

**Un Réseau Express Régional (RER) pour la Métropole AMP
Une proposition de la FNAUT-Provence Alpes Côte d'Azur
Le Grand Marseille Aixpress – mise à jour Octobre 2024**

Table des matières

Introduction.....	3
1. La mauvaise situation de la Métropole AMP en ce qui concerne le report modal sur les transports en commun.....	4
2. Evaluation du potentiel d'un RER pour les Déplacements dans la Métropole AMP	5
3. Les lignes TER qui traversent la Métropole AMP	7
4. Etudes du report modal potentiel sur les lignes TER : exemple du bassin d'Aix	8
5. Valorisation du réseau TER de la Métropole AMP	10
5.1 Aix-en-Provence - Marseille. Modernisation MGA3	10
5.2 La ligne des Alpes.....	10
5.3 Reprise exploitation voyageurs de la ligne TER Aix-en-Provence - Rognac (24 km) avec un Tram-Train ou un Train léger.....	10
5.4 Reprise exploitation voyageurs de la ligne Gardanne - Trets (20 km)	11
5.5 Le Tram-Train de la vallée de l'Huveaune.....	11
5.6 La Côte bleue : modernisation.....	11
6. Le tunnel de la Gare souterraine	12
7. Les objectifs des SERM (services express régionaux métropolitains).....	13
7.1. La loi N°1166 du député J.-M. Zulesi (25 Avril 2023)	13
7.2 Le discours de la première ministre sur les transports (24/02/23).....	14
7.3 Quelques commentaires en France sur les SERM	14
8. La construction du Réseau de RER de la Métropole AMP.....	14
8.1 Le potentiel idéal des lignes.....	15
8.2 Report modal : le cas de la navette L50 entre Aix-en-Provence et Marseille	15
9. Notre première version de description des SERM de la Métropole AMP	16
9.1 SERM 1 : St-Cyr-sur-Mer - La Ciotat - Aubagne – Marseille-Saint-Charles - Miramas - Salon-de-Provence.....	16
9.2 SERM 2 ligne TER Aubagne – Marseille - Aix-en-Provence.....	17
9.3 SERM 3 Pertuis - VAMP avec un Tram-Train.....	17
9.4 SERM 4 Ligne de la Côte Bleue.....	18

9.5 SERM 5 Le Tram-Train La Bouilladise - Marseille	19
10. Changer l'Administration de la Mobilité dans la Métropole AMP	19
10.1 L'absence d'Etablissement public pour gérer la Mobilité dans la Métropole AMP	19
10.2 La Métropole doit se doter d'une AOM avec une forme juridique d'établissement public : le SYTAMP	20
10.3 Intégrer les lignes TER métropolitaines de la Métropole AMP dans le SYTAMP	21
10.4 La composition du SYTAMP à créer	22
10.5 La conception et le financement concernant le RER Métropolitain : le rôle de l'établissement public SGP	22
Références	23
Lexique	23

Introduction

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. La mise en « réseau » des futurs Services Express Régionaux Métropolitains est la bonne solution pour résoudre les problèmes liés à la mobilité interurbaine de la Métropole AMP : la deuxième Métropole de France, à l'image de la Région Parisienne.

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.

Elle s'apparente par certains côtés à l'Île de France avec son grand territoire où les voies ferrées doivent jouer un rôle pour la Mobilité. Un financement par l'Etat de 40 Md€ a été trouvé pour les investissements du Grand Paris Express, un financement similaire devrait être dégagé pour le Grand Marseille Aixpress (10 Md€ ?).

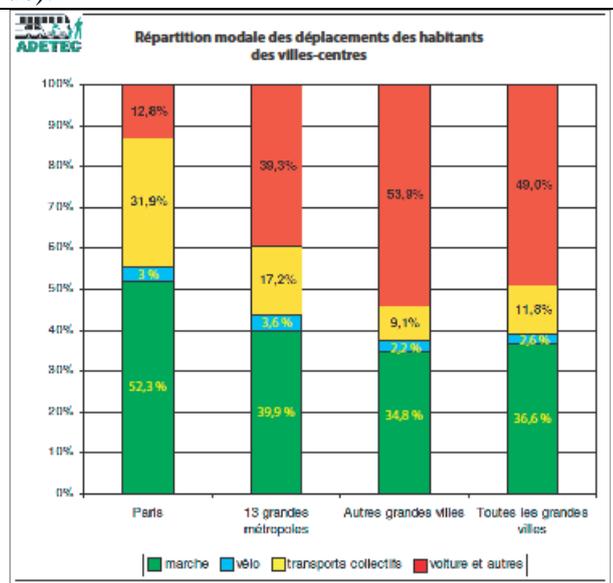
Le projet de loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), porté par le député des Bouches du Rhône Jean-Marc Zulesi, a été adopté le 16 juin à l'Assemblée Nationale. C'est un pas très important dans la bonne direction. Il convient maintenant de construire des SERM pour la Métropole AMP (Aix Marseille Provence), ce document est une première version de contribution de la FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur dans cette direction. Il inclut une section sur l'Administration de la Mobilité dans la Métropole AMP qui devrait être complètement revue et rendue plus conforme à ce qui existe aujourd'hui dans les grandes Métropoles françaises.

L'objectif gouvernemental est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (ges) de 40% entre 1990 à 2030, 14 % concernent la mobilité quotidienne. Quel sera le bilan de la Métropole AMP dans 7 ans concernant la circulation automobile et le nécessaire report modal sur les transports en commun ?

1. La mauvaise situation de la Métropole AMP en ce qui concerne le report modal sur les transports en commun.

La mobilité quotidienne contribue en France, pour 14% des gaz à effet de serre (ges), ce qui montre les enjeux climatiques. Le report modal sur les transports en commun est anormalement faible dans la Métropole AMP, y compris sur Marseille, en comparaison avec Paris et avec la moyenne des 13 grandes métropoles françaises (voir le tableau 1 ci-dessous).

Bassins Métropole AMP	Voiture	Transports Collectifs	Marche + vélo
Marseille	46 %	14 %	40 %
Aix	65 %	7 %	27 %
Sud Est	71 %	4 %	24 %
Est-Etang de Berre	78 %	4 %	18 %
Ouest-Etang de Berre	68 %	4 %	27 %
Nord-Ouest	69 %	4 %	27 %



cf : Plan de mobilités de la Métropole AMP (2020-2030)

Tableau 1 : le retard de la Métropole AMP en matière de transports en commun (FNAUT Infos 293 Janvier- Février 2022)

Le Plan de Mobilités de la Métropole pour 2020-2030 ne propose pas, contrairement aux objectifs de la loi LOM, de plan de développement de RER ambitieux. La FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur était intervenue, sans succès sur ce point auprès des commissaires enquêteurs, durant l'enquête publique de 2021, avec dépôt des documents auprès des commissaires enquêteurs.

Il convient d'offrir des solutions de transports en commun attractifs à tous les habitants des zones urbaines et péri-urbaines de la Métropole AMP, réduire l'usage de la voiture et baisser les émissions de gaz à effet de serre et de polluants. Pour cela la Métropole AMP doit adopter sans tarder un programme de RER Métropolitain ambitieux sur la période 2020-2030 en le chiffrant. Il ne faut plus attendre la réalisation de la gare souterraine de la gare Marseille-St-Charles en 2037, souvent invoquée, pour reporter tout investissement.

Les orientations du Contrat de Plan État-Région, CPER 2015-2020 ne sont malheureusement pas allées également dans cette direction. Ainsi, le financement initial de MGA2 (ligne Aix-en-Provence - Marseille) a été réduit de 60 % en 2015. L'électrification de la ligne, proposée en 25 kV par la FNAUT-Provence Alpes Côte d'Azur, a disparu du projet, ce qui est grave par rapport aux objectifs de transition énergétique. Le doublement des voies n'a été poursuivi que sur 3.5 km. Le projet initial prévoyait un doublement de 14.5 km représentant un doublement total sur 2/3 de la ligne en comptant les doublements de MGA1. Le financement de MGA2 est ainsi passé de 407 M€ en 2014 pendant la concertation publique, à 160 M€ ! Enfin le projet de la gare de Luynes a été annulé, alors qu'elle aurait pu jouer un rôle pour la desserte du PAAP (Pôle d'Activité d'Aix en Provence).

Le CPER a été marqué aussi par l'abandon du programme de réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-en-Provence - Rognac et des réouvertures des gares de La Calade et de Venelles.

2. Evaluation du potentiel d'un RER pour les Déplacements dans la Métropole AMP

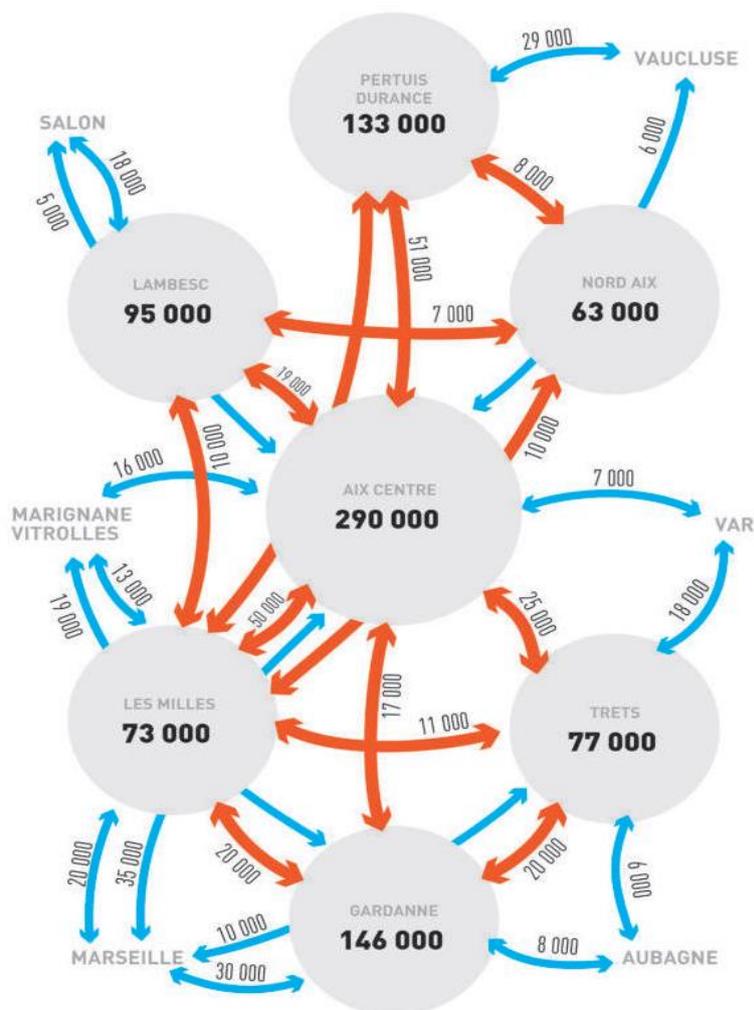
Cette évaluation est délicate, elle peut s'appuyer sur la base de données des « déplacements journaliers » très détaillée qui figure dans le PDM (2020-2030) (Plan de Mobilité de la Métropole AMP) comme suite à une Enquête Ménage- Déplacement.

