

**LES SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS :  
L'ANALYSE DE LA FNAUT**



*Une rame du Léman Express au départ de Thonon-les-Bains en direction d'Annemasse.*

Marc DEBRINCAT, Alain RICHNER, Alain ROUX, et Anne-Sophie TRCERA.

**Étude réalisée avec le soutien du ministère chargé des transports.**

<b>SOMMAIRE</b>
-----------------

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>2</b>
<b>CONTEXTE</b> .....	<b>3</b>
<b>1. LES ATTENTES DES USAGERS ET LES PRÉCONISATIONS DE LA FNAUT</b> .....	<b>7</b>
1.1 Les propositions de la FNAUT antérieures à la loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains .....	7
1.2 Les propositions de la FNAUT à la suite de la loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains .....	19
<b>2. ÉTUDE DES PROJETS DE SERM PAR AGGLOMÉRATION</b> .....	<b>35</b>
2.1 Analyse de retours d’expériences de réseaux express régionaux réussies .....	35
2.2 Propositions des FNAUT régionales par agglomération .....	40
Auvergne Rhône-Alpes .....	40
Bourgogne-Franche-Comté.....	64
Bretagne .....	66
Centre-Val de Loire .....	69
Grand Est.....	74
Hauts-de-France .....	79
Normandie.....	82
Nouvelle Aquitaine .....	85
Occitanie .....	87
Provence-Alpes-Côte-d’Azur.....	92
Pays de la Loire.....	117
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>131</b>

Le 27 novembre 2022, le Président de la République a affirmé sa volonté de développer un transport ferroviaire du quotidien de type RER dans dix métropoles françaises, faisant du développement des « RER métropolitains » une priorité nationale. Cette annonce très médiatisée a repris un des objectifs de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (la LOM) qui a fixé une ambition forte de doublement de la part modale du train dans les grands pôles urbains et a demandé à SNCF Réseau de présenter un plan d'ensemble au gouvernement.

L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (la LOM) « fixe la stratégie et la programmation financière et opérationnelle des investissements de l'État dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037 » :

« I. Cette stratégie et cette programmation visent quatre objectifs :

1° Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins, en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;

2° Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;

3° Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;

4° Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

A cette fin, cinq programmes d'investissement prioritaires sont mis en place :

a) L'entretien et la modernisation des réseaux nationaux routiers, ferroviaires et fluviaux existants ;

**b) La résorption de la saturation des grands nœuds ferroviaires, afin de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les grands pôles urbains ;**

c) Le désenclavement routier des villes moyennes et des régions rurales prioritairement par des aménagements des itinéraires existants ;

*d) Le développement de l'usage des mobilités les moins polluantes et des mobilités partagées au quotidien, afin de renforcer la dynamique de développement des transports en commun, les solutions de mobilité quotidienne alternatives à la voiture individuelle et les mobilités actives au bénéfice de l'environnement, de la santé, de la sécurité et de la compétitivité ;*

*e) Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse, et notamment le renforcement de l'accessibilité des ports, des pôles logistiques et des grands itinéraires internationaux ferroviaires, maritimes et fluviaux.*

***La stratégie d'investissements dans les systèmes de transports contribue par ailleurs à l'achèvement du maillage du territoire par des grands itinéraires ferroviaires, routiers, cyclables et fluviaux, nationaux et internationaux, articulés de façon cohérente avec les systèmes de dessertes locales. »***

La LOM a apporté un cadre réglementaire favorable à la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) en France, en mettant l'accent sur la mobilité durable, l'accessibilité, la coordination interrégionale et la transition énergétique. Elle offre ainsi un soutien important pour la création et le développement de ces systèmes de transport modernes et efficaces.

