



Madame la Présidente de la Métropole
BP48014
13567 Marseille cedex 2

Le 10 Décembre 2024,

**Contribution de la FNAUT-PACA
à l'enquête publique sur le SCOT 2024 de la Métropole AMP**

1. Introduction

La lecture du projet de SCOT AMP 2024 confirme que la Métropole AMP ne s'oriente pas actuellement vers la construction d'un RER Métropolitain, ce qui ne nous paraît pas acceptable et doit être corrigé.

Pour prouver cette assertion, nous avons donné pour comparaison en Annexe 1 et 2 des extraits des projets de SCOTS 2024, respectivement de la Métropole AMP et de la Métropole de l'agglomération lyonnaise en matière de RER. On voit que le SCOT de l'agglomération lyonnaise est en accord avec les orientations gouvernementales en matière de RER métropolitain. Ce SCOT insiste sur l'importance du développement d'un tel RER pour la Métropole. Il en décrit les détails et annonce clairement l'horizon 2030 pour sa mise en œuvre. On va montrer que ce n'est pas le cas pour le SCOT de la Métropole AMP.

2. La construction des RER métropolitains à l'ordre du jour

Dans sa déclaration du 28 Novembre 2022, le Président de la République a mis en avant la nécessité des RER (Réseaux Express régionaux) Métropolitains pour « tenir nos ambitions en matière d'écologie ». Le terme « RER » renvoie à l'utilisation de lignes ferroviaires électrifiées et cadencées mises en réseau. Ce type de réseau est largement développé en Europe avec environ 70 RER. En France, le seul RER en exploitation est celui de l'Ile de France.

La mise en « réseau » des futurs Services Express Régionaux Métropolitains est en effet la bonne solution pour résoudre les problèmes liés à la mobilité interurbaine de la Métropole AMP, qui est la deuxième Métropole de France.

La deuxième métropole de France, avec ses 3150 km² et ses 1 900 000 habitants, peut-être une opération pilote pour le développement d'un tel RER, permettant en particulier le maillage des grands pôles d'activités de la Métropole et facilitant les relations entre les grandes villes.

Elle s'apparente par certains côtés à l'Ile de France, avec ce grand territoire où les voies ferrées sont appelées à jouer un rôle essentiel pour la Mobilité. Un financement par l'Etat de l'ordre de 40 Milliards d'Euros a été trouvé pour les investissements du Grand Paris Express, un

financement similaire devrait être dégagé pour le Grand Marseille Aixpress (5 Milliards d'Euros ?).

Par ailleurs, la loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), portée par le député des Bouches du Rhône Jean-Marc Zulesi, a été adoptée le 16 juin 2023 à l'Assemblée Nationale. C'est un pas très important dans la bonne direction qui encadre le processus administratif associé aux Services Express Régionaux Métropolitains (SERMs). Ce processus administratif comprend la labellisation puis l'obtention du statut qui ouvre la voie au financement.

3. Une comparaison des SCOTS 2024 de l'agglomération lyonnaise et de la Métropole AMP par rapport à la question du RER Métropolitain

Le SCOT 2024 de l'agglomération lyonnaise (extraits en Annexe 2)

Le SCOT de l'agglomération lyonnaise s'engage vraiment dans la construction du RER métropolitain de l'agglomération lyonnaise. Cette construction a déjà commencé à partir des lignes existantes qui comportent notamment trois tram-trains. Le SCOT annonce « un véritable RER Lyonnais à l'horizon 2030 » (Annexe 2). Le PADD propose un développement coordonné du réseau ferré régional et des réseaux départementaux et urbains.

« Le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise constitue le fondement de ce que pourrait être à horizon 2030 un véritable RER Lyonnais. En effet, l'objectif de Réseau express vise à faire exister au-delà de la ville centre un réseau structurant de transport collectif à partir du réseau existant qui constitue en fait une pseudo-étoile ferroviaire ». (PADD p.52)

Le SCOT 2024 de la Métropole AMP (extraits en Annexe 1)

La lecture du projet de SCOT de la Métropole AMP montre que le projet du RER Métropolitain de la Métropole AMP est loin d'avoir été vraiment initié.

On voit tout au contraire en Annexe 1, qu'il y a une grande prudence en ce qui concerne les échéances en matière de RER : « Plusieurs projets doivent permettre, à terme, de créer un réseau ferroviaire et d'autocars « express » interurbains » (PADD, p.32). La mention « à terme » montre qu'il n'y a aucun véritable calendrier, et que dans l'esprit des rédacteurs les autocars express interurbains sont appelés certainement à jouer un rôle essentiel en concurrence avec le réseau ferré.

4. La valorisation du réseau TER de la Métropole par un RER métropolitain

La FNAUT-PACA propose au contraire, à l'intérieur d'un collectif (Annexe 4), le développement d'un RER Métropolitain dans un document qui est sur le site web de l'Association [1]. Une première carte de ce réseau est fournie en Annexe 3, elle est associée à la description de 5 Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Le SERM 3 Pertuis-VAMP est proposé avec un tram-train.

La nouvelle étoile ferroviaire d'Aix en Provence est décrite dans deux publications [2] et [3]. Pour la FNAUT-PACA, ce RER peut constituer un véritable vecteur de développement en favorisant une connexion facile entre les pôles d'activités et en offrant une relation facile entre les villes de la Métropole. Le RER participe ainsi à la construction de la Métropole.