La Métropole AMP est constituée de 6 bassins, le bassin de Marseille étant le plus important. Chaque bassin est constitué lui-même d'un certain nombre de bassins de proximité, par exemple 7 pour le bassin d'Aix en Provence. Les déplacements dans les 6 bassins sont donnés dans **l'Annexe au document**.

Le report modal actuel de ces déplacements journaliers est donné dans le PDM, pour chacun des 6 bassins globalement et dans le détail pour chacun des bassins de proximité, pour 3 modes : voiture, transports en commun, marche et vélo. Les chiffres du tableau de la page 1 sont issus de l'annexe concernant le bassin de Marseille.

On distingue 3 sortes de déplacements à l'intérieur de la Métropole, donnés en Annexe pour les 6 bassins. Le bassin d'Aix, qui est le plus complexe, est donné ci-dessous pour illustrer :

- Les déplacements extérieurs au bassin (flèches bleues) vers un autre bassin, « d'échanges »
- Les déplacements à l'intérieur du bassin entre bassins de proximité (flèches rouges)
- Les déplacements à l'intérieur même des bassins de proximité (le chiffre noir au centre du bassin de proximité)



	Nombre
Déplacements extérieurs vers les autres bassins (Flèches bleues)	261 000
Déplacements entre bassins de proximité (Flèches rouges)	248 000
Déplacements internes au bassin de proximité (Chiffres noirs)	982 000

333 000 HABITANTS
dont **5%** en quartier prioritaire

158 000 EMPLOIS

261 000 ÉCHANGES
soit **21%** de tous les déplacements

23^{KM} en voiture
par jour et par habitant

PART MODALE DES RÉSIDENTS

65% voiture et moto

7% transports en commun

27% marche et vélo

24% DÉPLACEMENTS de moins de 1 km

62% DÉPLACEMENTS de moins de 5 km

Tableau 2 : Caractéristiques principales du bassin d'Aix en Provence d'après le PDM (2020-2030)

On peut considérer que les déplacements à l'intérieur même des bassins de proximité, qui sont les plus nombreux, relèvent des transports urbains : bus, métro, tramway. Par exemple, le nombre de déplacements internes aux bassins de proximité du bassin de Marseille est de l'ordre de 2 millions et ils ne relèvent pas du RER.

De plus dans le bassin de Marseille, les déplacements entre bassins de proximité relèvent également du transport urbain.

Les déplacements qui peuvent relever du RER

En général les déplacements intérieurs entre bassins de proximité et les déplacements extérieurs vers les autres bassins, peuvent relever du RER, si le territoire concerné est irrigué par une ligne TER, ce qui est souvent le cas.

La Métropole AMP est parcourue par un réseau dense de lignes TER qui passent au cœur des pôles de proximité. Le potentiel « idéal » du report modal sur ces lignes peut être évalué et comparé à la situation existante. Cette comparaison est difficile, car il ne semble pas exister de données récentes de fréquentation de ces lignes sur la Métropole.

Le potentiel « idéal » ne peut pas être atteint, car d'autres aspects vont bien sûr influencer la fréquentation des lignes. Ils sont liés au cadencement proposé, à la fiabilité de la ligne, au confort de la ligne, à l'intégration tarifaire et aux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) qui seront implémentés. A l'intérieur des pôles de proximité, la qualité des transports urbains doit être accrue pour permettre de rejoindre les gares SNCF.

C'est particulièrement vrai pour Marseille où la mauvaise qualité actuelle du transport urbain (mais qui va s'améliorer avec Marseille en Grand) ne permet pas de rejoindre facilement les 8 gares SNCF de Marseille. De même pour Aix Centre (102 000 habitants), les lignes TER ne sont accessibles que par la seule gare d'Aix-Centre et il n'existe pas vraiment de PEM adapté pour les habitants de ce pôle de proximité.

L'exploitation des données issues du PDM AMP 2021 consultables en annexe, permet ainsi d'identifier simplement les déplacements qui peuvent relever du RER. Le tableau 3 ci-dessous les présente en distinguant les échanges extérieurs entre bassins et les échanges intérieurs entre bassins de proximité.

Bassin de la Métropole	Emplois	Nombre d'habitants	Echanges journaliers Entre bassins (Flèches bleues) (RER)	Echanges journaliers entre bassins de proximité (Flèches rouges) (RER)
Marseille	349 000	905 000	384 000	(534 000)
Aix	158 000	333 000	261 000	248 000
Sud Est	60 000	171 000	167 000	66 000
Est-Etang de Berre	79 000	179 000	261 000	59 000
Ouest-Etang de Berre	69 000	1790 00	116 000	88 100
Nord- Ouest	60 000	10 700	98 000	77 000

Tableau 3 : Echanges journaliers entre bassins et entre bassins de proximité dans la Métropole AMP

3. Les lignes TER qui traversent la Métropole AMP

Le tableau 4 ci-dessous présente les lignes TER qui concernent respectivement les 6 bassins de la Métropole et les actions qu'il faut effectuer pour les rendre opérationnelles pour un RER. 8 lignes TER traversent la Métropole AMP. On voit que chaque bassin est concerné, souvent 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. La valorisation passe par les actions suivantes qui seront détaillées par la suite :

- L'utilisation des 8 lignes TER traversant la Métropole
- 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 (*noté « Haltes »*)
- Deux lignes TER courtes doivent être réactivées. (*noté « Rouv »*)
- 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 (*noté « Doub x »*)
- Implantation de Pôles d'Echanges Multimodaux permettant l'accès facile aux gares
- Electrification des lignes pour la transition énergétique (*noté « Elec x »*)

Ligne TER	Aix-Marseille	Aix-Rognac	Gardanne Trets	Ligne des Alpes /Aix /Pertuis	Côte Bleue Miramas l'Estaque 1500 V sur 16km	Salon Marseille (PLM) 1500 V	Marseille Aubagne 1500 V 1/5 25 kV 4/5
Longueur	36 km	24 km	20 km	33 km	61 km	65 km	20 km
Actions	<i>Elec 25kV Doub 11km</i>	<i>Rouv Doub partiel Haltes</i>	<i>Rouv</i>	<i>Elec25kV Doub partiel Haltes</i>	<i>Elec 25kV</i>		<i>Tram-train Vallée de l'Huveaune 15 km</i>
Bassin de Marseille	x				x	x	x
Bassin Aix	x	x	x	x			
Bassin SE (Aubagne)							x
Bassin Est Etang Berre (Marignane)					x		
Bassin Ouest Etang Berre (Martigues/Istres)					x	x	
Bassin NO (Salon)		x			x	x	

Tableau 4 : Lignes TER des 6 bassins de la Métropole : actions à effectuer pour un RER

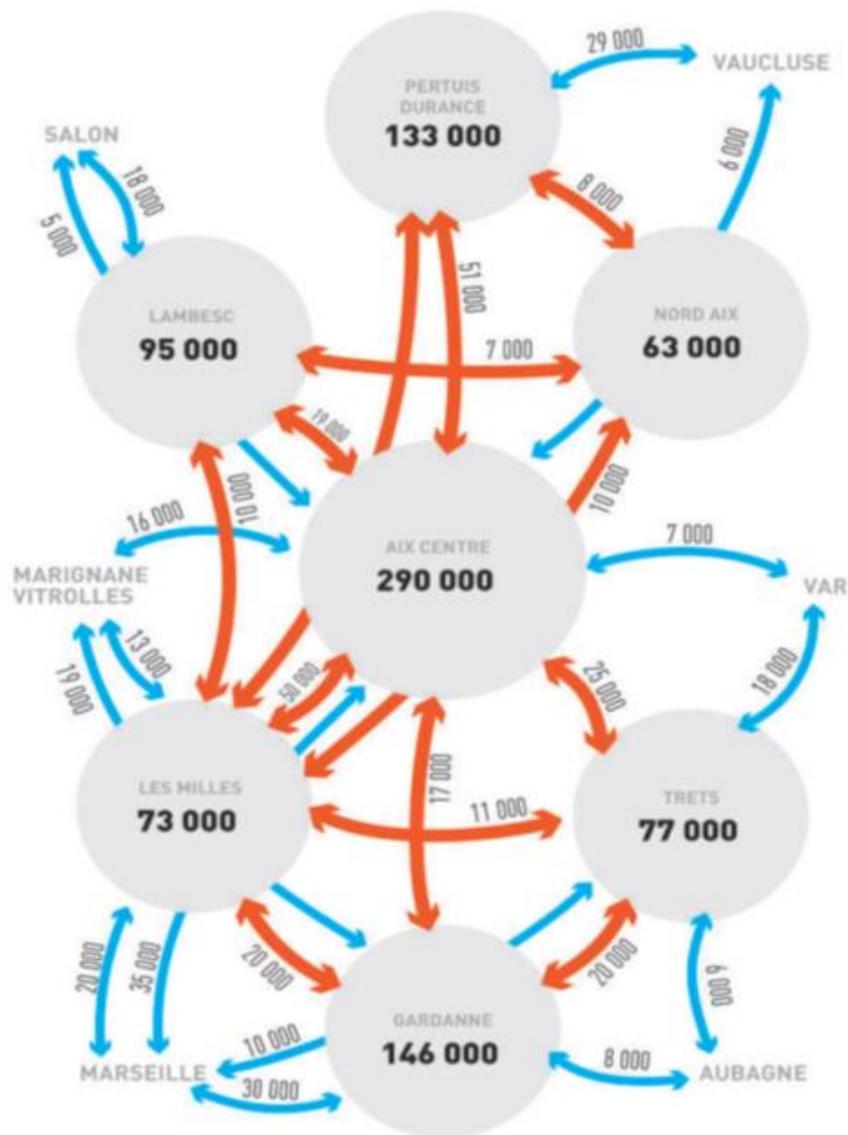
4. Etudes du report modal potentiel sur les lignes TER : exemple du bassin d'Aix

Ci-dessous on trouvera quelques évaluations seulement sur le bassin d'Aix. Ces évaluations peuvent être étendues avec la même méthode aux autres bassins.

Les fréquentations actuelles des lignes TER de la Métropole ne nous sont pas communiquées.