**Le rapport annexé à la loi d'orientation des mobilités précise, pour la période 2018 à 2037, la stratégie de mise en œuvre des orientations de la politique d'investissement de l'Etat en matière de transports et de mobilité définies à l'article 1er de la LOM. Le deuxième programme prioritaire est détaillé et concerne en partie la mise en œuvre de SERM, sous l'appellation de « RER métropolitains » :**

*« Il faut donc à la fois construire un projet commun à l'ensemble des acteurs concernés, et notamment aux autorités organisatrices régionales, aux autorités organisatrices de la mobilité locales et à SNCF Réseau, et enclencher rapidement des premières opérations dans les principales métropoles, notamment afin de favoriser la réalisation de projets de « RER métropolitains ».*

*Ces opérations viseront par exemple, selon les cas, à créer de nouvelles voies en gare, à élargir certains quais et à en augmenter le nombre, à simplifier la gestion de l'infrastructure et à moderniser les systèmes de gestion des circulations et de signalisation sur les axes et les nœuds à plus fort trafic, afin de gagner des capacités en évitant les investissements lourds en infrastructures. Les opérations prioritaires à engager dans les cinq premières années concernent, outre l'Ile-de-France, la plupart des grands pôles urbains et métropolitains dont les gares et leurs accès ferroviaires restent trop exigus et encombrés. »*

**Avant la LOM, le schéma directeur des étoiles ferroviaires et services express métropolitains, élaboré par SNCF Réseau en octobre 2020, estime que « compte tenu de leur ampleur, ces investissements constituent des projets de moyen et long termes dans leur grande majorité, avec des impacts lourds sur les circulations existantes. Cela amène à rechercher à coconstruire des projets partenariaux services et infrastructures, constituant des étapes intermédiaires cohérentes avec les cibles recherchées, pouvant s'appuyer sur l'infrastructure existante ou sur des adaptations limitées à court et moyens termes, comme à rechercher des solutions technologiques moins lourdes pour le long terme.**

*Pour concrétiser cette ambition à dix ans, une stratégie d'investissement cohérente, combinant déploiement de solutions technologiques et aménagement d'infrastructures pour prendre en compte les besoins de services, doit être pensée et définie progressivement, dès la période 2020-2022, pour chaque étoile avec l'objectif de dégager une vision à long terme, une trajectoire et des évolutions accessibles à court terme en s'assurant de la soutenabilité économique globale tant pour l'exploitation que pour les investissements nécessaires ».*

Ce schéma directeur développe la vision partenariale voulue par la LOM : « *Le développement d'offres de services de type SEM nécessite une réflexion associant tous les acteurs concernés sur des enjeux qui ne peuvent être traités qu'en commun : développement de l'intermodalité, adaptation tarifaire dans l'environnement des transports urbains, services ambitionnés et infrastructures nécessaire...*

*Plus spécifiquement, la définition d'un nouveau service ferroviaire du quotidien par les autorités organisatrices, ne peut s'abstraire de la réalité du réseau et des autres circulations existantes ou en projet. Pour être couronné de succès, le dialogue territorial portant sur la question des SEM doit être inclus dans une réflexion plus large, visant à disposer d'une vision globale de l'ensemble des services ferroviaires et de leur imbrication sur un territoire (mobilité du quotidien, déplacements longues distances, fret).*

*Cette réflexion devra rechercher par ailleurs une adéquation entre le niveau de service ambitionné et la réponse prévisible du marché pour s'assurer de son efficacité, ainsi que pour rechercher une optimisation économique globale des services et des infrastructures nécessaire.*

*Cette vision globale permettra de porter des projets de modernisation et de développements adaptés aux besoins et partagés, tout en prenant en considération tous les types de circulations ».*

**Dans le rapport « Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition » du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI), publié en décembre 2022, trois scénarios sont étudiés :**

- un scénario « de crise » ne permettant pas de respecter les ambitions de la LOM et pour lequel les contraintes sont très fortes, avec des dégradations des infrastructures,
- un scénario de respect de ces objectifs, appelé « planification écologique »,
- et un troisième dans lequel ces objectifs sont dépassés, appelé « priorité aux infrastructures de transport ».

