

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR
SOLUTIONS MOBILITÉ : EXTENSION DU TRANSPORT INTERURBAIN



Transport de PERSONNES

La mise en place de transports interurbains est essentielle pour améliorer la desserte des centres-ville des Métropoles et s'inscrit dans le cadre du Service express régional métropolitain (SERM). En renforçant l'offre ferroviaire et en la complétant par d'autres modes, le SERM est une solution de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. L'amélioration des conditions de déplacement permet de faire reculer l'usage de la voiture, notamment dans les agglomérations marquées par les pics de pollution.

C'est aussi un atout pour le climat et l'énergie : lorsqu'il permet de faire reculer l'usage de la voiture, le SERM contribue à la baisse des consommations de carburant et d'émissions de GES.

De quoi parle-t-on ?

Le Service express régional métropolitain a pour objectif de fournir aux usagers un mode de transport facile d'accès et de proximité. Il permet des interconnexions vers les pôles économiques et attractifs du territoire, et de relier des zones d'habitation entre elles, ou des grandes gares.

Véritable projet d'envergure, le SERM a pour vocation de renforcer la desserte du territoire, en agissant sur le maillage ferroviaire (augmentation de la circulation des trains, dynamisation des lignes clés du réseau) mais aussi en intégrant des bus à haut niveau de service, des réseaux cyclables et, le cas échéant, des services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage, etc. Le SERM représente donc une action ambitieuse et majeure pour les changements de comportement et des modes de déplacement des citoyens.



Où, pour qui ?

Territoires urbains/grandes aires urbaines, et villes moyennes et rurales alentour

TEMPS
de mise en œuvre

De 5 à 10 ans

Restructuration du réseau de transports, mise en place logistique, concertations, phases de communication à prévoir.

COÛTS

d'investissement



d'usage



Plusieurs centaines de millions d'euros. Coût dépendant de l'ampleur de la restructuration du réseau (nécessite aussi d'augmenter les fréquences, de créer de nouvelles lignes de dessertes, etc.)

IMPACTS

positifs sur la qualité de l'air (émissions)



Action sur les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), polluants traceurs du trafic routier et sur les particules (PM₁₀ et PM_{2.5})

Quels avantages ?

RÉDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE DANS LES MÉTROPOLES

En facilitant et encourageant le recours aux transports en commun, la mise en service d'un SERM permet de réduire le trafic routier sur un territoire fortement urbanisé, les embouteillages et les pics de pollution qui en découlent.

FAVORISER L'ATTRACTIVITÉ ET LE DYNAMISME D'UN TERRITOIRE

Le SERM favorise l'interconnexion entre les différentes zones d'un bassin de vie. Il offre une meilleure desserte des zones isolées (rurales) vers les grands centres urbains, participant au dynamisme, notamment économique du territoire.



- 100 000 t de GES

évités grâce à la mise en service du SERM de Montréal.

Source : ► [accès](#)



3,3 millions de salariés

parcourent plus de 25 km en voiture pour aller travailler.

Source : ► [accès](#)



Grandes étapes de projet



De 5 à 10 ans

Planification

- État des lieux du réseau de transports et de la fréquentation actuelle des lignes ;
- Identification des points forts/faibles du réseau, des zones isolées nécessitant une amélioration des dessertes par transports en commun.

Conception et réalisation

- Plan amélioré du réseau de transports avec les nouveaux aménagements prévus ;
- Réalisation des travaux d'aménagement des lignes, en commençant par la réadaptation et la remise aux normes de l'existant.

Suivi et évaluation

- Trafic routier (débit sur les voies) ;
- Nombre de voyageurs dans les transports en commun (par commune) ;
- Nombre d'abonnements achetés par les utilisateurs ;
- Nombre de km parcourus en voiture individuelle par les usagers ;
- Émissions et concentrations issues du transport routier ;
- Campagnes de communications réalisées auprès de la population.

Communication et sensibilisation

Communication forte auprès de la population pour informer les usagers des nouvelles possibilités de déplacement.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

- Prévoir des travaux de réaménagement des voies (réfection, reprofilage, etc.) et la mise en place d'une signalisation claire pour ses usagers.
- Inscrire cette solution dans une politique globale en faveur des mobilités alternatives (actives, partagées, etc.) en s'appuyant par exemple sur le déploiement du covoiturage à destination des gares (via des plateformes de mise en relation, des arrêts de covoiturage, des parkings relais, des incitations financières, etc.).
- Prévoir une campagne de communication auprès des usagers et mettre en place une tarification préférentielle pour les usagers des transports en commun.