Les tableaux ci-dessous montrent les effets très importants du report modal potentiel sur le train, produit par la reprise exploitation-voyageurs des lignes Aix-en-Provence - Rognac et Gardanne - Trets et par la création des haltes supplémentaires sur la ligne des Alpes. Il est spectaculaire sur la ligne Aix-en-Provence - Marseille qui passe d'une fréquentation potentielle « idéale » de 82 000 à 177 000.

Pour illustrer, sans reprise exploitation de Aix-en-Provence - Rognac et Gardanne - Trets, seules les flèches bleues Marseille - Aix (35 000) et Marseille - Gardanne (30 000) et la flèche rouge Aix - Gardanne (17 000) peuvent potentiellement emprunter la ligne Aix-en-Provence -Marseille soit 82 000 déplacements. La reprise exploitation-voyageurs alimente Aix - Marseille avec d'autres flèches bleues comme Marignane/Vitrolles - Gardanne qui rejoint la ligne TER Aix-en-Provence - Gardanne en passant par Aix-en-Provence - Rognac (19 000) et d'autres. Pour porter cette fréquentation potentielle « idéale » à 177 000.



Avec reprise exploitation des lignes Aix-Rognac et Gardanne-Trets	Aix-Marseille	Aix-Rognac	Gardanne-Trets	Ligne des Alpes + haltes
Déplacements externes	104 000	68 000	0	5 000
Déplacements internes	73 000	101 000	56 000	105 000
Total	177 000	169 000	56 000	110 000

Sans Aix Rognac et Gardanne-Trets	Aix-Marseille	Aix-Rognac	Gardanne-Trets	Ligne des Alpes
Déplacements externes	65 000	0	0	0
Déplacements internes	17 000	0	0	51 000
Total	82 000	0	0.	51 000

Tableau 5 : Potentiel d'utilisation des lignes TER sans reprise exploitation voyageurs d'Aix-Rognac et de Gardanne-Trets et avec réouverture.

5. Valorisation du réseau TER de la Métropole AMP

Contrairement aux échanges internes aux bassins de proximité, les échanges entre bassins et les échanges entre bassins de proximité n'ont pas vocation à être effectués de bout en bout avec les transports urbains. La grande superficie, qui est une des spécificités de La Métropole fait que de grandes distances sont mises en jeu entre deux communes d'un même bassin (par exemple 41 km entre St-Paul-Lez-Durance et la Gare d'Aix-en-Provence TGV, appartenant au bassin d'Aix en Provence. L'absence de RER dans la Métropole explique le faible report modal moyen sur les transports en commun qui est de l'ordre de 4 %, en dehors du bassin de Marseille !

Pour valoriser le réseau existant présenté dans le tableau 4 de la page 7, il faut le transformer en un RER, similaire à celui qui existe par exemple en Ile de France, mais à l'échelle de la Métropole, en faisant les investissements qui sont décrits ci-dessous mais sans entrer dans les détails.

5.1 Aix-en-Provence - Marseille. Modernisation MGA3

La modernisation MGA2 de la ligne TER Aix-en-Provence - Marseille a été décidée en 2015. Malheureusement, les investissements ont été réduits de 60 % en renonçant à l'électrification et au dédoublement des voies sur 15 km, ce qui l'ampute de son efficacité potentielle. Environ 50 % seulement de la ligne est dédoublée à ce stade, ce qui est un frein au cadencement de la ligne, il faut viser un dédoublement sur 2/3 de la ligne. La ligne consomme 2 millions de litres de gasoil par an et la solution mixte traction électrique + batteries n'est certainement pas adaptée dans la perspective du RER. La FNAUT demande donc de revenir aux objectifs initiaux de MGA2 avec une modernisation MGA3 qui comprendrait aussi l'électrification en 25 kV. Nous n'avons pas pu récupérer les chiffres de fréquentation de la ligne pour 2022, mais celle-ci est vraisemblablement très réduite par rapport aux objectifs initiaux de MGA2 fixés à 12000 voyageurs quotidiens (5000 actuellement ?). Le nombre de déplacements potentiels qui pourraient emprunter cette ligne est de l'ordre de 82000 (dont une partie est captée actuellement par la ligne de bus L50). Il monterait à 177 000 dans l'hypothèse de réouverture de lignes (voir Tableau 5)

5.2 La ligne des Alpes

L'utilisation de l'axe ferroviaire Pertuis – Venelles - Aix-en-Provence - Plan-d'Aillane - Rognac pourrait enfin être mise à profit pour la mobilité quotidienne des usagers en rouvrant les haltes de Venelles et de la Calade et en ouvrant deux gares supplémentaires à Puyricard et Pey Blanc (NO Aix Centre). De tels projets ont été planifiés dans le CPER (2015-2020), ils sont donc crédibles, pourquoi ont-ils été ensuite annulés ? La ligne des Alpes jusqu'à Pertuis (33 km) doit être électrifiée et passer à deux voies sur les sections faciles à dédoubler pour faciliter la mobilité quotidienne et le cadencement.

5.3 Reprise exploitation voyageurs de la ligne TER Aix-en-Provence - Rognac (24 km) avec un Tram-Train ou un Train léger

La reprise exploitation voyageurs de la voie ferrée Aix-en-Provence - Rognac (sans circulation voyageurs depuis 1939) est indispensable. Cette ligne est en parfait état. Son adaptation à la mobilité quotidienne nécessite des investissements, qui ont été détaillés dans une étude de SNCF réseau en 2020. Ces investissements avaient été évalués à 80 M€ pour un planning prévisionnel de 5 ans.

Outre ces investissements, la FNAUT-Provence Alpes Côte d'Azur estime qu'il est nécessaire d'établir une deuxième voie ferrée sur la plateforme existante qui l'autorise. Cette ligne doit être électrifiée. Un traitement adapté doit être également prévu pour le tronçon Pertuis – Aix-centre avec la réouverture des haltes de Venelles, La Calade et Pey Blanc. Elles permettraient de collecter les usagers de la mobilité quotidienne. Des dédoublements à optimiser sont à réaliser.

Ce projet de Tram-Train s'inscrit globalement dans la revalorisation de l'étoile ferroviaire d'Aix-en-Provence, en recréant notamment une branche cassée depuis 1939 et plusieurs haltes. Il s'inscrit également dans les objectifs de création des Services Express Régionaux Métropolitains qui sont cadrés maintenant par la loi très récente N° 1166 de Juin 2023.

Tram-Train : Véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en milieu urbain et sur le réseau ferroviaire, afin de relier sans rupture de charge des destinations situées dans le périurbain. 114 rames de tram-train de type Citadis Dualis sont actuellement en exploitation en France, notamment dans l'Ile de France et dans les Métropoles de Lyon, Nantes et Mulhouse. La solution du Tram-Train est une solution économique, qui permet d'utiliser les plateformes ferroviaires existantes avec des extensions possibles par des voies tramway.

Le projet de réouverture de la ligne Aix - Rognac, qui passe par Plan d'Aillane, recueille déjà un large soutien de la part des parlementaires, des élus locaux, des associations qui s'expriment dans les concertations publiques. De nombreux citoyens signent les pétitions (5900 signatures) pour demander un Tram-Train et la réouverture des gares. On enregistre 100 000 déplacements journaliers vers le pôle de proximité des Milles, en provenance des différents bassins de proximité du Bassin d'Aix (flèches rouges du diagramme p.8). D'autre part 68 000 déplacements proviennent également du bassin de Marseille et du Bassin Est-Etang de Berre (flèches bleues). Pour le bassin d'Aix, les usagers potentiels de la ligne Aix - Rognac via Plan d'Aillane ne viennent pas seulement d'Aix-centre, mais également des bassins de proximité de Lambesc, Aix-Nord et Gardanne. La saturation des axes routiers au Nord d'Aix (RN296) s'explique par ces échanges journaliers. Certaines villes de ces bassins de proximité ont vu leur population **quintupler** depuis la suppression des gares de La Calade et Venelles vers 1970. Le succès du report modal lié à la réouverture de la ligne Aix - Rognac est donc lié aussi à la desserte des usagers de ces bassins de proximité en rouvrant les gares et en créant de nouvelles haltes sur la ligne des Alpes. La gare de Venelles fermée depuis 1970 a été inaugurée symboliquement très récemment par le maire de Venelles.

5.4 Reprise exploitation voyageurs de la ligne Gardanne - Trets (20 km)

La ligne TER Gardanne-Meyreuil-Rousset-Trets, sans circulation voyageurs depuis 1939, présente un fort potentiel. 56 000 déplacements pourraient être concernés par une solution ferroviaire avec une correspondance à Gardanne : vers le bassin d'Aix et vers le bassin de Marseille (voir Annexe Bassin d'Aix). La reprise circulation voyageurs permettrait de valoriser l'**étoile de Gardanne**. Il convient aussi d'électrifier la ligne qui est de l'ordre de 20 km.

5.5 Le Tram-Train de la vallée de l'Huveaune

L'examen en annexe des déplacements du Bassin Sud Est montre qu'une partie seulement des déplacements journaliers du bassin Sud Est, entre la Bouilladise et Aubagne (26 000 sur 46 000), concerne Aubagne. 20 000 déplacements journaliers concernent Marseille. Pour cette raison, la solution proposée par la FNAUT est celle d'un Tram-Train de type Citadis Dualis fonctionnant en 25 kV et beaucoup plus capacitaire que le tramway actuel. Il s'engagerait directement sur la gare d'Aubagne (faisceau Nord SNCF), facilitant ainsi dans une phase ultérieure, la correspondance sur Marseille. Dans une version ultérieure (A0bis cf. site web FNAUT-Provence Alpes Côtes d'Azur) le Tram-Train pourrait pénétrer sur le faisceau Sud et continuer directement sur Marseille.

Remarque : un autre avantage de l'électrification 25 kV de cet axe est son bas coût, car l'électrification prévue à 750 V exigera 7 sous stations et leurs alimentations, bien plus chères que le remplacement des 3 mini-rames actuelles détachées du tramway d'Aubagne.

5.6 La Côte bleue : modernisation

La modernisation de la côte Bleue, qui est une ligne très ancienne, doit se poursuivre. Les seconde et troisième phase de modernisation de cette ligne sont prévues dans le PDM AMP (2020, 2030) pour 124 M€. La ligne est à deux voies.

D'autre part la ligne qui est électrifiée jusqu'à Lavalduc pour desservir le pôle de Fos, doit être électrifiée entièrement ce qui représente environ 45 km à électrifier.

Il convient aussi l'adapter à la mobilité quotidienne notamment dans le Bassin Ouest de l'Etang de Berre. En effet, Fos sur mer regroupe plus de 20 % des emplois du cluster industrialo-portuaire, soit plus de 20 000

emplois. Les salariés résidant dans les communes aux alentours, parfois très loin, ont beaucoup de mal à rejoindre leur lieu de travail, dans une immense majorité en voiture. Le report modal sur les transports en commun dans le bassin de proximité de Fos est de 2%...