Ce troisième scénario ne diffère du second que sur trois points : les investissements de développement routier dans les CPER, les grands projets routiers, et les lignes nouvelles à grandes vitesses. Il n'impacte donc pas directement les SREM.

En consultant ce rapport et ses annexes, on voit qu'un soutien fort et prioritaire aux ambitions de la LOM (scénarios 2 et 3) permet de gagner 5 à 10 ans dans la réalisation des projets de SREM, notamment les étoiles ferroviaires de Bordeaux, Toulouse, Rennes, Nantes, Rouen, Grenoble, Lille, Strasbourg et la liaison ferroviaire Euro Airport Mulhouse-Bâle et le sillon Lorrain - Nancy Metz Luxembourg.

**Le rapport du 31 mai 2023 de Jean-Marc ZULESI, député, sur la proposition de loi relative aux services express régionaux métropolitains vient proposer une définition des SERM : « 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 ».**

Le rapport plaide pour une vision très globale de l'offre de services, afin de véritablement impacter les habitudes des usagers :

*« Il s'agit avant tout de créer un **choc d'offre de services**, et non pas uniquement un projet de réseaux ou d'infrastructures de transports collectifs publics. C'est d'abord la qualité de service qui doit être recherchée, le réseau en n'étant que le support. En offrant des solutions de mobilité périurbaine nouvelles, les SerM doivent entraîner des changements de comportements des usagers dans leurs trajets quotidiens ; ils constituent à ce titre un véritable enjeu sociétal.*

*La qualité du service offert passe par une amélioration des pôles intermodaux dans les zones périurbaines. Pour cela, **la multimodalité** doit être pensée dès le stade de la conception des réseaux de transport.*

*Le SerM 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. Les SerM ne concernent pas les centres-villes : ils visent à améliorer la desserte des grandes périphéries urbaines, dont les habitants dépendent de la voiture à défaut d'offre de transports collectifs réguliers et fiables ;

- la **décarbonation** des mobilités.

*Le statut de SerM doit être défini par arrêté du 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.*

L'objectif de cette étude sur les Services Express Régionaux Métropolitains est :

- d'analyser les attentes des usagers et d'émettre des propositions (1.),
- d'étudier les projets de SERM par agglomération (2.).

# 1. LES ATTENTES DES USAGERS ET LES PROPOSITIONS DE LA FNAUT

## 1.1 Les propositions de la FNAUT antérieures à la loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains

Dès 2018, la FNAUT a publié une analyse des projets dans les métropoles de province (FNAUT-Infos n° 262 de mars 2018<sup>1</sup>) :

**Fnaut INFOS**  
Bulletin de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

**262**  
mars 2018  
édition nationale

### Assises de la mobilité

Les Assises de la mobilité ont obligé les participants à revisiter leurs critères et à les confronter à ceux des autres et aux nouvelles réalités de terrain.

Mais le temps imparti, très court, et le nombre d'auditions et d'échanges ont privilégié les institutions disposant de personnel permanent et parisien par rapport aux associations qui, elles, ne rassemblent que des bénévoles, de surcroît souvent provinciaux. Et le grand public est peu intervenu.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que la consultation des usagers et le financement de leurs associations n'aient été évoqués à aucun moment dans les ateliers des Assises.

D'autre part, les thèmes relatifs à la mobilité ont été segmentés. Le modèle économique du transport ferroviaire a été traité, en dehors des assises, par la mission Spinetta. Il en est de même du transport aérien : des assises spécifiques seront organisées en 2018 pour trouver des mesures permettant d'améliorer la compétitivité du pavillon français. Les infrastructures de transport ont été discutées par le comité d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron. Des assises spécifiques sont prévues également pour traiter du transport des marchandises.

Ce saucissonnage modal de la problématique des transports a eu deux conséquences néfastes : il n'a pas permis d'aboutir à une vision politique d'ensemble ; et il a focalisé les Assises sur les nouvelles mobilités et les nouvelles technologies, rendant d'autant plus nécessaire une démarche d'intégration des différentes mobilités voyageurs au niveau de l'Etat et des collectivités territoriales, car l'équité et la complémentarité entre les modes sont deux exigences essentielles de la FNAUT.