La Métropole AMP en effet, est parcourue par un réseau dense de lignes TER qui passent au cœur des pôles de proximité. 8 lignes TER traversent ainsi la Métropole AMP. Chacun des 6

bassins de mobilité de la Métropole est souvent parcouru par plus de 3 lignes, ce qui indique un fort potentiel pour le report modal vers le train. Ce potentiel n'est pas valorisé à l'heure actuelle, ce qui explique le faible report modal vers les transports en commun dans la Métropole et en particulier vers les trains. Certaines lignes sont fermées aux voyageurs. La valorisation passe par les actions classiques suivantes pour passer à un RER métropolitain :

- L'utilisation des **40 gares SNCF en service** qui couvrent le territoire de la Métropole AMP avec un réseau de transport urbain adapté
- Création de haltes supplémentaires
- Deux lignes TER courtes doivent être réactivées aux voyageurs.
- Dans le cadre de la transition énergétique 5 lignes sur 8 doivent être électrifiées
- Plusieurs lignes doivent être dédoublées sur des longueurs à optimiser pour faciliter le cadencement qui est essentiel pour un RER
- Implantation de Pôles d'Echanges Multimodaux permettant l'accès facile aux gares

5. Le développement du réseau ferroviaire à l'arrêt depuis 2015 dans la Métropole AMP

Les investissements substantiels de la Métropole en matière de mobilité dans la ville de Marseille, dans les 15 projets de Marseille en Grand, constituent un réel progrès. Ils concernent essentiellement les tramways et la rénovation du métro de la ville. Le réseau de bus qui est essentiel à Marseille reste encore à restructurer.

Ces projets vont permettre de rattraper une partie du retard historique, si on compare l'offre de transports avec Lyon.

En effet, historiquement la ville de Marseille a tardé à développer les tramways (15 km de tramway contre 110 km de tramway à Lyon) et son métro (23 km contre 33 km).

Par contre, l'investissement en matière de Mobilité pour la Métropole hors Marseille est largement insuffisant et pratiquement inexistant dans Marseille en Grand, si on exclut le Val tram d'Aubagne. Il est à craindre maintenant, si on suit le SCOT AMP 2024, que la même erreur se reproduise en favorisant cette fois les bus express par rapport au RER Métropolitain.

Ainsi, pour illustrer ce constat, on constate dans le territoire du pays d'Aix, depuis 2015, un arrêt presque complet des investissements de la Région, qui organise les mobilités ferroviaires. Cet aspect est visible dans les Contrats de Plan Etat Région. On peut citer en particulier :

- Annulation de l'électrification de la ligne ferroviaire Marseille-Aix dans la modernisation MGA2 (2015-2021). Les trains consomment actuellement deux millions de litres par an
- Réduction des dédoublements de ligne sur Marseille-Aix dans MGA2 ce qui ralentit la circulation des trains
- Diminution d'un facteur 2 au redémarrage de la fréquentation des voyageurs à 5000 voyageurs par jour sur Marseille-Aix en 2022 après MGA2, alors que la fréquentation devait doubler à 15000 voyageurs par jour !
- Refus depuis 8 ans de circuler un tram-train pour desservir la zone d'activité des Milles. Les circulations voyageurs sur cette ligne ont cessé en 1939
- La Métropole préfère faire circuler un BHNS sur l'emprise de la voie ferrée des Milles (à l'horizon 2035 dans le cadre de Marseille en Grand)
- Tarification SNCF très défavorable sur Marseille-Aix en comparaison des bus

Illustration : la halte et le PEM de La Calade ne sont pas inscrits dans le SCOT AMP 2024

La ville d'Aix en Provence avec ses 150 000 habitants ne possède toujours qu'une seule gare SNCF sur son territoire ! Cette situation ne favorise évidemment pas le report modal. Cinq haltes ou gares sont donc envisagées dans le projet de RER Métropolitain de la FNAUT-PACA et visibles sur la carte de l'Annexe 3.

En priorité, la FNAUT-PACA demande sans succès, depuis 2015, l'ouverture des haltes de La Calade et de Venelles. La halte et le PEM de Venelles apparaissent enfin dans le SCOT AMP 2024 sans calendrier, mais curieusement pas ceux de La Calade. Le site de la Calade est exceptionnel. Les bâtiments et les voies de l'ancienne gare sont encore visibles, permettant facilement le croisement des trains. Ce site qui fait l'objet d'une OAP, est situé sur la D7N à 8 km de la gare d'Aix en Provence. Le futur PEM de La Calade est donc idéalement situé pour collecter les usagers en provenance de St Cannat, Lambesc, Puyricard et Eguilles en direction d'Aix en Provence, les Milles et Marseille.

Le PEM de Lignane sur le réseau de bus a été sélectionné actuellement dans le SCOT AMP 2024, un peu plus loin sur la D7N, favorisant le réseau des bus qui, on le sait, sont pris dans la circulation aux heures de pointe. Ce PEM est tout à fait inapproprié et il est certain que peu d'usagers retiendront cette solution. Ce choix confirme une certaine méconnaissance du secteur et également que la réflexion sur le RER Métropolitain n'a pas vraiment commencé dans la Métropole.

