner un ordre d'idée, le projet de RER bordelais présenté fin 2018 était alors estimé à 1,8 milliard d'euros.

Jean-Baptiste Djebbari a annoncé vendredi une enveloppe de 30 millions d'euros, tirés du plan de relance. *« Ce sont des moyens qui permettent d'aller vite sur les études »,* a-t-il expliqué. *« Là, nous voulons vraiment raccourcir le temps et permettre d'engager la phase concrète de travaux après la définition des besoins, a-t-il expliqué. On parle d'un horizon 2023-2024 pour la mise en œuvre des premiers travaux. »*

Lire aussi | [Le RER nouvelle génération dévoilé](#)

Le Monde avec AFP