Bruno Gazeau, président de la FNAUT

### Sommaire

Dossier - Des RER dans les métropoles de province, un projet réaliste	2-6
Investissements routiers, des projets archaïques « innovations »	7
Mobilité numérique et droits des voyageurs	9
La limite de vitesse à 80 km/h, une décision courageuse	10
L'abandon de Notre-Dame-des-Landes	11-12

### Des RER dans les métropoles de province : un projet réaliste

Les grands projets ferroviaires ne concernent pas que les voyages à longue distance ou le transport du fret. De nombreuses métropoles de province possèdent une étoile ferroviaire sous-utilisée. A partir de l'exemple des S-Bahn développés en Allemagne et dans les pays voisins, la FNAUT propose de mettre en place des services ferroviaires diamétraux à haute fréquence ou « RER », complémentaires des services TER traditionnels et desservant le cœur de ces agglomérations. Etroitement connectées aux transports urbains, ces offres ferroviaires attractives permettraient d'absorber une circulation automobile envahissante et d'éviter la construction de nouvelles infrastructures routières.

### Désenclavement routier, enclavement ferroviaire

La ministre des Transports Elisabeth Borne veut « dédramatiser la route, délaissée depuis le Grenelle de l'environnement » et lancer « un plan sur dix ans pour achever le désenclavement de la France grâce à une remise à niveau du réseau routier : contournements de bourgs et de villages, traitement des points noirs... une centaine d'opérations essentielles, trop longtemps reportées ».

Mais « achever » le désenclavement routier est un processus sans fin... plus on en fait, plus il faut en faire, on trouve toujours un « maillon manquant ».

La ministre reprend le mythe de l'enclavement routier de « ces territoires qui voient partir entreprises et emplois ». On sait pourtant que la vitalité économique est liée d'abord aux initiatives locales (à Grenoble, ce développement est apparu avant 1900, bien avant l'arrivée des autoroutes...). Et il y a longtemps que les fameux « points noirs », dénoncés à tort comme principaux responsables des accidents, ont disparu.

Pour desservir « les zones blanches de la mobilité » ne disposant pas de transport collectif, la ministre n'a évoqué qu'un plan de covoiturage ou une offre de transport à la demande. Des pistes intéressantes, mais l'urgence est manifestement ailleurs.

Le réseau ferré classique continue à vieillir (à ce jour, les trains sont ralentis sur plus de 5 300 km de lignes). Et l'enclavement ferroviaire des villes moyennes et petites s'accroît : citée pour son enclavement routier, Aurillac en est un bon exemple. Les lignes dites secondaires ne sont plus entretenues, leur dégradation et leur exploitation déficiente font fuir les usagers et les fermetures démailent le réseau au détriment du « transport du quotidien » des habitants des villes moyennes. Toutes les routes sont goudronnées et aucune n'a été fermée, mais 900 km de voies ferrées ont disparu entre 1981 et 2010, et 800 depuis 2011.

Jean Sivardière

<sup>1</sup> <https://www.fnaut.fr/fnaut-infos-annce-2018/>

# Des RER dans les grandes agglomérations de province ?

S-Bahn, Frankfurt Hauptbahnhof (Wikipedia)

➤ De nombreuses grandes agglomérations de province sont situées au carrefour de plusieurs voies ferrées et disposent d'une étoile ferroviaire à plusieurs branches, jusqu'à 9 (Toulouse).