6. Le tunnel de la Gare souterraine

Eléments du dossier d'informations du projet-concertation publique mars-avril 2021

La gare de Marseille joue un rôle très important dans la construction du RER. Son organisation spatiale actuelle est limitante pour l'exploitation quotidienne des services ferroviaires de la Métropole et de la Région, avec des problèmes de cisaillement entre les lignes.

La restructuration complète de la gare St Charles avec la création d'une nouvelle gare sur plusieurs niveaux est la réponse apportée à ce problème. Cette restructuration fait partie des phases 1 et 2 du projet ferroviaire de LNPCA.

On rappelle ci-dessous les éléments principaux du projet.

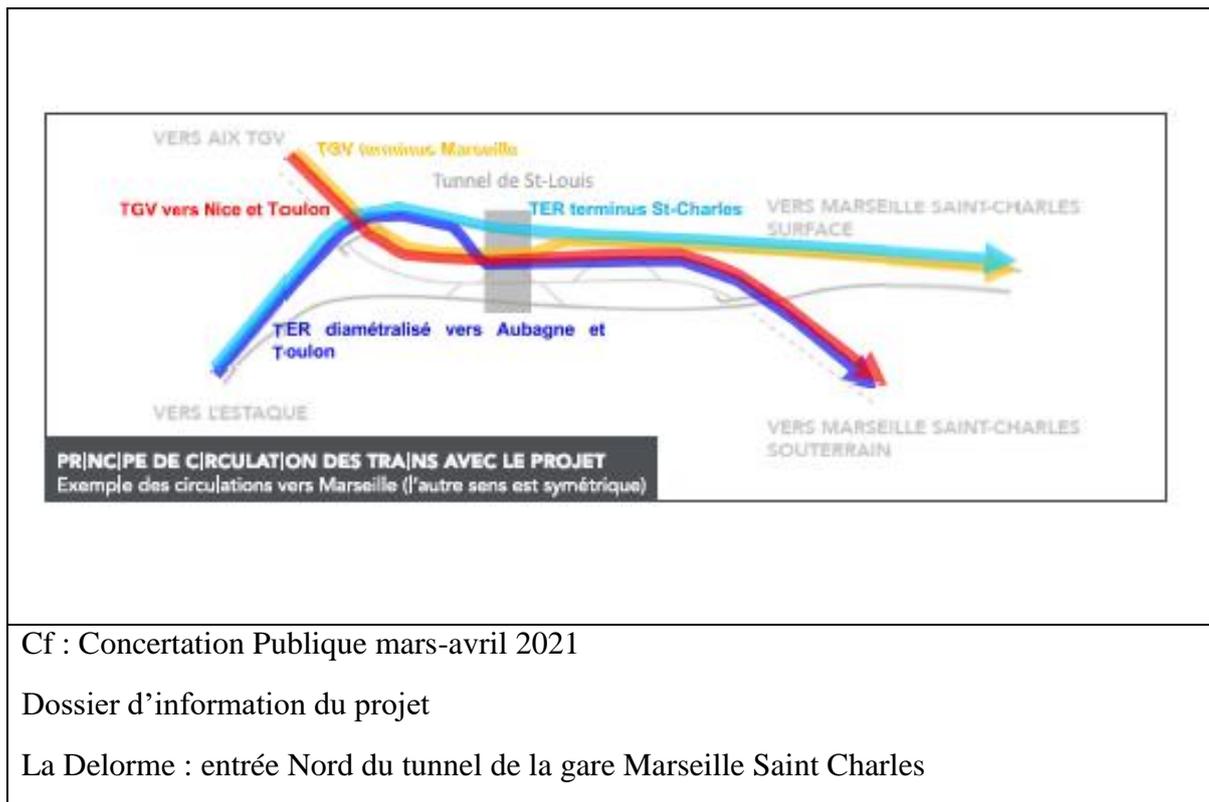
La gare souterraine (4 voies à quais) sera desservie par deux tunnels bi tubes (c'est-à-dire par deux tunnels parallèles), un pour chaque sens de circulation, d'une longueur totale (hors gare) d'environ 8 km : Tunnel Nord (4800 m de long), Tunnel Est (3100 m de long)

Le raccordement du réseau ferroviaire est présenté ci-dessous, par exemple pour le tunnel Nord dans le secteur de la Delorme. Ce raccordement permettrait :

- Le passage des TGV provenant de la ligne à grande vitesse en terminus à Marseille vers la gare de surface à Marseille St Charles
- Le passage des TGV provenant de la ligne à grande vitesse en direction de Toulon et Nice vers la future gare souterraine de Marseille St Charles (dans les deux sens)
- Le passage des TER en provenance de l'Estaque vers la gare de surface de Marseille St Charles
- Le passage des TER provenant de Miramas et Vitrolles Aéroport vers la future gare souterraine de Marseille St Charles (dans les deux sens), diamétralisés avec La-Ciotat.

Il apparaît donc à ce stade, que les seules lignes qui pourront être traversantes vers Aubagne, sont les TER Miramas - Marseille.

La traversée se produit en amont de la Gare d'Arenc, les trains traversants ne s'arrêteront donc pas à Arenc. Concernant la ligne TER Aix-en-Provence - Marseille, les trains s'arrêteront à Marseille St Charles. Le PDM prévoit simplement, grâce à la gare souterraine, une augmentation des sillons à quai disponibles à la gare autorisant le passage à 6 TER/h.



Le calendrier de réalisation de la gare souterraine prévoit à l'heure actuelle sa mise en service en 2037. Sans attendre cette réalisation qui peut être encore décalée dans le temps, il est important et possible de s'engager dès maintenant dans la construction du RER Métropolitain, avec les SERM qui sont décrits en section 9.

7. Les objectifs des SERM (services express régionaux métropolitains)

Les objectifs des SERM sont maintenant cadrés par la loi N°1166, qui définit aussi comment les Organisations de Mobilité peuvent obtenir le statut de SERM et le financement correspondant.

7.1. La loi N°1166 du député J.-M. Zulesi (25 Avril 2023)

La proposition de loi N°1166 du député J.-M. Zulesi relative aux SERM rappelle en introduction :

« La loi d'orientation des mobilités du 2 décembre 2019 a fixé l'objectif de doubler la part modale du ferroviaire dans les grands pôles urbains en affichant également une nette priorité dans les transports du quotidien.

Elle vise, face à la congestion des axes routiers urbains et périurbains, à l'éloignement entre le domicile et le lieu de travail et à la saturation des gares centrales, à renforcer la cohésion territoriale »

Par ailleurs les SERM sont ainsi définis :

« *Services express régionaux métropolitains*

« Art. L. 1215-6. – En dehors de la région Île-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie sur un renforcement de la desserte ferroviaire et intègre, le cas échéant, la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

Il vise une amélioration de la qualité des transports du quotidien, notamment à travers des dessertes plus fréquentes et plus fiables des zones périurbaines, le désenclavement des territoires insuffisamment reliés aux centres urbains et la décarbonation des mobilités.

Le statut de service express régional métropolitain est arrêté par le ministre en charge des transports sur la base d'une proposition conjointe de la région et des autorités compétentes pour l'organisation de la mobilité

concernées.

7.2 Le discours de la première ministre sur les transports (24/02/23)

« Dans le cadre de France Nation verte, nous devons mener une planification écologique ambitieuse en matière de mobilité, et actionner tous les leviers pour faire baisser nos émissions »

7.3 Quelques commentaires en France sur les SERM

1) Extrait de « 10 choses à savoir sur les RER Métropolitains d'Olivier Razemon Le Monde 15 Décembre 2022 »

« En Allemagne, il existe 15 réseaux de S-Bahn. Celui de Berlin date de l'électrification du chemin de fer, dans les années 1920. L'Autriche compte 6 réseaux, la Suisse 12, tandis que l'Espagne déploie ses Cercanias (appelé Rodavias à Barcelone) autour des villes. Partout, le concept est similaire : un réseau suburbain et étendu, sur lequel les trains circulent vite et souvent. Le RER n'est ni un TER, ni un métro, mais quelque chose entre les deux. Le ticket ou l'abonnement permettent de poursuivre le trajet sur le réseau urbain »

2) L'association « Objectifs métropolitains

Cette association qui s'est constituée à l'été 2022, propose le 21 Mai 2023 les amendements suivant au projet de loi :

Amendement n°1

« Les projets de dessertes ferroviaires présentés sont cadencés. Leur amplitude horaire couvre sans discontinuité les différentes périodes de la journée et de la soirée, en semaine, en fin de semaine et lors des périodes de vacances. La diamétralisation des services contribue à la désaturation des gares principales. Le cas échéant, de nouveaux tronçons de voie et de nouvelles gares sont aménagés pour mieux couvrir les territoires desservis. »

Amendement n°2

Introduire à l'article 1 l'alinéa suivant après le deuxième alinéa et l'alinéa proposé dans l'amendement précédent :

« Les projets présentés comportent un haut niveau d'intégration physique, tarifaire et d'information aux voyageurs avec les autres réseaux de transports sur les territoires concernés : transports urbains, transports routiers. Ils présentent également un haut niveau de complémentarité avec le vélo et une grande accessibilité piétonne. »

8. La construction du Réseau de RER de la Métropole AMP

Les investissements correspondant à cette construction peuvent être engagés sans attendre la gare souterraine de St Charles.

La construction du RER Métropolitain pour la Métropole AMP comporte des aspects très spécifiques. Ces aspects sont liés à la taille du territoire, qui est très grande, pour une population de 1 900 000 habitants. Les solutions devront donc tenir compte de ces aspects, notamment pour les solutions ferroviaires : il faut des trains rapides avec de bonnes accélérations après les haltes. Par ailleurs, les nombreuses lignes qui couvrent le territoire de la Métropole historiquement ont fait l'objet d'un sous investissement tout au long des années. La plupart des lignes, en dehors de la ligne TER entre Salon et Aubagne, ne sont pas électrifiées. De nombreuses gares ont été fermées dans les années 70, dont presque toutes les gares dans Marseille intramuros.

La valorisation des lignes qui est fondamentale pour la construction du RER, est décrite succinctement dans la section 5. du document.