6. L'absence du RER Métropolitain, dans Marseille en Grand

Le tableau des financements pour Marseille en Grand a été présenté au CA du GIP Mobilités de la Métropole AMP. Il comporte :

- 1629 M€ pour les 9 projets concernant la ville de Marseille
- 287 M€ pour 6 projets concernant la Métropole hors Marseille (1 000 000 d'habitants)

Le volet du développement du RER Métropolitain n'est pas traité dans Marseille en Grand, ce qui explique ce déséquilibre.

Cette absence a été dénoncée par la FNAUT-PACA et certaines organisations patronales au cours des réunions du Conseil d'Administration de Marseille en Grand.

L'absence de syndicat unique dans la Métropole, gérant tous les transports de la Métropole (bus, trains, tramway, métro) à l'image de celui de l'Ile de France, n'a en effet pas permis d'intégrer la construction du RER Métropolitain dans Marseille en grand (Annexe 4). Un syndicat, administré par les élus représentatifs des différents territoires, comme c'est le cas dans l'Ile de France et dans la Métropole de Lyon, est demandé dans la proposition 43 du rapport Woerth de Mai 2024.

Il y a donc urgence à réformer l'organisation des Mobilités de la Métropole vers un syndicat unique avec un Conseil d'Administration d'élus. Cette réforme est demandée de longue date sans succès par la FNAUT-PACA à l'intérieur d'un collectif.

7. Conclusion

Les orientations du SCOT de la Métropole AMP en matière de Mobilité ne nous apparaissent pas conformes aux orientations gouvernementales si on considère le développement du RER Métropolitain pour la Métropole AMP. Certes la labellisation d'un RER sur Marseille a été délivrée par l'Etat cet été.

Néanmoins, en vue de l'obtention du statut par arrêté les Régions devront présenter "*un dossier approfondi, qui devra préciser les objectifs, la feuille de route pour les atteindre, le plan de financement ainsi que la gouvernance du projet*". A la lecture du SCOT AMP 2024 on réalise qu'on est malheureusement très loin de cette étape. Cette inaction a des conséquences graves pour la construction de la Métropole.

Le SCOT 2024 de l'agglomération lyonnaise montre que le RER Métropolitain est dans leur cas au centre du SCOT. La Région PACA invoque la réalisation de la gare souterraine de Saint Charles (2037 ?) pour justifier son inactivité et la maigreur des Contrats de Plan Etat Région dans le volet mobilité voyageurs concernant la Métropole. Le volet mobilité (2021, 2027) n'est toujours pas disponible alors que nous sommes en 2025 ! En fait de nombreux projets proposés par les Associations d'usagers pourraient être entrepris dès maintenant et sont indépendants de la gare Saint Charles. La FNAUT-PACA demande donc que la description du RER Métropolitain de la Métropole AMP soit approfondie avec un calendrier dans le SCOT AMP 2024, à l'image de ce qui a été fait pour le SCOT 2024 de l'agglomération lyonnaise.

Références

[1] « Un RER pour la Métropole AMP » (site web FNAUT-PACA) mise à jour Octobre 2024

[2] « La Nouvelle Etoile ferroviaire d'Aix-en-Provence »
N° 121 Hors-Série p. 18 du Journal des Transports

[3] « Le regard de la FNAUT- un tram-train pour la desserte Pertuis-Aix en Provence-VAMP »
Vie du Rail 23 Septembre 2023 p. 47

Annexe 1 : SCOT AMP 2024

Extrait du PADD du SCOT AMP 2024 Préambule (p.15)

Le développement d'une offre complète de mobilité est identifié comme une priorité au service de cette nouvelle ambition. Par la structuration d'un « réseau armature » et d'une offre de transports collectifs fiable et performante, à l'appui des principaux pôles résidentiels et économiques, par l'essor des mobilités douces et actives, par la mise en place de solutions logistiques adaptées, la mobilité joue un rôle majeur en termes de qualité de vie (circulation apaisée, qualité de l'air, diminution des nuisances sonores) et globalement dans la réussite des politiques métropolitaines, qu'elles soient économiques ou d'aménagement.(p.15)

Extrait du PADD du SCOT AMP 2024 (p.32)

ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT EN COHÉRENCE AVEC LE DÉPLOIEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ

Poursuivre le développement du réseau de transports en commun urbain à haut niveau de service

Afin de réduire la part des déplacements en voiture individuelle et faciliter l'accès aux zones d'emplois situées en milieu urbain et aux secteurs denses, la réalisation progressive des réseaux de transports collectifs doit être coordonnée au développement urbain existant et à venir dans une logique de cohérence urbanisme/transport.

Plusieurs projets de transports urbains sont engagés ou à l'étude :

- extension du métro et de lignes de tramway à Marseille et Aubagne ;
- création ou extension de lignes de bus à haut niveau de service : Marseille, Aixpress, Zenibus Marignane-Plan de Campagne, projets à Aubagne (Chronobus), Salon-de-Provence, Martigues/Port-de-Bouc, Istres et Miramas ;
- transport par câble envisagé pour relier l'aéroport Marseille Provence et la gare VAMP;
- plateforme donnant l'accès à une offre de mobilité unifiée tous modes.