## Des étoiles ferroviaires à valoriser

Alors que ces étoiles sont souvent sous-utilisées, certaines branches pouvant être désaffectées, il est logique de songer à les utiliser plus intensément pour relier ces agglomérations aux zones périurbaines et aux petites villes qui les entourent (FNAUT Infos 183, 186, 236). Les avantages attendus d'une telle démarche sont évidents :

- le train dispose d'une forte capacité et d'une forte attractivité auprès du public ; bien exploité, il permet d'absorber un trafic automobile massif ;

- il en résulte une amélioration du marché de l'emploi et une diminution de l'accidentalité (dont piétons et cyclistes sont souvent victimes), des nuisances urbaines (bruit, pollution de l'air, encombrement de l'espace public), des gaspillages de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre ;
- la congestion des grandes voiries urbaines diminue elle aussi (elle provient essentiellement du trafic local) ;

- on peut alors éviter l'élargissement des voiries existantes ou la construction de nouvelles voiries, opérations généralement ruineuses et difficiles à mettre en œuvre en raison du manque d'espace disponible, sauf à utiliser des zones agricoles ou naturelles dont les citadins souhaitent la préservation ;
- les collectivités peuvent donc consacrer des crédits plus importants au développement des transports collectifs et des aménagements cyclables ;

- enfin le développement du transport ferroviaire dans les zones périurbaines permet d'envisager une répartition spatiale des logements et des activités plus rationnelle que l'actuel étalement urbain diffus car on peut alors densifier l'urbanisation autour des gares, une telle densification étant elle-même favorable à l'utilisation du train.

Une utilisation plus intense des étoiles ferroviaires permet ainsi d'amorcer un cercle vertueux dans la croissance urbaine, l'organisation de la mobilité, la préservation de l'environnement urbain et périurbain, et l'utilisation de l'argent public.

## TER ou RER ?

Deux types d'utilisation des étoiles ferroviaires sont possibles suivant la taille de l'agglomération.

Si l'agglomération concernée est de taille moyenne, la formule traditionnelle des dessertes TER est bien adaptée.

Si l'agglomération est une véritable métropole de plusieurs centaines de milliers d'habitants, une formule plus ambitieuse est nécessaire. Il faut envisager la création d'un « TER métropolitain » que nous appellerons « RER », analogue dans son principe aux RER d'Ile-de-France mais nécessitant sauf exception des investissements moins lourds.

La ministre des Transports Elisabeth Borne a évoqué récemment l'intérêt de mettre en place des RER dans les métropoles de province mais elle n'a encore pris aucune initiative concrète.

## Qu'est-ce qu'un RER ?

Un RER se distingue d'une desserte TER classique par les points suivants :

- les dessertes sont diamétrales, elles évitent des correspondances et dégagent des capacités en gare centrale ;

- les inter-stations sont courtes ;
- le matériel roulant, train classique ou train léger, est très performant (accélération, freinage) ;

- la fréquence de desserte est élevée (un train toutes les 10 ou 15 min), le cas échéant renforcée en heure de pointe ;

- l'amplitude des services est étendue tôt le matin et tard en soirée ;

- l'accessibilité du matériel roulant est excellente (plancher du matériel roulant au niveau du quai, portes larges et à ouverture rapide, espace réduit entre quai et train) d'où des montées/descentes rapides (FNAUT Infos 258) ;

- par suite les arrêts sont brefs (20 secondes, 30 ou 40 en gare centrale) d'où un gain supplémentaire de capacité de la gare centrale ;

- les correspondances avec le réseau urbain sont faciles ; un véritable maillage est obtenu s'il existe plusieurs gares dans la métropole ou si de nouvelles haltes sont créées.

## Chez nos voisins

Le concept de RER s'est concrétisé depuis longtemps dans les pays européens voisins.

En Allemagne, le S-Bahn est apparu à Berlin dès 1930 ; dans les années 60, il s'est développé autour d'une vingtaine de métropoles - Stuttgart, Munich, Francfort, Cologne et la Ruhr, Hambourg - et même d'agglomérations de taille plus modeste (Leipzig, Dresde).

Les aires d'influence des métropoles sont de dimensions très différentes et sans rapport avec l'importance démographique de la métropole elle-même. C'est ainsi que les S-Bahn de Berlin, Francfort (Rhein-Main) ou Stuttgart ont des lignes relativement courtes malgré leur population importante.

