

Des RER à Lyon, Marseille ou Toulouse : Est-ce bien raisonnable ?

Les métropoles françaises seront-elles dotées un jour de RER comme Paris ? C'est du moins ce que propose SNCF Réseau dans son schéma directeur présenté au gouvernement.¹ En parallèle, de nombreux candidats aux municipales réclament la mise en place d'un *réseau express métropolitain* dans leur ville. Si l'objectif affiché de ces propositions est de réduire les émissions polluantes et les embouteillages en ville, les solutions retenues impacteront le quotidien de chacun et nécessitent un éclairage des répercussions sur l'économie locale.

L'organisation des villes a considérablement changé ces dernières décennies avec l'affirmation de l'automobile dans les déplacements du quotidien, rapide et individuelle, la voiture a considérablement agrandi l'espace des possibles (maisons individuelles, grandes surfaces, ...). A l'inverse, la part des transports en commun a décliné. Organisés par un réseau de stations, les habitants y ont significativement moins recours quand ils habitent à plus de quelques centaines de mètres d'une station. Ainsi, relancer les mobilités collectives implique une réflexion sur la densité urbaine.

Les équilibres économiques sont centraux pour comprendre la localisation des ménages. Le plus grand accès d'un quartier au reste de la métropole, permis par un arrêt de RER, provoque un accroissement de la demande de logement à proximité des stations. Néanmoins, le faible ajustement du nombre de logement disponible se traduit souvent par une hausse des prix des loyers. L'excès de demande est absorbé par les communes voisines, plus éloignées, conduisant à un étalement urbain et finalement un plus faible recours au transport en commun. Une analyse de la mise en place récente d'un réseau express à Los Angeles montre une densification de l'*emploi* autour des nouvelles stations, mais pas d'augmentation du nombre de *résidents* dans ces quartiers.² Une autre étude sur le RER en Ile-de-France présente des résultats similaires, avec une évolution de la sociologie des résidents, suggérant une *gentrification* des communes du nouveau réseau.³

Les effets sur l'emploi sont tributaires des interactions entre : les gains générés par la densité d'emploi (mutualisation des ressources, co-apprentissage, meilleurs appariements) et les caractéristiques spécifiques de chaque quartier (patrimoine, géographie, ...). Un projet de RER métropolitain doit prendre en compte ces interactions économiques pour cibler les quartiers les plus prometteurs : où une densification de l'emploi permettrait de démultiplier les atouts locaux. Une étude à Bogota, en Colombie, montre que les zones où l'emploi a le plus augmenté étaient aussi ... les plus centrales.⁴ Initialement plus productives, elles bénéficient davantage de l'accroissement de leur marché de l'emploi.

Ces remarques éclairent les enjeux des RER métropolitains. Par exemple, la géographie particulièrement accidentée de Marseille y contraint fortement l'extension de la surface foncière. Cela doit inciter à identifier les zones qui pourront accueillir les navetteurs attirés par l'extension du réseau actuel. La gare Saint-Charles est déjà saturée, et l'offre de logement n'ouvre plus de débouché à moins de renforcer le projet « Euroméditerranée » en développant une *skyline* à la New-

¹ <https://ecologie.gouv.fr/sites/default/files/EF%26SEM-SD%20VF%2006%2004%202020.pdf>

² C. Severen. *Commuting, Labor, and Housing Market Effects of Mass Transportation*. FED Philadelphia, 2019.

³ T. Mayer et C. Trevien. *The impact of urban public transportation evidence from the Paris region*. Journal of Urban Economics, 2017.

⁴ N. Tsivanidis. *Evaluating the Impact of Urban Transit Infrastructure: Evidence from Bogota's TransMilenio*. UC Berkeley, 2020.

Yorkaise pour contourner les contraintes physiques ! A Lyon ou Toulouse, la géographie est plus clémente, en résulte la cohabitation avec d'autres agglomérations. L'offre de transport doit y être clarifiée avec : des TER reliant le pôle des agglomérations de la région et un RER centré sur les mobilités du quotidien. Le premier réseau existe déjà et doit être concentré sur un minimum d'arrêts. Le second, le nouveau RER, ne doit servir qu'une aire urbaine à la fois, pour favoriser son insertion dans le tissu urbain et fournir un service adapté à des usages fréquents (horaires, ponctualité, places debout, ...).

La France a besoin de métropoles dynamiques. Cela implique de mettre en valeur leurs atouts (centres de décision, universités, ...) et d'y faciliter les mobilités quotidiennes, afin de stimuler l'économie locale et de permettre l'accueil des nouveaux résidents. Ces objectifs doivent s'accompagner d'une réduction massive des émissions carbone. La prise en compte de l'intermodalité doit encourager l'usage des vélos en libre-partage pour réduire le temps d'accès aux stations du RER.

De telles ambitions nécessitent une gouvernance claire, potentiellement indépendante de la gestion du reste des affaires locales. En s'inspirant par exemple des *Waterschap* hollandais : conseils élus par la population pour gérer (uniquement) l'administration des *polders* (terres endiguées), dans un principe de « démocratie fonctionnelle ». Par ailleurs, une limitation des projets de RER sur quelques métropoles, au début, doit permettre de concentrer les moyens de l'Etat et d'identifier les bonnes pratiques. Enfin les objectifs à atteindre en terme d'aménagement urbain doivent être clairement définis, et le RER ne doit être qu'un moyen de les atteindre.