Des prolongements potentiels de ces lignes à haut niveau de service pourront, à long terme, faire l'objet d'études complémentaires, afin de faciliter l'accès aux bassins d'emplois et en cohérence avec les projets de développement urbain.

Structurer le système de mobilité métropolitain et organiser la chaîne des déplacements multimodaux à toutes les échelles

Plusieurs projets doivent permettre, à terme, de **créer un réseau ferroviaire et d'autocars « express » interurbain, plus attractif car mieux cadencé au travers :**

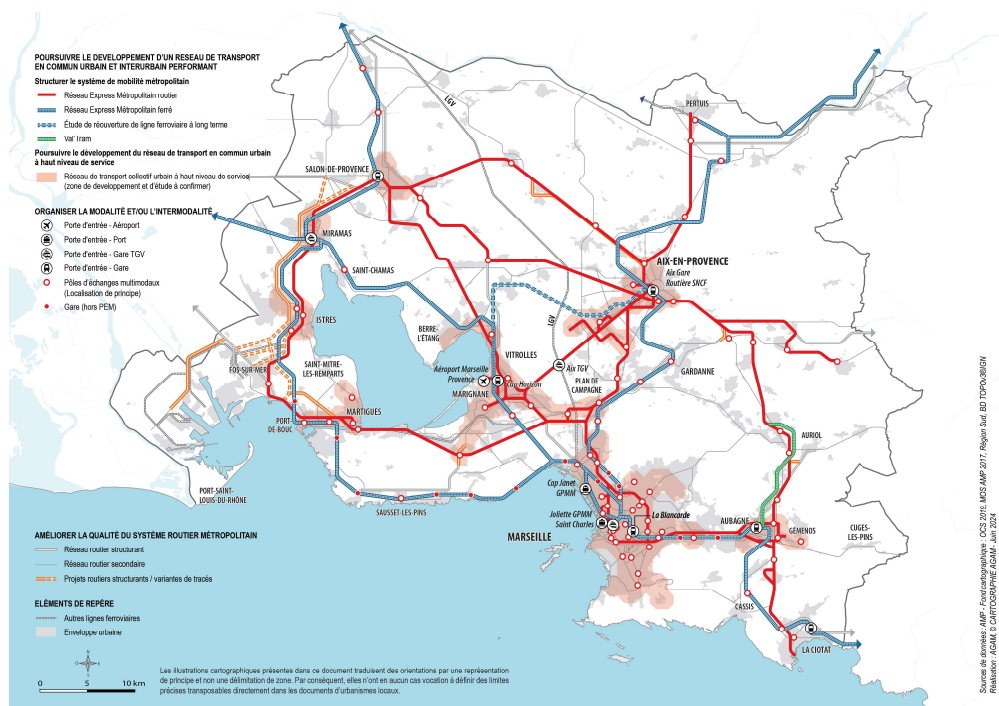
- du réaménagement du plateau de la Gare de Marseille Saint-Charles et de la création de la gare souterraine, permettant d'améliorer la régularité et d'accroître l'offre ferroviaire Intercités;
- de la réalisation du réseau TER : lignes cadencées Marseille-Gardanne-Aix, Marseille-Aubagne et Marseille-Miramas-Salon ;
- du tramway interurbain de la Vallée de l'Huveaune sur la voie de Valdonne (Valtram), de la modernisation des lignes ferroviaires (Côte Bleue), de projets de réouverture de lignes ferroviaires à long terme (Aix-en-Provence/Rognac), ainsi que d'études pour la réutilisation des emprises ferroviaires sur l'ancienne ligne Gardanne-Carnoules. Ces projets nécessitent la préservation du potentiel que constituent les anciennes voies ferroviaires sur le long terme ;

- du développement de lignes de car interurbaines entre Marseille, Aix-en-Provence, les villes moyennes et les principaux pôles d'emplois (Arbois, zone industrielle de Fos-sur-Mer, Vitrolles-Marignane...), réseau express métropolitain à haut niveau de service (fréquence, amplitude horaire étendue...) préfigurant la mise en place d'un Service Express Métropolitain Régional.

Extraits du DOO du SCOT AMP 2024 p.43

Structurer le système de mobilité métropolitain

- En s'appuyant sur la carte n°6 du recueil cartographique, il convient de prévoir les conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de mobilité performante :
 - Poursuivre le développement du réseau de transports collectifs à haut niveau de service, en s'appuyant notamment sur des réseaux express ferroviaires et routiers : le Réseau Express Métropolitain (REM), préfigurant la mise en place d'un Service Express Métropolitain Régional (SERM).
 - Structurer et organiser la chaîne de déplacement multimodaux à toutes les échelles, en articulation avec ces réseaux.
 - Connecter cette offre avec celle des territoires limitrophes.
- Programmer la mise en œuvre, du SERM, qui comprend un haut niveau de service routier et ferroviaire articulés et complémentaires. Cela passe par plusieurs étapes :
 - le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles et la création de la gare souterraine, permettant d'améliorer notamment la régularité et d'accroître l'offre ferroviaire intercity ;
 - la réalisation d'un service TER plus cadencé (TER+) sur les principaux corridors : lignes Marseille-Aix, Marseille-Aubagne, Marseille-Miramas et Marseille-Miramas-Salon de Provence à long-terme;
 - la modernisation des lignes ferroviaires (côte bleue, Marseille/Gardanne/Aix-en-Provence) et projets de réouverture de lignes ferroviaires à long terme (Aix-en-Provence-Rognac) ainsi que la réalisation du tramway interurbain Valtram;
 - le développement de lignes de car interurbaines entre Marseille, Aix-en-Provence, les villes moyennes et les principaux pôles d'emplois (Arbois, zone industrielle de Fos-sur-Mer, Vitrolles-Marignane, Vallée de l'Arc, Aubagne, etc....).