Le S-Bahn s'est développé de même :

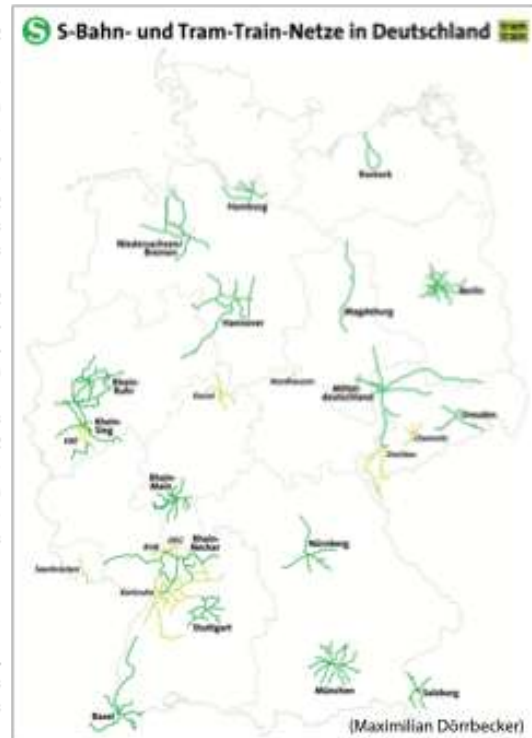
- en Autriche (Vienne, Salzbourg, Innsbruck, Graz, Klagenfurt) ;

- en Suisse (Zurich et Bâle, mais aussi Berne, Lucerne, Saint-Gall, le réseau vaudois et le Léman Express franco-suisse en gestation avec la liaison Genève-Annemasse en voie d'achèvement) ;

- en Belgique (Bruxelles depuis les années 70, puis Anvers, et des créations en cours à Liège, Charleroi, Gand) ;

- aux Pays-Bas (depuis les années 70, l'ensemble du réseau est desservi à la fréquence élevée : 15 min en pointe, 30 min en périodes creuses).

Bien d'autres pays - Grande-Bretagne, USA, Japon, Chine, Inde - investissent massivement dans la desserte ferroviaire de leurs métropoles.





Où en est-on en France ?

La France est restée à l'écart de ce mouvement général. Rares sont les agglomérations françaises qui disposent déjà d'une amorce de RER : Metz, Nancy, la Côte d'Azur (Métrazur). Quant à Marseille, Lille et Lyon, des études ont déjà eu lieu ou sont en cours. Mais la création de dessertes RER diamétrales est difficile si la gare centrale est en cul-de-sac (Marseille, Lille).

La FNAUT a proposé que le 4<sup>e</sup> appel à projets de TCSP urbains, attendu avec impatience depuis la fin 2014, soit centré sur les dessertes ferroviaires périurbaines par RER, TER ou tram-train (FNAUT Infos 245) - des dessertes écartées des appels à projets précédents sous prétexte qu'elles relevaient des Contrats de Plan Etat-Régions...

Où créer des RER ?

Nous présentons dans la suite les propositions de nos associations de Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse.

L'aire à desservir est la zone d'influence de l'agglomération. Il s'agit de satisfaire les besoins de déplacements massifs et répétitifs vers les lieux de travail, d'études, de services administratifs ou de santé, de loisirs culturels et sportifs... Tout dépend de la structure démographique de l'agglomération, de son degré de polarisation sur la ville-centre, du nombre et de l'importance des villes satellites, de la densité des zones périurbaines.

Les conditions du succès

Le RER ne doit pas se développer au détriment de l'offre TER à plus longue distance : il faut à la fois assurer une bonne desserte interne de l'agglomération et de bonnes relations avec les villes voisines.

Des investissements lourds peuvent être nécessaires s'il faut créer des voies supplémentaires pour augmenter la capacité du réseau ferré dans la zone urbaine, aménager des voies de stockage des rames dans les gares terminus, ou rendre la gare centrale traversante si elle ne l'est pas encore (Lille, Marseille).