L'existence des ces lignes TER, dont certaines n'ont plus de circulation voyageurs, est un atout. Elles

doivent être en outre adaptées à l'importante urbanisation et à l'apparition de grands pôles d'activité qui ne se sont pas nécessairement développés le long de ces lignes. Les exemples les plus intéressants à cet égard sont le Pôle d'Activité d'Aix en Provence et le Pôle industrialo- industriel de Fos-Port-Saint-Louis. Ces deux pôles d'activité ne sont pas desservis de manière satisfaisante par les lignes TER qui passent pourtant à toute proximité. Cette carence, qui existe depuis longtemps, provoque les embarras de circulation qu'on connaît, associés à la pollution, les émissions de gaz à effet de serre et la dégradation de la qualité de vie des salariés. Elles sont également un frein au développement de ces pôles. Les dirigeants de ces pôles s'engagent d'ailleurs maintenant très activement dans la recherche de solutions adaptées.

8.1 Le potentiel idéal des lignes

Pour évaluer le potentiel « idéal » des lignes SERM à construire, il est intéressant de donner le nombre de déplacements qui seraient couverts par l'utilisation des lignes TER dans les meilleures conditions (Pôle d'échanges, cadencement, confort, gares et connexions des lignes de bus urbains avec les gares, interconnexion entre lignes). Cette évaluation peut se faire en utilisant la base de données très détaillée existant dans le PDM AMP (2020, 2030) (voir annexe), mais qui mériterait d'être actualisée car elle est ancienne. C'est ce qui a été fait pour les Services Express Régionaux Métropolitains qui sont proposés dans la suite de ce document.

La fréquentation réelle escomptée n'est évidemment qu'une fraction de ce potentiel « idéal » et l'évaluation de cette fraction est délicate. L'expérience des RER de la Région parisienne peut aider à cette évaluation. Sans doute entre 20 et 25 % des déplacements pourraient se reporter sur les lignes : c'est le report modal.

8.2 Report modal : le cas de la navette L50 entre Aix-en-Provence et Marseille

Avec un nombre de passagers de 13 000 voyageurs par jour, la navette L50 est à la limite de ses capacités. Son succès se justifie à cause des insuffisances de ligne TER Marseille - Aix-en-Provence et provoque actuellement un désordre problématique aux heures de pointe. Elle semble capter 37% du potentiel « idéal » soit 35 000 déplacements journaliers entre Aix Centre et Marseille (voir la flèche bleue diagramme page 8) : un report modal excellent. Il faut souligner néanmoins que, par son caractère de desserte « directe », sans arrêt intermédiaire, la navette ne résout pas les problèmes de déplacements comme pourrait le faire un réseau TER, revisité par les actions proposées ci-dessus. Par ailleurs elle n'est pas décarbonnée. Une telle solution ne résout donc pas les problèmes de mobilité dans la conurbation Aix -Marseille comme pourrait le faire un RER du type de ceux existant dans la Région Parisienne.

- la navette routière L50 assure un service direct par l'itinéraire le plus court, l'autoroute, avec un tarif économique dépendant de la Métropole AMP

- la ligne TER emprunte le chemin le plus long, et se retrouve à devoir assurer la desserte fine du territoire au tarif SNCF. Par ailleurs le service est insuffisant, la ligne fonctionne toujours au gasoil, la régularité du service doit être absolument améliorée. On est très loin du modèle Parisien.

Il est impératif aussi d'accélérer le service ferroviaire pour le rendre plus attractif, et pour cela, de créer une desserte par zone, en distinguant la partie "basse" de la ligne - disons de Marseille à Septèmes - de la partie "haute", de Septèmes à Aix.

La FNAUT propose d'exploiter la partie basse au moyen de Tram-Trains ou trains légers, avec une extension vers la zone de Plan-de-Campagne après la gare de Septèmes, alors que la partie haute serait exploitée depuis Marseille avec des trains directs jusqu'à Septèmes, au moyen de Régiolis bi-courants.

À plus long terme, alors que la SNCF réorganise la gare St-Charles selon une exploitation par "tubes", il serait intéressant de reprendre l'idée du projet SNCF de 1983, qui proposait de créer une estacade dénivelée de 900 m pour franchir les voies de Nice, l'entrée du dépôt de St-Charles (aujourd'hui Pautrier), et les voies du tunnel des Chartreux.

La ligne Marseille - Aix deviendrait alors totalement indépendante des autres lignes desservant St-Charles, et

pourrait atteindre les meilleurs chiffres de régularité du service.

9. Notre proposition version actualisée octobre 2024 des SERM de la Métropole AMP

Notre proposition de SERM pour la Métropole AMP sont décrits dans la carte ci-dessous et font l'objet d'une présentation dans les paragraphes qui suivent.



9.1 SERM 1 : St-Cyr-sur-Mer - La Ciotat - Aubagne – Marseille-Saint-Charles - Miramas - Salon-de-Provence

La longueur totale de cette ligne est de 107 km. Les RER de la Région parisienne sont très longs : le RER A de l'Île de France fait 109 km à titre d'exemple. Ces lignes sont électrifiées. Le fait qu'un demi-tour soit nécessaire à la gare de Marseille en cul de sac à l'heure actuelle ne doit pas faire obstacle à cet objectif, d'autant plus que le quai concerné occupé que quelques minutes contrairement à la situation actuelle des trains terminus est un avantage important.

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
(Huveaune + St Cyr) - Marseille	107 000
Marseille - Vitrolles	106 000
Vitrolles - Rognac	32 000
Rognac - Salon	21 600
Total ligne Saint Cyr - Salon	243 600

Tableau 6 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 1

9.2 SERM 2 ligne TER Aubagne – Marseille - Aix-en-Provence

La longueur de ce SERM est 56 km. Même demi-tour à St Charles que SERM1.

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
(Huveaune+Aubagne) - Marseille	84 000
Déplacements internes au bassin d'Aix (flèches rouges)	73 000
Déplacements externes au bassin d'Aix (flèches bleues)	104 000
Total des déplacements	261 000

Tableau 7 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 2

La valorisation nécessaire pour l'établissement de ce SERM est présentée notamment dans les références [1] et [2] qui décrivent la nouvelle étoile ferroviaire d'Aix en Provence.

La construction de ce SERM doit être planifiée sur le long terme et comporte plusieurs investissements de différentes natures qui portent sur la ligne elle-même et les réseaux TER voisins (voir section 5.) qui vont l'alimenter:

- La ligne TER Aix-en-Provence - Marseille, actuellement en service, doit être électrifiée et il faut porter à 2/3 de sa longueur, le dédoublement de la ligne. Le programme de batteries n'est pas la bonne solution pour la FNAUT, aucun RER de la Région parisienne ne circule avec des batteries.
- La reprise circulation voyageurs sur la ligne Aix-en-Provence - Rognac avec un Tram-Train qui partirait de Pertuis et desservirait le Pôle d'Activité d'Aix en Provence avec une branche tramway du Tram-Train dont le trajet est à optimiser.
- La réouverture de haltes sur le trajet Pertuis - Aix : Venelles, La Calade, Puyricard, Pey Blanc qui sont indispensables pour collecter les usagers
- La reprise de circulation voyageurs sur la ligne TER Gardanne - Trets

Cette valorisation ouvre de nouveaux potentiels pour la ligne TER Aix-en-Provence - Marseille qui passe de 87 000 voyageurs par jour (potentiel actuel) à 177 000 voyageurs par jour (voir la section 4.), en utilisant les diagrammes du PDM (2020, 2027).

9.3 SERM 3 Pertuis - VAMP avec un Tram-Train

La longueur totale de ce SERM est 63 km.

La description détaillée de la valorisation des lignes TER associées est donnée en section 4.

La réalisation de ce SERM pourrait se faire par étape avec une desserte de Plan d'Aillane très rapide qui permettrait (enfin) une desserte du Pôle d'Activités d'Aix en Provence:

- Première étape : Ouverture de la ligne entre Pertuis et Plan d'Aillane
- Deuxième étape : Ouverture de la branche tramway entre Plan d'Aillane et le Pôle d'Activités
- Troisième étape : Ouverture de la ligne entre Plan d'Aillane et Rognac
- Quatrième étape : Ouverture des branches tramway pour la gare TGV et la gare VAMP

Parcours	
Pertuis - Aix-en-Provence	33 km
Aix-en-Provence - Plan d'Aillane	7 km
Plan d'Aillane - Rognac	18 km
Rognac - VAMP	5 km
Total SERM 3	63 km

Tableau 8 : Sections principales du SERM 3

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
Déplacements internes au bassin d'Aix (flèches rouges)	100000
Déplacements externes au bassin d'Aix (flèches bleues)	68000
Total des déplacements	168000

Tableau 9 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 3

9.4 SERM 4 Ligne de la Côte Bleue

La longueur totale de ce SERM de Marseille à Miramas représente 63 km.

La description détaillée de la valorisation de la ligne TER associée est donnée en section 5.6.

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
Déplacements Marseille - Martigues (flèche bleue)	13 000
Déplacements Martigues - Istres (flèche rouge)	31 000
Déplacements Istres - Miramas	14 600
Total des déplacements	58 600

Tableau 10 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 4

9.5 SERM 5 Le Tram-Train La Bouilladise - Marseille

La longueur totale de ce SERM d'Aubagne à la Bouilladise représente 14.4 km.

La description détaillée de la valorisation de la ligne TER associée est donnée en section 5.5.

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
Déplacements La Bouilladise - Aubagne (flèche bleue)	20 000
Déplacements La Bouilladise - Aubagne (flèche rouge)	26 000
Total des déplacements	46000

Tableau 11 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 5

Le projet de Val'Tram, présenté actuellement à l'enquête publique, illustre l'urgence pour la Métropole AMP d'avoir une vision claire sur l'utilisation du réseau ferré dans les 20 prochaines années pour la mobilité inter urbaine.

Faute de vision, le projet actuel s'oriente malheureusement sur un tramway sous capacitaire qui n'atteindra pas son objectif de 18000 voyageurs-jours. En effet, les usagers de la Bouilladise -Aubagne (voir tableau 11) vont continuer à prendre leur voiture pour aller à Marseille, faute d'une solution pratique de RER.

Par ailleurs, vers le Nord, il est important d'envisager aussi à plus long terme une liaison vers Fuveau qui se raccorderait à la ligne Gardanne - Trets (dont la FNAUT demande la reprise exploitation), ouvrant la voie vers le bassin d'Aix-en-Provence et suivant l'ancienne ligne TER Aubagne - La Barque déclassée en 1972.

Pour ces raisons, la FNAUT-Provence Alpes Côte d'Azur a préconisé dans l'enquête publique sur le Val'Tram, l'utilisation d'un Tram-Train de type Citadis Dualis à 25 kV qui est la bonne solution pour l'avenir, ainsi qu'une arrivée sur le sillon Nord de la gare d'Aubagne (voir la contribution de la FNAUT à l'enquête publique), dans l'attente dans une phase ultérieure des projets métropolitains du plan RER.