Annexe 2 : Extraits du SCOT 2024 de l'agglomération lyonnaise

Extrait du PADD du SCOT 2024 de l'Agglomération lyonnaise p.52 Architecture du projet

2.4 Structurer une offre de transport autour d'un réseau express métropolitain (RER lyonnais)

Si, historiquement, le développement de l'urbanisation de l'aire métropolitaine s'est réalisé autour du réseau routier et autoroutier, le Scot de l'agglomération fait le choix de faire de l'étoile ferroviaire lyonnaise l'ossature du futur RER Lyonnais, seul à même d'assurer à terme un fonctionnement complémentaire au système automobile à l'échelle métropolitaine. Il partage ce choix avec l'ensemble des Scot de l'aire métropolitaine.

CONSTITUER À L'HORIZON 2030 UN VÉRITABLE RER LYONNAIS

Le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise constitue le fondement de ce que pourrait être à horizon 2030 un véritable RER Lyonnais. En effet, l'objectif de Réseau express vise à faire exister au-delà de la ville centre un réseau structurant de transport collectif à partir du réseau existant qui constitue en fait une pseudo-étoile ferroviaire (réseau de l'ouest lyonnais indépendant, réseau global peu lisible).

Compléter et restructurer le réseau ferroviaire

À plus long terme, l'enjeu consiste à compléter et restructurer ce réseau, à afficher clairement le rôle de chacune des gares. Pour atteindre cet objectif, des investissements de capacité seront nécessaires au niveau du nœud ferroviaire lyonnais et des interconnexions devront être recherchées entre les branches des réseaux ferroviaire et urbain.

Mieux utiliser les infrastructures existantes

L'hypothèse de capacités d'investissement des collectivités durablement limitées, les choix opérés prioritairement en faveur du logement et des transports collectifs, conduisent à être davantage sélectif sur les nouveaux investissements routiers et à imaginer de nouvelles modalités pour optimiser l'utilisation des infrastructures existantes (péage, limitation de vitesse, réservation de voies pour les transports collectifs ou le covoiturage).

En matière de transports collectifs, la coordination entre les différentes offres (RER, bus, lignes interurbaines) doit encore être renforcée à l'échelle métropolitaine. L'accessibilité aux gares et stations du RER doit être améliorée, que ce soit en modes doux, en transports collectifs ou en voiture.

Ce principe implique notamment d'augmenter significativement l'offre en termes de parcs - relais en mobilisant des acteurs pour déterminer la localisation et prévoir les emprises nécessaires des futurs parc-relais à l'horizon 2030. Ces choix s'effectueront en cohérence avec ceux opérés par les Scot voisins dans ce domaine.

Passer de l'étoile à la toile

Afin de viser une desserte de l'ensemble du territoire, passant notamment par un meilleur

maillage, il faut prévoir, au-delà de la mise en place d'un système radial, le déploiement de lignes de rocade permettant d'évoluer progressivement du modèle de l'étoile vers celui de la toile : ce maillage s'appuie par exemple sur la mise en place de lignes structurantes nord - sud dans le Centre-Est, et sur le prolongement de la ligne de l'Ouest lyonnais vers Givors ainsi que sur la réouverture de la ligne Lyon - Trévoux.

Dans cette optique, le Scot préconise la recherche de solutions alternatives de financement, tant auprès des usagers concernés (péages / taxes) qu'auprès des territoires partenaires à l'échelle métropolitaine. Dans ce cadre, le Scot soutient l'idée d'une organisation des transports à l'échelle métropolitaine assurant participation politique et financière élargie au développement du système de transport.