Une gouvernance ferroviaire commune entre Région et Métropole est indispensable, la Région ayant seule la compétence ferroviaire.

Il faut assurer une intégration physique et tarifaire entre le RER et les différentes composantes de la mobilité urbaine (réseau urbain, vélo, taxi...).

Enfin les dessertes RER doivent être complétées par des dessertes routières disposant de priorités de circulation sur les autoroutes radiales implantées sur les axes non desservis par le rail, suivant l'exemple de Madrid.

Gérard Mathieu et Jean Sivardière ■



Toulon : un RER contre la congestion routière

Toulon-Provence-Méditerranée (TPM), agglomération de 440 000 habitants (plus de 600 000 dans l'aire urbaine), est ensermée entre mer au sud et relief au nord. Tous les axes routiers est-ouest sont saturés. La ligne est-ouest Marseille-Vintimille permet d'y développer les services TER, mais elle est en limite de capacité. Un traitement du nœud ferroviaire toulonnais, sans attendre la création de la ligne nouvelle Aubagne-Toulon, a été acté par le Contrat de plan Etat-Région 2015-2020, et le projet d'une desserte TER renforcée et diamétralisée l'a été dans le PDU 2015-2025 de TPM. Cette desserte n'a pas pour vocation de remplacer le TCSP toulonnais, elle en est complémentaire.

Des « études d'opportunité » ont donc été lancées pour accélérer la réalisation d'un RER toulonnais, nécessitant la création d'une 3<sup>e</sup> voie entre La Seyne et La Garde-La Pauline.

Une première phase Toulon-Carnoules est assez facile à réaliser, car la gare de Carnoules possède une voie centrale pour le retournement des trains. Elle permettrait la desserte d'une halte à l'hôpital de Sainte-Musse, qui est programmée pour 2021.

La seconde phase Toulon-Sanary implique des travaux plus conséquents : création de la 3<sup>e</sup> voie, d'une voie de retournement à Sanary et d'un point d'arrêt à l'Escailon (parc de covoiturage). Une 6<sup>e</sup> voie à quai à Toulon, un saut-de-mouton et un doublement de la voie unique La Pauline-Hyères sont également nécessaires.

Alain Seguin, Toulon Var déplacements ■

Rouen

L'étoile de Rouen comprend 5 branches actives dont deux sections périurbaines, portées par l'axe Paris - Le Havre, en direction de Val de Reuil et Yvetot, et trois autres en direction de Clères (Dieppe), Serqueux (Amiens) et Elbeuf (Caen). D'autres branches sont fermées au trafic voyageurs, dont trois à rouvrir : la ligne Rouen Rive Gauche

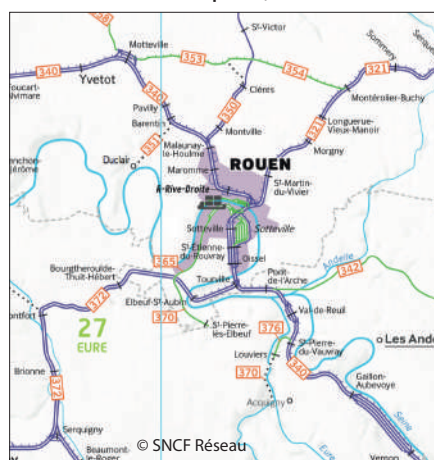
- Elbeuf-ville, située en zone urbaine et qui dessert près de 80 000 habitants, la ligne de la vallée de l'Andelle, qui dessert un secteur défavorisé et enclavé, et l'antenne Val-de-Reuil - Louviers, partiellement défermée et amorce d'une liaison TER interville Rouen-Louviers-Evreux à très fort potentiel de trafic.