10. Changer l'Administration de la Mobilité dans la Métropole AMP

Depuis sa création en 2016, la Métropole est devenue « Autorité Organisatrice des Mobilités » (AOM) sur son territoire. A ce titre, elle a récupéré la gestion des réseaux de transports en commun urbains et des lignes de transport en commun routier interurbain (anciennement départementaux) qui sont inclus dans son périmètre. **Les TER du réseau ferroviaire sont à ce jour une compétence du Conseil Régional.**

Or le réseau ferroviaire joue un rôle très important sur le territoire métropolitain qui regroupe 40 % des habitants de la Région. L'objectif de la création du RER dans les Métropoles, annoncé à juste titre par le Président de la République, indique implicitement que l'Administration de la Mobilité dans la Métropole doit inclure le RER pour la mobilité entre les bassins.

10.1 L'absence d'Etablissement public pour gérer la Mobilité dans la Métropole AMP

Dans les grandes Métropoles, l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) est généralement un établissement public géré par un Conseil d'Administration composé d'élus. Le tableau 12 met en évidence la situation atypique de la Métropole AMP.

En effet, contrairement aux autres grandes Métropoles, la Mobilité à Marseille n'est pas administrée par un établissement public. La gestion de la Mobilité se fait simplement à l'intérieur d'une des Directions de la Métropole qui comprend d'ailleurs aussi les infrastructures et la voirie, avec un budget annexe transports.

Nom et forme juridique	Population	Périmètre	Nombre d'élus au Conseil d'Administration Mobilité
Ile de France Mobilités Etablissement public Administratif	12 millions	Région Ile de France Ville de Paris Départements de la Couronne	Région (15) Paris (5) Départements (7)
Hauts de France Mobilités Syndicat mixte	6 millions	Région Hauts de France Métropole Lille Intercommunalités	Région (13) Métropole Lille (17) Syndicats intercommunaux (20)
Nouvelle Aquitaine Mobilités Syndicat mixte	6 millions	Région Nouvelle Aquitaine Métropole Bordeaux Intercommunalités	Région (6) Métropole Bordeaux (4) Syndicats intercommunaux (33)
SYTRAL Etablissement public local	1,7 millions 2715 km ²	Métropole Lyon Département du Rhône	Métropole (21) Région (4) Autres communes (4)
Métropole AMP	1,9 millions 3149 km ²	Métropole AMP	Pas d'établissement public Un adjoint au transport

Tableau 12 : Exemples d'Autorités organisatrices des transports (grandes Métropoles)

La Métropole AMP existe maintenant depuis plus de 7 ans. La situation actuelle, caractérisée au niveau de l'organisation, simplement par un adjoint aux transports et un budget annexe aux transports de la Métropole, n'est pas adaptée à un territoire métropolitain de près de 2 millions d'habitants !

Il n'existe pas de Conseil d'Administration d'élus représentatifs du territoire de la Métropole, orientant spécifiquement la politique de transport !

Des difficultés en résultent pour construire un réseau unique intermodal. De plus, cette organisation de la Métropole peu transparente ne parait pas propre à inciter l'Etat à dégager de nouvelles capacités d'investissement qui sont nécessaires pour la création du RER.

10.2 La Métropole doit se doter d'une AOM avec une forme juridique d'établissement public : le SYTAMP

Le grand retard accumulé par la Métropole dans le domaine du transport urbain et dans le transport ferroviaire doit être une incitation à faire évoluer l'AOM vers un statut d'établissement public à l'image des autres Métropoles qui semble plus efficace et plus transparent.

Il parait intéressant de regarder à cet égard le modèle de l'AOM (Autorité Organisatrice des Mobilités) SYTRAL de la Région lyonnaise, qui est à l'échelle de la Métropole AMP, pour comparer et faire des propositions.

Le SYTRAL Lyonnais est un Etablissement public local, qui regroupe la Métropole, la Région, le département et un certain nombre d'intercommunalités. Il constitue une AOM pour le Transport en Commun Lyonnais mais il ne gère pas les lignes TER de la SNCF, ce qui lui est d'ailleurs reproché en particulier sur la tarification. Il comprend un effectif de 140 agents.

Le tableau 13 ci-dessous montre le **sous-investissement** depuis des années, qui caractérise les transports de

la Métropole AMP en les budgets équipements de la Métropole AMP et du SYTRAL de la Métropole de Lyon.

Ce défaut est d'ailleurs tout à fait relevé dans la note financière du Plan de Mobilité de la Métropole (PDM) AMP (2020-2030) dans le paragraphe suivant :

« Pour atteindre les objectifs de report modal de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre, un investissement du budget annexe des transports compris entre 350 et 400 millions d'euros par an se confirme comme indispensable. Il faut noter que ce montant est comparable à celui que le Sytral, autorité organisatrice de la Mobilité de l'aire urbaine lyonnaise a pu investir depuis des années sur un périmètre comparable en taille et en population, avec le soutien des collectivités qui en sont membres. Ce n'est pas un chiffre inatteignable, moins encore si on le compare aux 35.6 milliards d'euros du projet Grand Paris Express » [2].

	Nombre d'habitants	Budget transports 2018	Budget transports 2023
Métropole AMP	1,9 millions	Equipements 100 M€	Equipements 296 M€
Métropole Lyon SYTRAL	1,7 millions	Equipements 330 M€	Equipements 475 M€

Tableau 13 : Investissements transports comparés Métropole AMP/Métropole Lyon

10.3 Intégrer les lignes TER métropolitaines de la Métropole AMP dans le SYTAMP

La coordination des investissements actuels et futurs entre le réseau TER et les transports de la Métropole fait partie des attributions de la Région Provence Alpes Côte d'Azur. On s'aperçoit en pratique, en examinant les Contrats de Plan Etats Régions, que les Conseillers Régionaux sont très loin d'une telle problématique et ne se penchent pas sur le sujet. Ils se concentrent essentiellement, pour la Métropole, sur les aspects de la LNPCA (ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) et sur les relations entre Marseille-Saint-Charles et les autres villes de la Région. Les lignes TER métropolitaines sont marquées par le sous-investissement depuis des années. D'autre part il n'existe pas non plus d'établissement mixte et de conseil d'administration d'élus gérant la mobilité en Région PACA.

La Métropole AMP, comme l'Île de France, comporte un vaste territoire dans lequel le transport inter urbain et donc ferroviaire est appelé à jouer un rôle majeur dans la Mobilité.

En analogie avec le syndicat Ile de France Mobilités le syndicat SYTAMP a donc vocation d'intégrer la gestion des lignes TER suivantes :

- La ligne Marseille – Aix-en-Provence - Manosque
- La Côte Bleue
- La ligne Salon – Marseille – Aubagne - La Ciotat
- La (future ligne) Aix-en-Provence - Rognac
- La (future) ligne Gardanne - Trets

SNCF Réseau est propriétaire de ces lignes : nous souhaitons que la situation reste ainsi, sans aucun transfert de propriété vers la Métropole AMP, ni aucune autre entité, afin de pérenniser la vocation ferroviaire de ces lignes dédiées au transport collectif.

Le but est aussi d'arriver à une tarification unique de transports sur le territoire métropolitain, à l'image de la Région Ile de France avec le ticket t+ ou le Pass Navigo. Le ticket t+ autorise les correspondances entre métro, bus, tramway et RER (zone 1). La tarification unique est un des gages du bon fonctionnement du RER et du bon niveau de fréquentation. Elle n'est pas appliquée actuellement dans la Métropole AMP entre les TER et le réseau de bus.

Ainsi, nous nous félicitons de la tarification métropolitaine appliquée de la section concernée des Chemins de Fer de Provence à Nice. Dans ce cas l'AOM est la Région Provence Alpes Côte d'Azur, comme pour la Métropole AMP.

10.4 La composition du SYTAMP à créer

A titre indicatif, Le SYTRAL comporte 31 élus, dont 23 Métropolitains, 4 représentants de la Région et 4 représentants des communautés de communes associées.

Ainsi deux autres AOM du territoire pourraient se joindre à l'AOM AMP pour former le SYTAMP :

- ✓ La Région est actuellement AOM pour tous les déplacements ferroviaires du territoire. Ils sont très nombreux et auraient vocation à se renforcer encore avec la construction du RER métropolitain, on le voit dans l'opération du Grand Paris Express. La Métropole représente 40 % des habitants de la Région PACA. La Région déléguerait des représentants au Conseil d'Administration du SYTAMP pour les lignes TER métropolitaines. Elle garderait son statut d'AOM pour le reste de la Région PACA.
- ✓ Eventuellement, la Communauté d'agglomération d'Arles, qui ne fait pas partie de l'AMP, mais appartient au département.

Le périmètre du SYTAMP s'étendrait à tout le département des Bouches du Rhône comme la gestion du SYTRAL s'étend à tout le Département du Rhône. Il serait administré par un Conseil d'Administration comportant une trentaine d'élus. Les élus métropolitains seraient attribués en fonction de la population des différents bassins du PDU AMP. La Région se verrait par exemple attribuer des élus en rapport avec sa contribution au budget de transport correspondant aux lignes TER métropolitaines.

10.5 La conception et le financement concernant le RER Métropolitain : le rôle de l'établissement public SGP

La taille de la Métropole et l'importance du réseau TER qui la traverse, conduit pour son développement et son financement à utiliser la même solution que dans l'Ile de France : la création d'un établissement SGP (Société des Grands Projets) qui est prévue dans la loi N°1166 du député J.-M. Zulesi (25 Avril 2023)

Cette loi indique que l'établissement public nommé SGP peut participer à la conception des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des SERM.

L'établissement public SGP ou ses filiales peuvent également participer au financement des projets de création, d'extension, d'amélioration ou de modernisation d'infrastructures entrant dans le périmètre d'un SERM.