URBANISER PRIORITAIREMENT AUTOUR DU RER

Localiser prioritairement le développement autour des gares

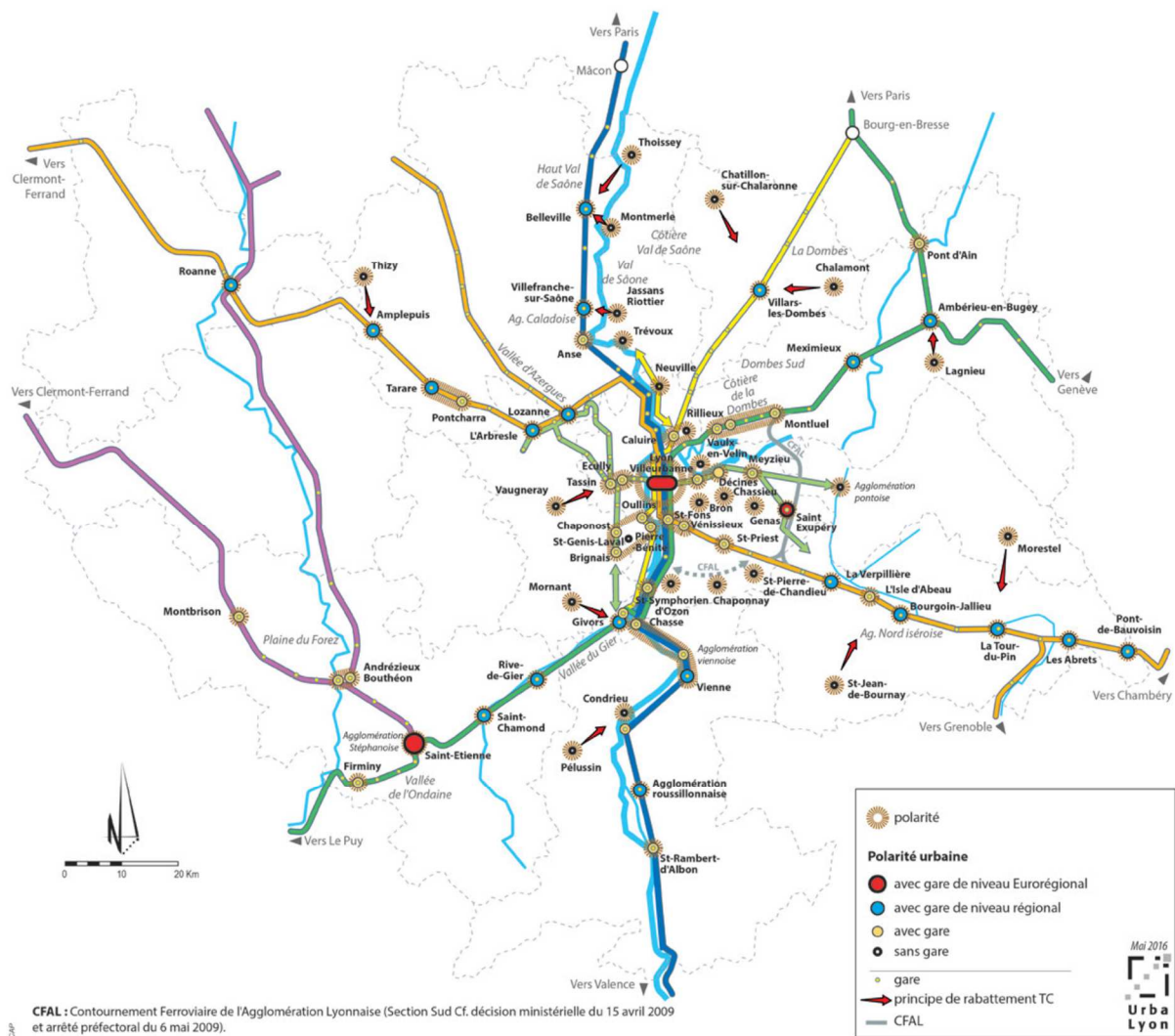
Il s'agit de localiser prioritairement le développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois, notamment tertiaires, d'abord dans les secteurs situés à proximité immédiate des gares et stations du RER, ensuite dans des périmètres plus larges où le rabattement par d'autres modes apparaît pertinent.

Extrait du DOO du SCOT 2024 Agglomération lyonnaise p.114

2.3.1. Orientations pour le maillage du territoire en transports collectifs

Le PADD propose un développement coordonné du réseau ferré régional et des réseaux départementaux et urbains, selon une logique d'échelles correspondant aux territoires vécus, qui s'affranchit, pour des raisons de fonctionnalité, des périmètres institutionnels :

- le projet de Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise a pour ambition d'améliorer l'intermodalité entre les axes ferroviaires périurbains, le tramway express de l'Est lyonnais et les trois grandes lignes de métro A, B et D ;
- le réseau des transports collectifs d'agglomération, constitué des lignes de tramway, des lignes de trolleybus, et des lignes de bus et de cars à haut niveau de service, des funiculaires et de la ligne de métro C, complète les axes du Réseau express ;
- les transports collectifs complémentaires ou de proximité, assurant une fonction de maillage des bassins de vie, permettent, par un réseau adapté, l'accessibilité des habitants aux équipements et services intermédiaires au sein de chaque bassin.



