



Améliorer les mobilités du quotidien

et favoriser
leur soutenabilité

Mai 2019

Présenté par Patrick Morel

RER NORMAND : LE RÉSEAU EST LÀ. UTILISONS-LE !

Favoriser le report modal implique de densifier l'offre de transports en commun, notamment ferroviaire. Il faut donc poursuivre la di-métralisation des dessertes ferroviaires périurbaines sur les axes les plus chargés. En d'autres termes, profiter du

➤ **Pour Caen**, mise en place d'une desserte Bayeux-Caen-Lisieux (avec terminus à Bayeux et à Lisieux).

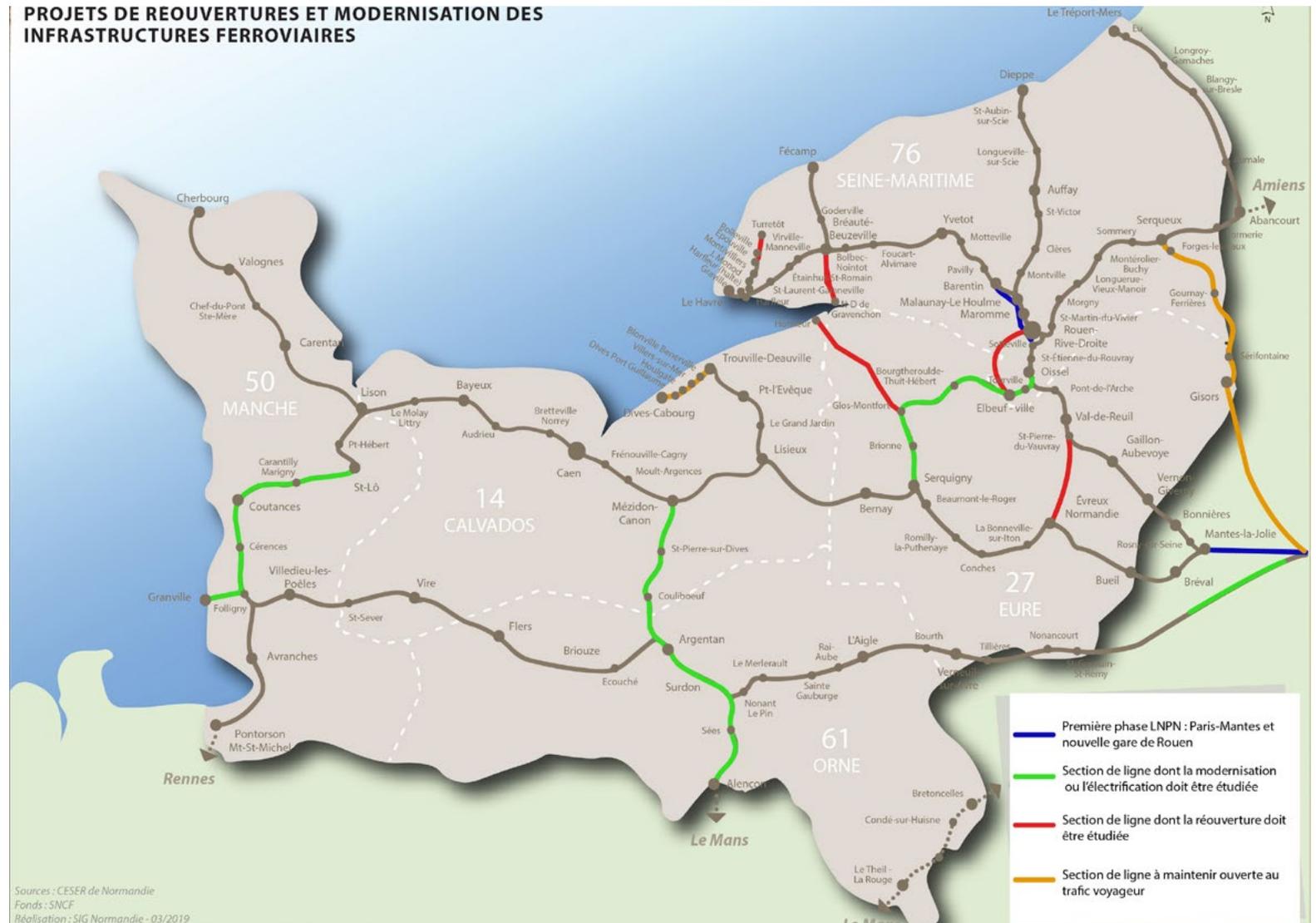
➤ **Pour Rouen**, s'appuyer sur l'axe Yvetot-Rouen-Elbeuf et étudier la réouverture des tronçons Saint-Pierre du Vauvray - Evreux (afin de capter les flux importants d'échanges entre

réseau existant ou à réactiver autour des grandes agglomérations pour créer un réseau de type RER, à même d'assurer des dessertes fines. Le CESER propose par ailleurs de redynamiser l'offre intervalles avec les régions limitrophes.

