



Communiqué

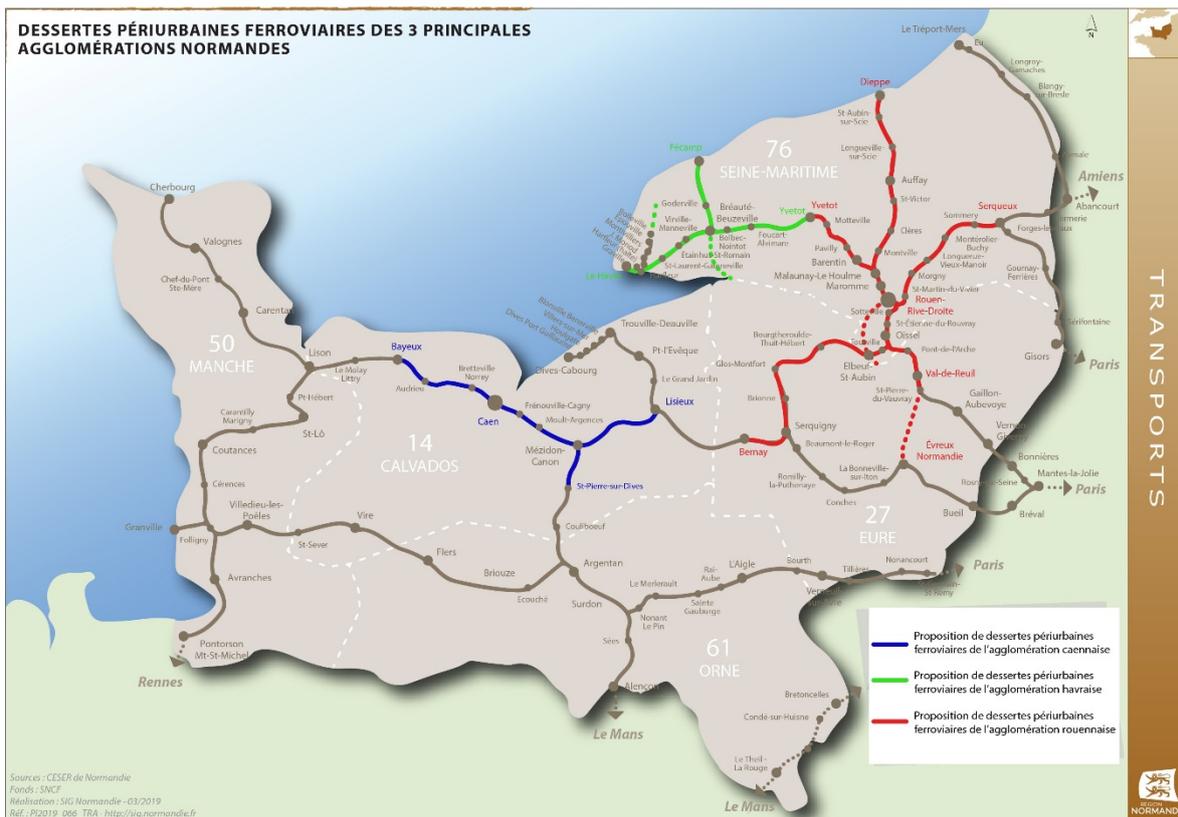
4 avril 2019

RER Normand, accès à Paris, présence humaine dans les gares, gestion du co-voiturage et de l'information multimodale... Le CESER dévoile des propositions audacieuses en faveur de la mobilité quotidienne des Normands [communiqué]

Au commencement des difficultés, il y avait l'automobile... Prix des carburants, congestion, pollution, la voiture a mauvaise presse et pouvoir s'en passer est devenu un luxe. Mais dans une région où 80% des trajets domicile-travail sont effectués en voiture, et où les usagers n'ont souvent pas d'alternatives, comment agir ? En pleine discussion de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) et à l'approche du terme des Etats généraux de la mobilité en Normandie, le CESER formule des propositions précises, localisées et inclusives.