CONSTRUIRE LE RÉSEAU EXPRESS DE L'AIRE MÉTROPOLITAIN LYONNAISE

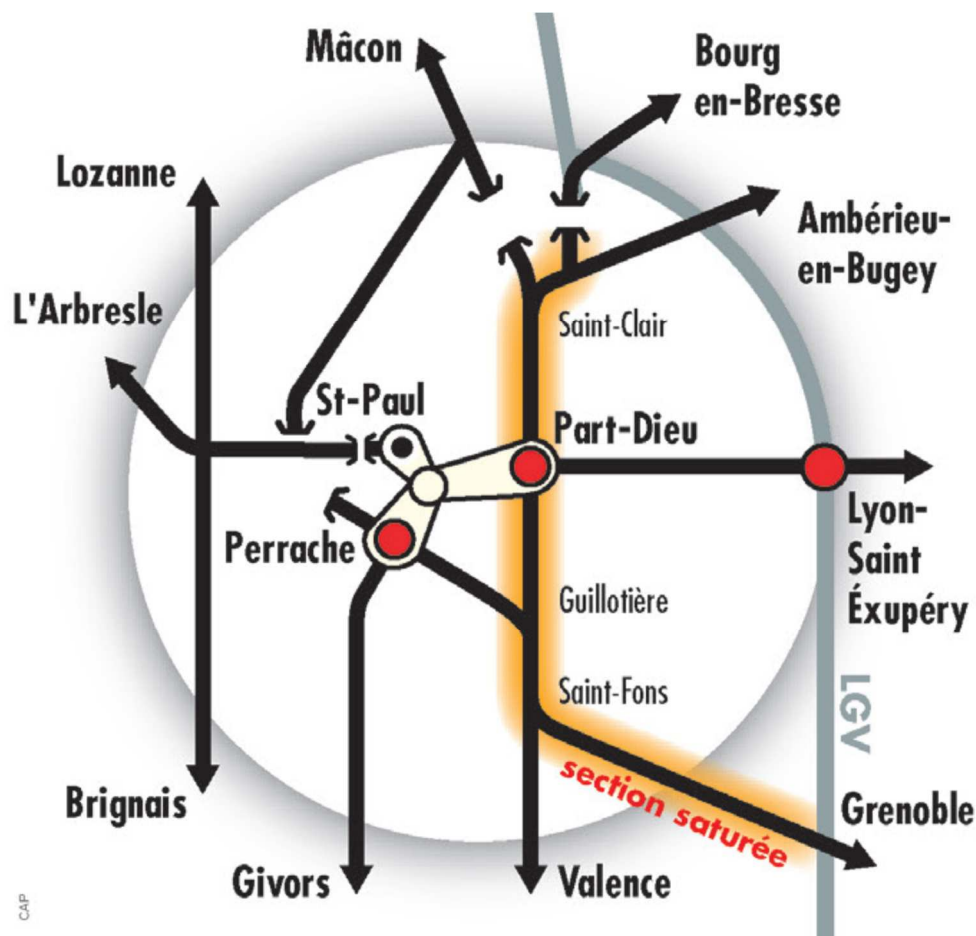
Le DOO intègre les projets concernant l'étoile ferroviaire lyonnaise et les différents schémas de déplacements en transports collectifs.

Le DOO définit le réseau express en cohérence avec le projet de développement résidentiel et économique qu'il vise par ailleurs à mettre en œuvre.

Il assure à travers le réseau des gares et des arrêts, la desserte effective de l'ensemble des polarités et des sites de projet identifiés par le schéma.

Le Réseau express permet les déplacements à l'intérieur de l'aire métropolitaine, en relation avec le centre de l'agglomération. Ce réseau doit être compétitif par rapport à la voiture individuelle pour ce type de déplacements.

A l'horizon 2030, le schéma identifie les liaisons complémentaires restant à programmer et à financer pour constituer le Réseau express.