Rouen, Louviers et Evreux) mais aussi de l'axe Rouen Rive Gauche - Quevilly - Saint-Pierre-lès-Elbeuf (desservant un bassin de près de 100 000 habitants).

➤ **Pour Le Havre**, penser une desserte en étoile vers Fécamp, Rolleville, Notre-Dame-de-Gravenchon, voire Yvetot.

PROJETS DE ROUVERTURES ET MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES



Sources : CESER de Normandie
Fonds : SNCF
Réalisation : SIG Normandie - 03/2019

RÉINVENTER LE TER ET LE SERVICE EN GARE

Au sein du territoire régional, constitué de nombreuses villes moyennes et peu denses, l'usage de l'automobile est omniprésent. Les déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture à près de 80%, contre seulement 6,6% en transports en commun. Globalement, l'usage de la voiture continue à progresser. On peut se réjouir qu'il existe 25 réseaux de transports urbains en Normandie, mais la part modale des transports en commun pour les trajets domicile-travail ne dépasse 10% qu'au sein des réseaux de Caen, du Havre

et de Rouen. Dans ces conditions, comment agir ?

➤ *Pour les TER, une politique d'arrêts, voire de création d'arrêts, couplée à la mise en oeuvre d'une tarification attractive, est nécessaire. La faible fréquentation de certaines gares n'est pas une fatalité. On peut ainsi 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 transports 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 à Caen, Fond du Val et Darnétal à Rouen... en font partie.

➤ *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, ou la difficulté d'une partie de la population à maî-*

triser 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, qui impose 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'espaces de télé-travail...

Accès à Saint-Lazare LE MOUTON DE L'ANGOISSE

La mise en œuvre de la première phase de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), matérialisée par une voie nouvelle entre Paris et Mantes afin de dissocier les trains transiliens et normands, 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 encore définitivement arbitré : ce point décisif nécessiterait l'union sacrée des politiques normands...

RECONSIDÉRER LA PLACE DE LA VOITURE DANS LES VILLES

Au commencement des difficultés, il y avait l'automobile... Prix des carburants, congestion, pollution, la voiture a mauvaise presse, mais pouvoir s'en passer n'est pas à la portée de toutes les bourses. C'est pourquoi le CE-

SER formule des pistes pour encourager le report modal vers les modes doux et actifs, susciter une réflexion sur la place de la voiture et accompagner les populations dans le changement.

➤ *Le temps est venu de créer une **centrale de mobilité** regroupant les offres de transports. Les compétences de la Région lui confèrent un rôle de chef de file dans la mise en œuvre de cet outil. En ce qui concerne les aires de covoiturage, la partition suivante pourrait être envisagée : la Région gère l'information, les Départements réalisent les aires et les intercommunalités assurent la gestion au quotidien. L'incitation à covoiturer pourrait être soutenue par des aides financières ou des voies réservées aux covoitureurs.*

➤ *Une réflexion sur les saturations routières aux heures de pointe pourrait mener à la création de **bureaux des temps** dans les grandes agglomérations.*

➤ *La réduction des vitesses de circulation en centre-ville (zones 30 ou zones de rencontre) pourrait sécuriser la pratique du vélo. Il n'est pas possible de créer des pistes cyclables partout, ni de bannir toute circulation motorisée.*

Finances QUI VA PAYER ?

Aujourd'hui, une part importante des services de transports sont payés par le contribuable (70% pour le TER). Comment alléger un peu la facture ? Le CESER propose :

- la suppression des doublons trains/cars qui existent sur différentes lignes
- la mise à péage public, pour les flux routiers de transit, de certaines routes (A84, A28 entre Rouen et Abbeville)
- l'amélioration de la performance ferroviaire avec la mise en place du cadencement, permettant d'optimiser l'utilisation du matériel et d'accroître la fréquentation.