RER Normand : le réseau est là, utilisons-le

Il ne demande pas de lourds investissements et pourrait rapporter gros en termes de services. Puisque les axes routiers menant vers les grandes agglomérations normandes sont surchargés, le CESER appelle à créer un réseau de type RER pour assurer des dessertes fines vers les territoires périurbains. Une mesure d'autant plus justifiée que les voies ferrées sont déjà présentes, mais pourraient être mieux utilisées. Exemples (à retrouver sur la carte ci-après) : sur l'axe Bayeux-Caen-Lisieux (avec création d'un terminus à Lisieux et à Bayeux), à Rouen autour de l'axe déjà opérationnel Yvetot-Rouen-Elbeuf, ou au Havre avec une desserte en étoile vers Fécamp, Rolleville, Notre-Dame-de-Gravenchon et Yvetot. Sans compter les réouvertures possibles, par exemple entre Rouen et Evreux ou Rouen et Saint-Pierre-lès-Elbeuf. Par ailleurs, le CESER propose de redynamiser l'offre intervilles, notamment avec les régions limitrophes.



TER : des arrêts, et plus si affinités

Pour les TER, la politique d'arrêts, voire de création d'arrêts, est stratégique. La faible fréquentation de certaines gares, notamment en milieu rural, n'est pas une fatalité. On peut redonner aux usagers l'envie de fréquenter ces lieux en organisant des systèmes de rabattement des transports en commun vers les gares, en créant des « hubs de mobilité » regroupant différents modes de transport connectés mais aussi des aires de parkings, voire des « points services publics » dans les gares. En milieu urbain et périurbain, la création de nouveaux arrêts peut paraître pertinente : Carpiquet et Mondeville sur Caen, Fond du Val et Darnétal sur Rouen... en font partie. Sans oublier une tarification simple, lisible et accessible.

Accès à Saint-Lazare : ce mouton qui pourrait rendre chèvres les Normands

La mise en œuvre de la première phase de la LNPN, matérialisée par une voie nouvelle entre Paris et Mantes afin de dissocier les trains normands et franciliens, est indispensable, mais n'est pas prévue avant 2030. D'ici là, le prolongement du RER E à l'Ouest (EOLE) avance et entrera en service en 2024. Sans la réalisation d'un saut de mouton (pont ferroviaire qui permet d'éviter les cisaillements entre voies de banlieues et voies normandes) en avant-gare de Saint-Lazare, les conflits de circulation seront légions. Or, rien n'est arbitré : ce point décisif nécessite l'union sacrée des politiques normands...

Réinventer la gare

La baisse des ventes au guichet est une réalité. Mais l'information, la prise en charge des voyageurs en cas d'incident, le sentiment de sécurité, des distributeurs inadaptés ou en panne, ou encore la difficulté d'une partie de la population à maîtriser les outils numériques constituent suffisamment de raisons pour justifier le maintien d'une présence humaine dans

les gares. Le CESER n'écarte pas l'argument de la viabilité économique et suggère à cet effet de développer de nouveaux services liés à la mobilité : gestion des circulations et commercialisation des bus inter-urbains et urbains, point postal, relais colis, informations touristiques, gestion d'espace de télé-travail...

Plateformes d'information : l'interconnexion n'est pas assurée

Commentjyvais.fr, sites de transports urbains, plateformes de covoiturage... Ils nous permettent de planifier nos voyages, mais ne sont pas interconnectés ! Il est donc temps de créer une grande centrale de mobilité, regroupant les différentes offres de transports, afin de favoriser leur visibilité. Les compétences de la Région lui confèrent un rôle de chef de file dans la mise en œuvre de cet outil.

Covoiturage et modes doux : des alternatives à développer

Le covoiturage doit être favorisé et organisé de manière à lutter contre l'autosolisme, notamment là où il n'y a pas d'offre de transport en commun. La Région doit prendre sa place de chef de file en gérant l'information, les Départements en réalisant les aires et les intercommunalités en assurant la gestion et l'entretien au quotidien. Incitations financières, voies réservées aux covoitureurs... sont aussi des pistes à étudier. Quant aux modes doux, le CESER propose un tour d'horizon destiné à favoriser leur essor, en particulier pour le vélo, à travers la création de pistes cyclables reliées aux transports en commun ou encore de garages à vélo dans les gares.

C'était un engagement du CESER de Normandie, en réponse à la crise sociale traversée par la France : apporter un éclairage plus vif sur les problématiques quotidiennes des Normands. Le premier volet, consacré aux mobilités, est publié aujourd'hui. D'autres suivront, notamment sur l'accès à la santé.