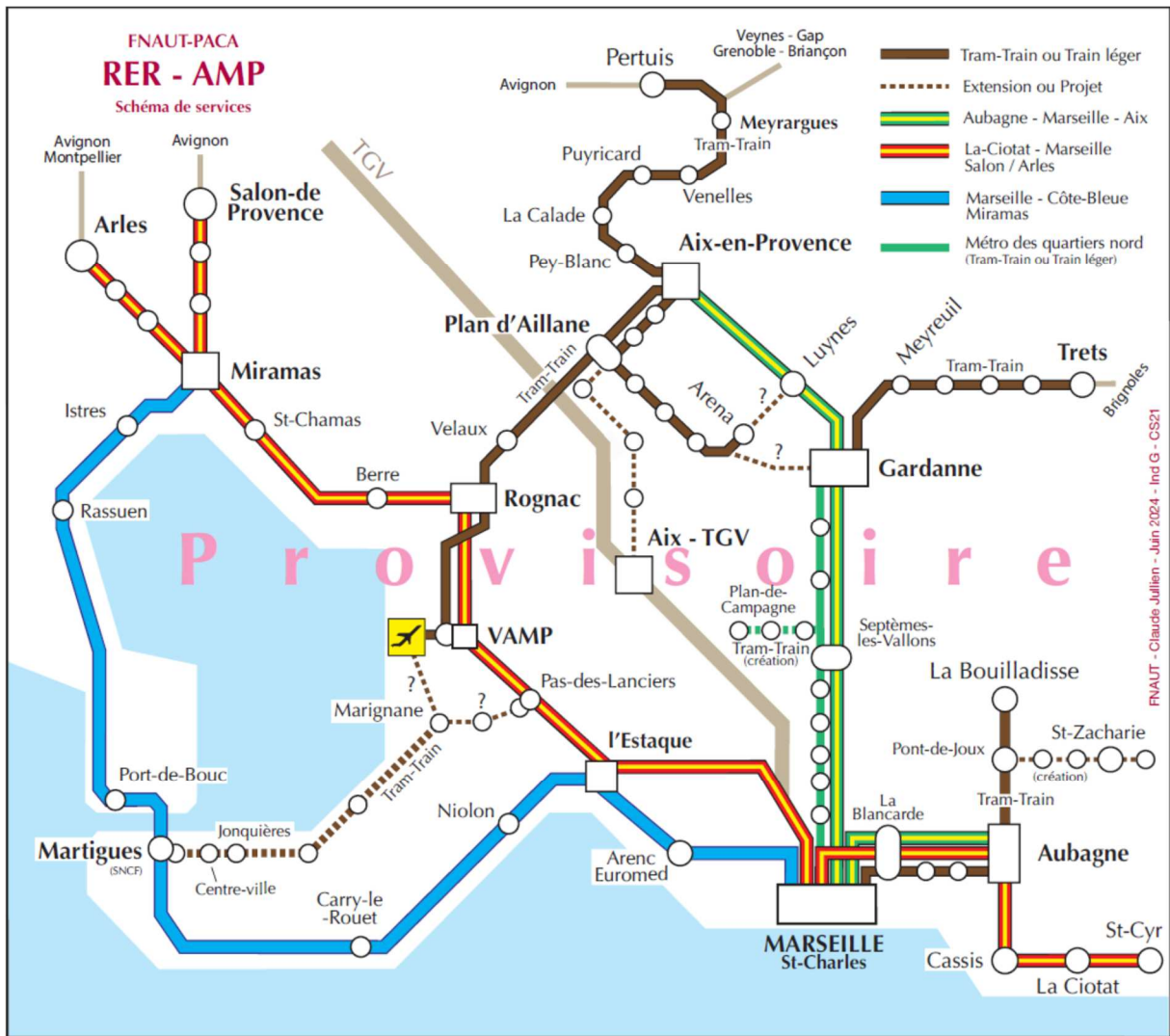


CAP

Principes d'interconnexion entre les branches de la pseudo étoile lyonnaise

Annexe 3

Proposition de RER pour la Métropole AMP par la FNAUT-PACA (Septembre 2024)



Annexe 4



Marseille, le 17 Janvier 2024

Madame Martine Vassal, Présidente de la
Métropole d'Aix-Marseille-Provence

Monsieur Renaud Muselier, Président de la
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

LETTRE OUVERTE

Objet : Urgence de développer un SERM ferroviaire ambitieux sur la Métropole Aix-Marseille-Provence

Madame la Présidente, Monsieur le Président,

La Métropole AMP existe depuis 8 ans. Le Groupement d'Intérêt Public (GIP) Aix-Marseille-Provence Mobilités a été créé en septembre 2021, pour « accélérer les grands projets de mobilité de la Métropole ». Ces projets concernent donc :

- La mobilité non ferroviaire organisée par la Métropole
- La mobilité ferroviaire organisée par la Région dans la Métropole

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité actuelles (AOM)

• La mobilité organisée par l'AOM Métropole

Depuis la création de la Métropole AMP en 2016, ce secteur a été caractérisé, hors fonctionnement, par un investissement très bas (environ 100 M€ par an). La création du GIP a permis de financer 15 projets, portant ainsi l'investissement à 296 M€ en 2023, ce qui reste insuffisant, si on le compare à la Métropole de Lyon (475 M€). Cet investissement concerne principalement la ville de Marseille. Nous saluons cette évolution.

• La mobilité organisée par l'AOM Région sur la Métropole

Cette mobilité est assurée par des trains intra-métropole (Marseille-Aix/Pertuis, Marseille-Aubagne, Marseille-Miramas) et par des trains de plus long parcours. Hors fonctionnement, elle est aussi marquée par un investissement très bas, de moins de 30 M€ par an en moyenne sur les 8 ans, ce qui handicape grandement les déplacements entre les villes et vers les grands pôles d'activité (Pôle d'Activité d'Aix-en-Provence, Zone industrialo Portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer...). De même des infrastructures existantes pourraient être mieux utilisées (Pertuis-Venelles-Aix-Rognac ...) et ce sans attendre l'achèvement de la gare souterraine St-Charles.

La récente loi sur les Services express régionaux métropolitains (SERM) offre une occasion rêvée de développer une offre ferroviaire performante aux collectivités qui sauront labelliser un projet, déployable à court, moyen et long terme. Le volet Mobilité du CPER (2021-2027), toujours non

disponible, devrait concrétiser une telle ambition.

La participation des élus et des citoyens doit être améliorée

Un établissement public coordonne et finance tous les transports publics d'Ile-de-France (RATP, SNCF, bus privés). Ile-de-France-Mobilités est administré par un Conseil d'Administration de 31 élus. En s'inspirant d'Ile-de-France-Mobilités, une **Autorité Organisatrice unique de la mobilité** sur la Métropole Aix-Marseille-Provence, devrait mettre en œuvre la Mobilité sur tout son territoire, incluant les bus, le métro et les TER. Une telle organisation est la garantie de l'intégration des élus au processus décisionnel.

Le caractère multipolaire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la place privilégiée occupée par les infrastructures ferroviaires pour relier entre elles les zones d'habitat et d'activités, imposent qu'une impulsion forte soit donnée au développement d'une offre ferroviaire performante sur ce territoire, bien articulée avec les offres urbaines, à commencer par une ligne RER Aubagne-Marseille-Aix opérationnelle dès 2025 et de premiers investissements pour les phases ultérieures.

Certains que vous saurez saisir dès maintenant les enjeux de ce dossier, nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments distingués.

Pour le collectif

Collectif Climat Pays d'Aix Jean-Luc Debard	Tram train du pays d'Aix Etienne Rousseau	FNAUT-PACA Jean-Luc Duchateau	NOSTERPACA Stéphane Coppey	Carrefour Citoyen de Venelles et du pays d'Aix Jean-Louis Vayssièrè