Références

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

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

Lexique

AMP : Aix Marseille Provence

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

CPER : Contrat de Plan Etat Région

FNAUT-PACA : Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Provence Alpes Côte d'Azur

LNPCA : Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

PAAP : Pôle d'Activité d'Aix en Provence

PDM : Plan de Mobilités

PLM : Compagnie des Chemins de fer de Paris Lyon à la Méditerranée

RER : Réseau Express Régional

SERM : Service Express Régionaux Métropolitains

SGP : Société des Grands Projets

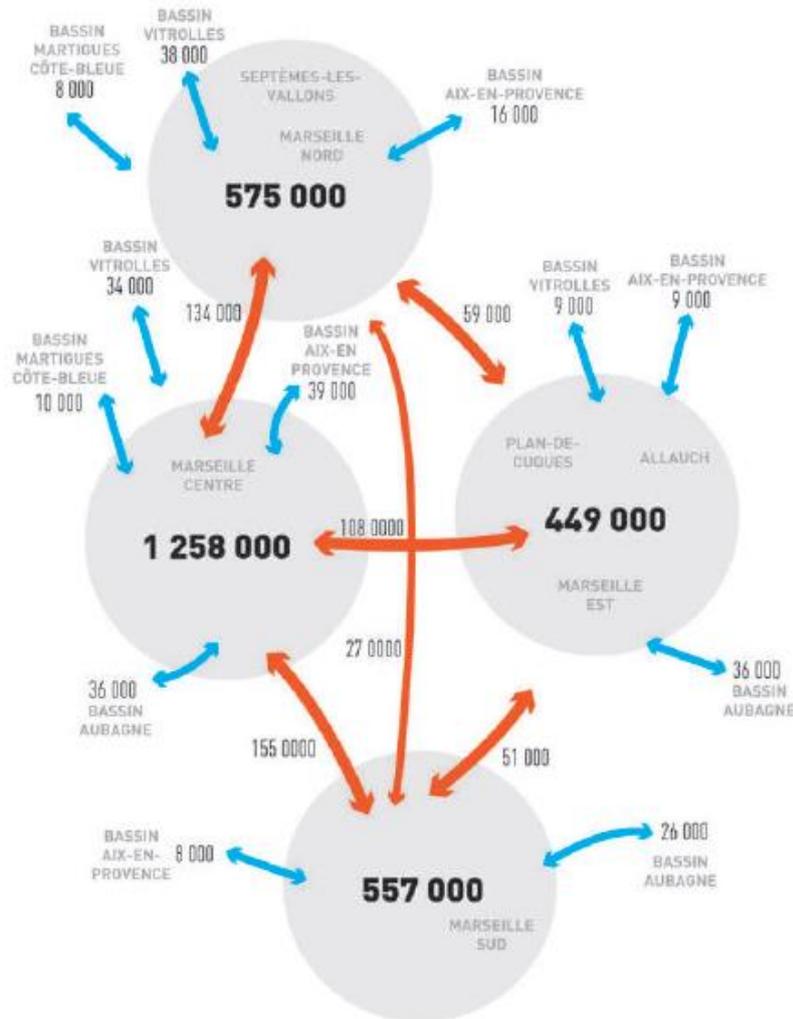
SYTAMP : Syndicat mixte des transports pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

SYTRAL : Syndicat Mixte des Transports pour l'Agglomération Lyonnaise

TER : Transport Express Régional exploité par la SNCF

Annexe
Données de déplacement sur les bassins de la Métropole AMP
Annexe (p. 175 Plan de Mobilités de la Métropole 2020-2030)

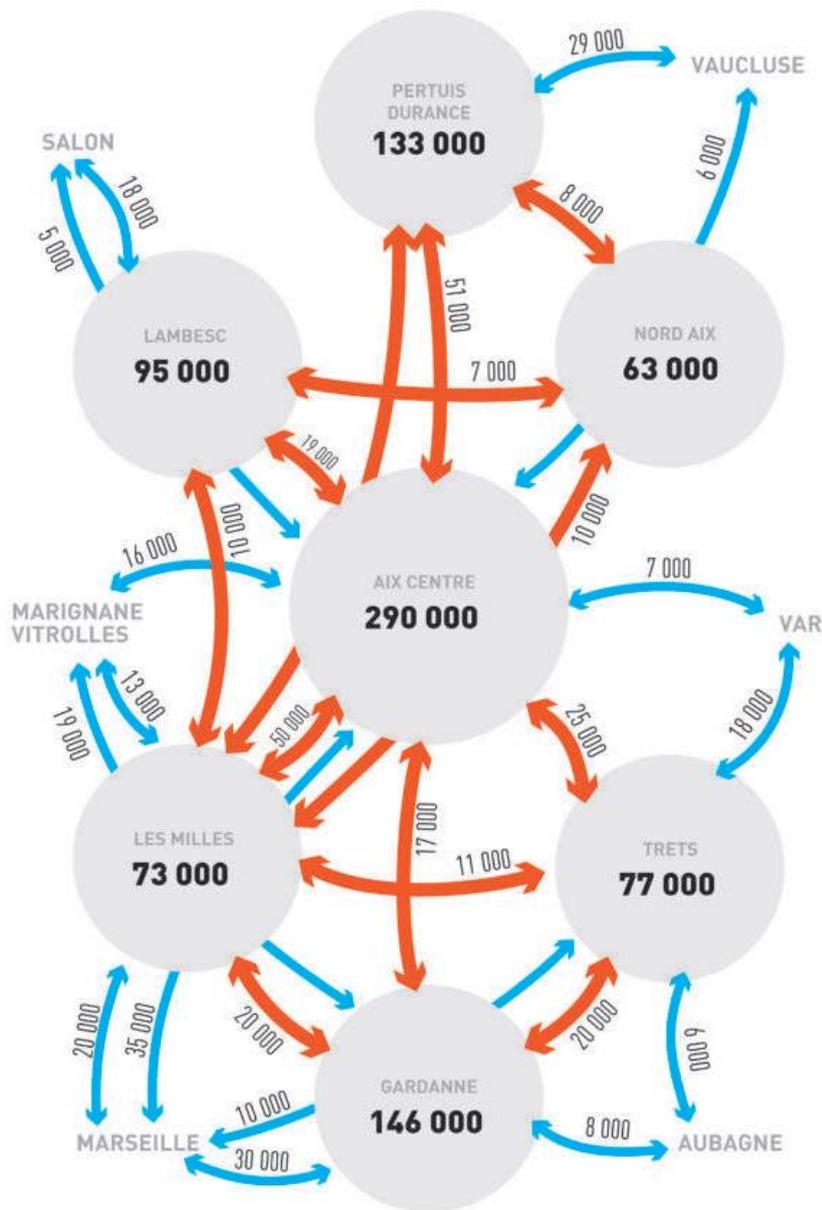
Bassin de Marseille



Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Ligne TER	Côte Bleue	Aix Marseille	Marseille Aubagne	Miramas Marseille
Déplacements externes Du bassin de Marseille	18000	72000	98000	81000

Bassin d'Aix



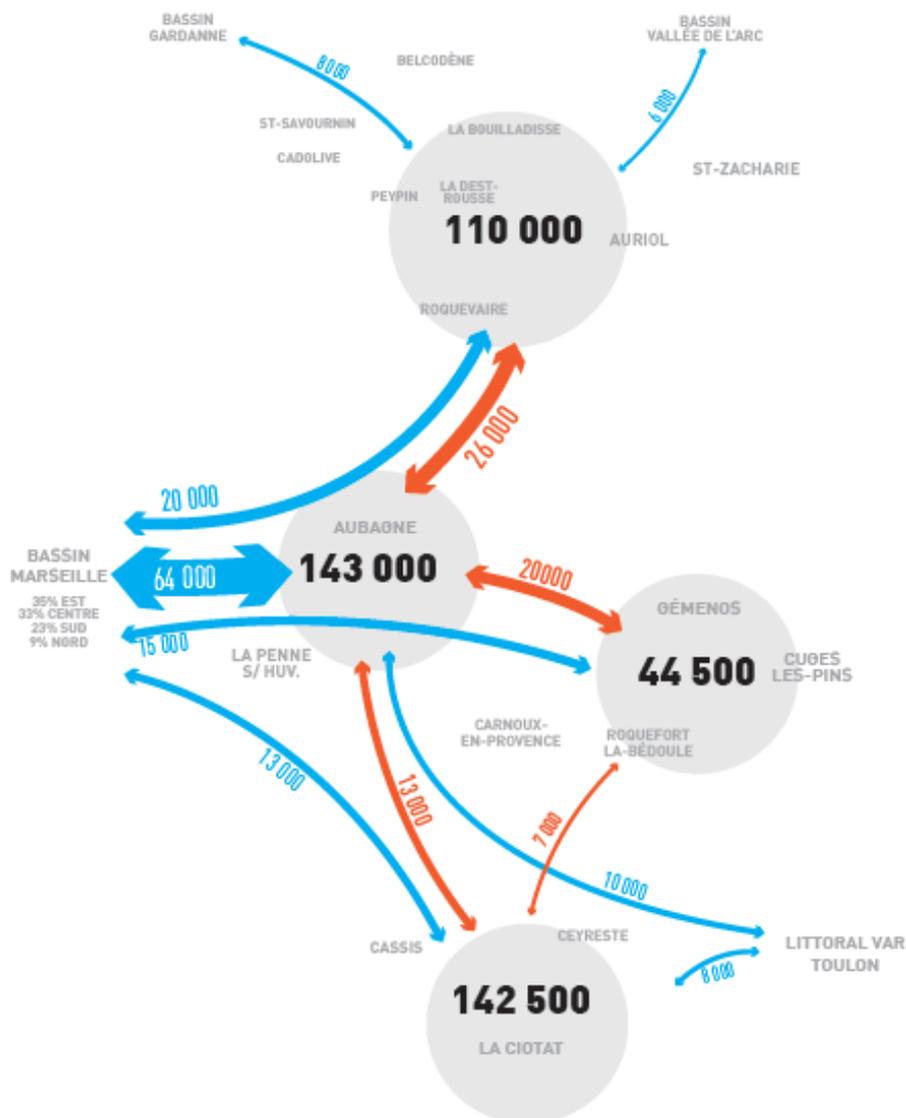
LES ÉCHANGES QUOTIDIENS DES BASSINS DE PROXIMITÉ AIX-EN-PROVENCE

SOURCE : EMD 2008 RENNESSEE 2017

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN ○
 MOINS DE 1 KM = DISTANCE MARCHÉ, MOINS DE 5 KM = DISTANCE VÉLO
 ÉCHANGES DANS LE BASSIN DE PLUS DE 1000M →
 ÉCHANGES HORS BASSIN DE PLUS DE 3000M ⇄

Ligne TER	Aix Marseille	Aix Rognac	Gardanne-Trets	Ligne des Alpes + haltes
Avec Aix Rognac et Gardanne - Trets				
Déplacements externes	114000	68000	0	5000
Déplacements internes	73000	101000	56000	105000
Total	187000	169000	56000	110000