IMPACTS sur la qualité de l'air et perspectives



Impacts sur la qualité de l'air à moyen terme

Émissions

- Quantité de polluants rejetés dans l'atmosphère



Effet majeur

Baisse attendue des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), polluants traceurs du trafic routier et des particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) issues de l'échappement et de l'abrasion.

Concentration

- Proportion de polluants dans l'air



Effet majeur

Baisse attendue des concentrations en NO₂ à proximité des axes routiers, en lien avec la réduction des émissions de polluants émis localement par le trafic routier.

Exposition

- Estimation du niveau de pollution auquel est soumise une population



Effet majeur

Cette solution d'envergure aura un impact sur l'exposition de la population en particulier pour le dioxyde d'azote.

Néanmoins, cet effet sera plutôt visible sur le long terme, avec le report progressif vers les modes de transports publics comme le train, le métro ou le tram, et en zone urbaine où les concentrations en NO₂ sont plus importantes qu'en zone rurale.



Impacts sociétaux

- Déplacements facilités (interconnexion ville-zone rurale) ;
- Report modal facilité ;
- Amélioration de l'accès à la mobilité aux personnes ne pouvant pas conduire (personnes âgées, jeunes, etc.).



Impacts sur l'attractivité de mon territoire

- Réduction du trafic sur les axes les plus empruntés du territoire ;
- Réduction du bruit liée à la baisse du trafic (attention, à limiter la vitesse pour ne pas avoir d'effet inverse) ;
- Attractivité économique (dynamisme).



Réglementations & incitations

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 dans ses actions clés promeut l'amélioration de la mobilité de tous et partout, et notamment au travers d'un objectif de « créer l'équivalent des RER autour de métropoles ou sur des axes structurants » en multipliant le nombre de trains quotidiens, afin d'offrir à tous des déplacements plus propres.

Depuis décembre 2023, la loi SERM encadre le développement d'ici dix ans d'un réseau de RER métropolitains dans dix grandes agglomérations, hors Île-de-France, pour désenclaver certains territoires et décarboner les transports (en savoir plus [ici](#)).

Conseils et points de vigilance

UN PROJET AMBITIEUX

Un SERM nécessite une révision des modes de transports existants, et une coordination associée à l'intermodalité des transports du territoire, par exemple disposer d'un nombre de rames de trains suffisant pour assurer des passages fréquents pour les usagers. L'augmentation du nombre de rames et le développement du réseau nécessitent une logistique importante de la part du territoire en collaboration avec les multiples acteurs et partenaires du projet.

En outre, ce type de solution a un coût conséquent, bien que dépendant de l'ampleur du territoire. Le suivi et l'entretien du réseau, associés à une augmentation de la fréquence de desserte et à une évolution des différentes lignes et moyens de communication nécessitent des investissements sur le long terme.

UNE GOUVERNANCE COMPLEXE

Cette action nécessite également la collaboration de multiples acteurs. La loi SERM donne des directives spécifiques sur la gouvernance de ces réseaux : ils devront faire l'objet d'une concertation entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Les maires des communes concernées par un projet de SERM devront être informés avant son déploiement.

Lorsque deux métropoles sont proches (moins de 100 km), l'opportunité d'une mise en œuvre conjointe d'un projet de SERM pourra être étudiée.

S'inspirer des retours d'expérience



UN REME À STRASBOURG EN 2030

Strasbourg a lancé fin 2022 son REME (Réseau Express Métropolitain Européen) pour un achèvement prévu en 2030. La première étape de ce projet a été l'ajout de 800 trains par jour sur les lignes déjà existantes du territoire. À terme, la fréquence souhaitée des trains sur les lignes du réseau serait de 15 à 30 minutes.

Plus d'infos : ► [accès](#)

UN RER MÉTROPOLITAIN À BORDEAUX

À Bordeaux, un projet de REM a vu le jour en 2020, porté par l'agglomération de Bordeaux Métropole, et en partenariat avec le Département de la Gironde, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'État. Celui-ci a pour objectifs principaux d'améliorer la desserte des trains depuis et vers Bordeaux Métropole, et de créer de nouvelles lignes de car.

Plus d'infos : ► [accès](#)

LE LÉMAN EXPRESS, ENTRE LA FRANCE ET LA SUISSE

Un réseau ferroviaire transfrontalier de 230 km a vu le jour en 2019, le Léman Express. Il permet une liaison facilitée entre la France et la Suisse, pour pallier la faible part des transfrontaliers prenant les transports en commun (16 % des 550 000 déplacements frontaliers quotidiens). Un pass unique a été créé pour permettre aux utilisateurs d'effectuer facilement leur voyage transfrontalier avec un seul titre.

Plus d'infos : ► [accès](#)



ademe.fr



012402-12