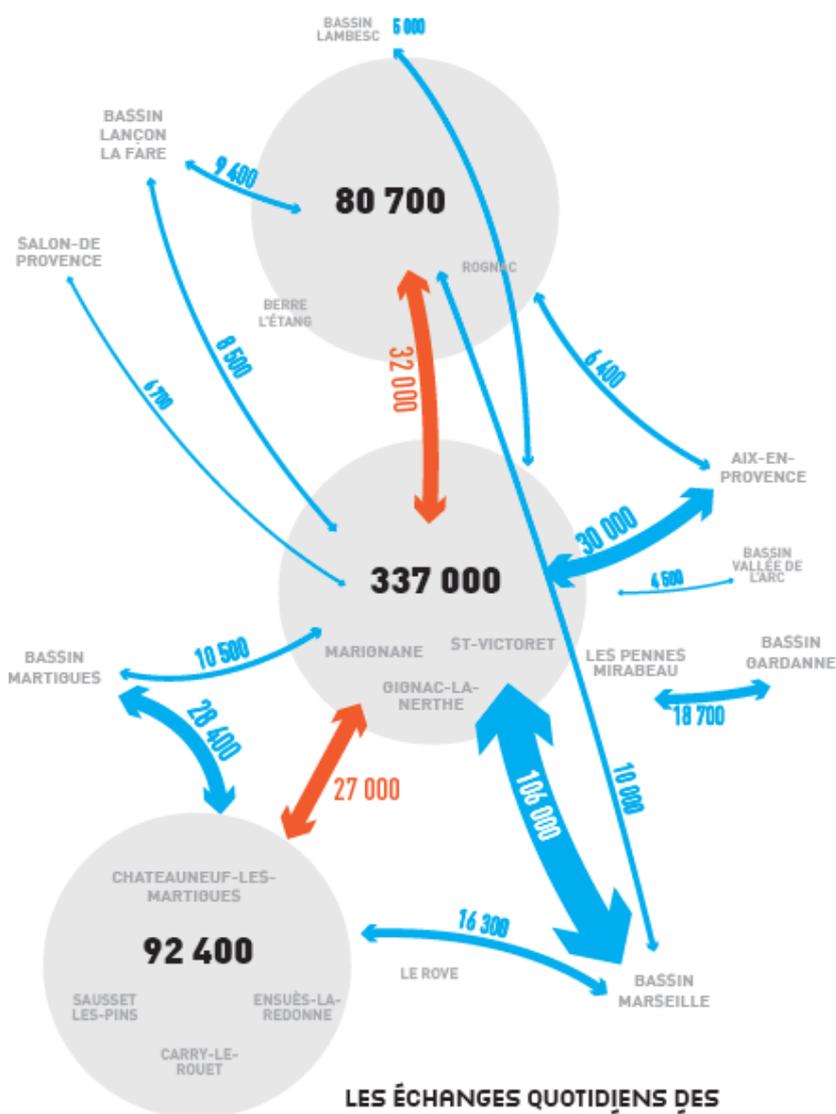
Bassin Sud-est



Plan de mobilité

Ligne TER	Aubagne-Marseille	Valtram
Déplacements externes	112000	20000
Déplacements internes	0	26000
Total	112000	46000

Bassin Est-Etang de Berre



LES ÉCHANGES QUOTIDIENS DES BASSINS DE PROXIMITÉ EST ÉTANG DE BERRE
SOURCE : EMD 2009 REDRESSÉE 2017

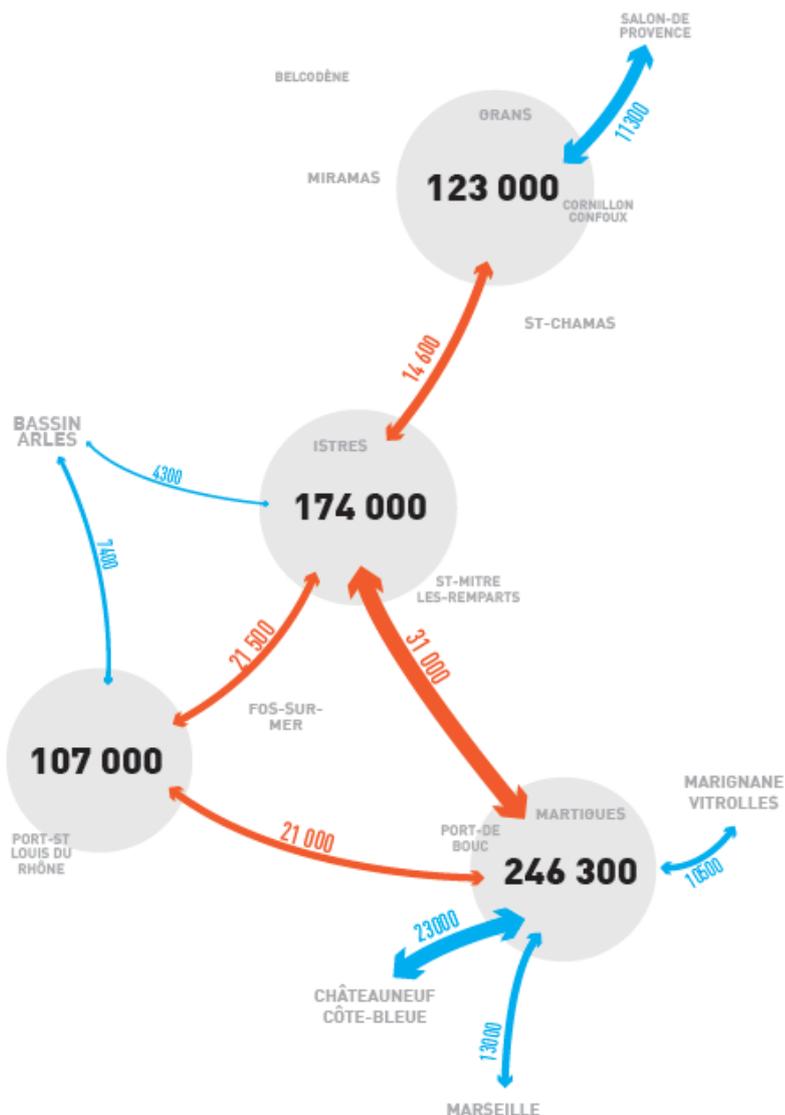
DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN
MOINS DE 1 KM = DISTANCE MARCHÉ, MOINS DE 3 KM = DISTANCE VÉLO
ÉCHANGES DANS LE BASSIN DE PLUS DE 1000M
ÉCHANGES HORS BASSIN DE PLUS DE 3000M



Reçu au Contrôle de légalité le 05 janvier 2022

Ligne TER	Aix Rognac	Miramas-Marseille	Côte Bleue
Déplacements externes	36000	122100	0
Déplacements internes	0	59000	27000
Total	36000	181100	27000

Bassin Ouest-Étang de Berre



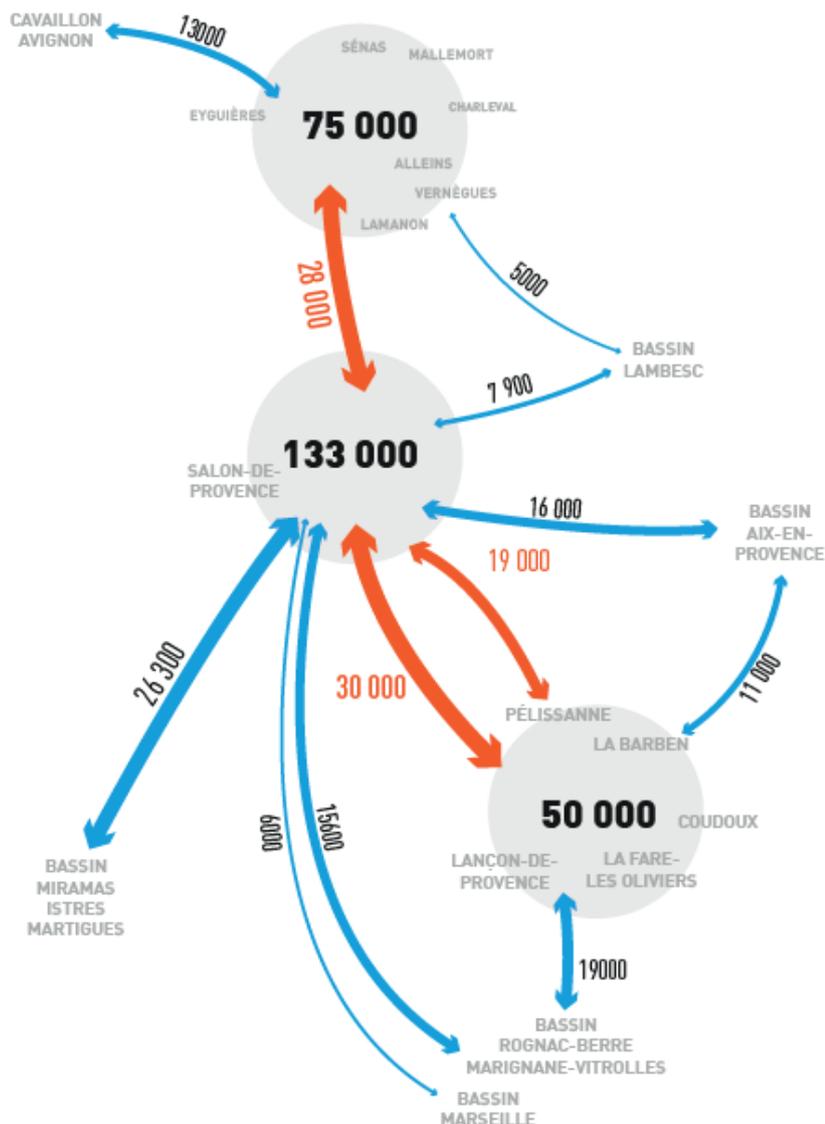
LES ÉCHANGES QUOTIDIENS DES BASSINS DE PROXIMITÉ OUEST ÉTANG-DE-BERRE
SOURCE : EMD 2009 REGRESSÉE 2017

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN ○
MOINS DE 1 KM = DISTANCE MARCHÉ, MOINS DE 5 KM = DISTANCE VÉLO
ÉCHANGES DANS LE BASSIN DE PLUS DE 1000M ↔
ÉCHANGES HORS BASSIN DE PLUS DE 3000M ↔

Plan de mobilité

Ligne TER	Côte Bleue	Miramas-Marseille
Déplacements externes	33600	10600
Déplacements internes	45600	
Total	79200	10600

Bassin Nord-Ouest



LES ÉCHANGES QUOTIDIENS DES BASSINS DE PROXIMITÉ NORD-OUEST

SOURCE : EMD 2009 REDRESSÉE 2017

DÉPLACEMENTS INTERNES AU BASSIN ⓘ
 MOINS DE 1 KM – DISTANCE MARCHÉ, MOINS DE 5 KM – DISTANCE VÉLO
 ÉCHANGES DANS LE BASSIN DE PLUS DE 1000M ↔
 ÉCHANGES HORS BASSIN DE PLUS DE 1000M ↔

Plan de mobilité

Ligne TER	Aix Rognac	Miramas-Marseille	Côte Bleue
Déplacements externes	0	47900	21600
Déplacements internes	16000	28000	0
Total	16000	75900	21600