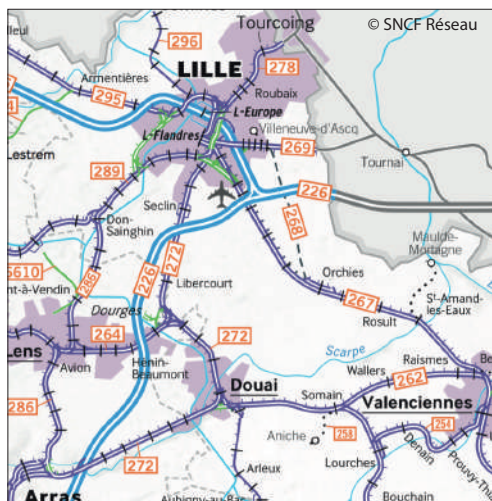
La gare de Rouen - Rive-Droite est ensermée dans un fossé entre deux tunnels et ne comporte que six voies à quai dont, facteur aggravant pour l'exploitation, la distribution est dissymétrique par rapport aux deux voies principales « passantes » Paris - Le-Havre. L'élaboration des horaires est pénalisée par la configuration des trois bifurcations (vers Dieppe, Amiens et Caen) situées de part et d'autre de la gare, dont aucune n'est équipée de saut de mouton. Enfin la section terminale de la ligne de Dieppe, au nord de Clères, a été mise à voie unique, avec seulement deux points de croisement. Ces contraintes limitent fortement l'offre actuelle : TGV Le Havre - Marseille, Intercités vers Le Havre et Paris, TER interville et omnibus. La desserte périurbaine est assez satisfaisante, sauf sur la ligne du nord.

A l'initiative de la FNAUT Normandie, une desserte diamétralisée Yvetot-Elbeuf a été créée fin 2008 : 10 gares intermédiaires sont desservies à fréquence de 1h. D'autres actions sont envisageables, tant en matière de renforcement de l'offre (la desserte d'Yvetot étant déjà renforcée en pointe, une diamétralisation à la fréquence de 30 minutes est possible) qu'en matière de maillage territorial (création de 2 haltes sur la ligne Rouen-Elbeuf pour desservir un centre commercial, un centre hospitalier et une usine Renault, d'intermodalité (meilleure articulation des dessertes TER périurbaines avec les transports urbains par création de haltes) ou d'intégration tarifaire (création d'un titre intermodal urbain).

A l'horizon 2035, l'ouverture de la nouvelle gare de Rouen - Saint-Sever, en liaison avec le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, permettra enfin de créer un vrai RER rouennais.

Bernard Champeaux, FNAUT Normandie ■





Lille : tram-train ou RER ?

La Métropole Européenne de Lille (MEL) avait en projet, depuis 20 ans, un tram-train à 3 branches : Lille-Comines (une voie unique non électrifiée, exploitée de manière déplorable par la SNCF), Lille-Baisieux (une ligne à double voie électrifiée sur laquelle circulent des TER, des trains de fret et des Intercités belges) et Lille-Seclin (une ligne à double voie électrifiée déjà très chargée par tous les types de trafics).

Les travaux devaient être réalisés en 2015-2020. Mais, toujours cité dans les schémas directeurs et autres SCOT, le projet est en état de mort clinique.

Certaines communes farouchement opposées ont même abandonné les réservations nécessaires de terrains ; la SNCF fermera la ligne Lille-Comines en 2019 ; la Métropole de Lille et la Région Hauts-de-France viennent de voter un crédit de 200 000 euros pour une nouvelle étude, l'objectif étant de savoir quelle technique serait la mieux adaptée pour l'exploiter : tramway ou TER, traction électrique ou diesel.

Puis la Région a présenté un projet de RER « Grand Lille » (dit REGL) : il s'agit d'une ligne nouvelle longeant la LGV Nord entre Lille et le Bassin Minier, sans connexion avec les réseaux urbains sauf à Lille-Flandres où serait construite une gare souterraine traversante. Ce RER se ramifierait sur certaines voies existantes à chaque extrémité (Armentières, Tournai, Courtrai au nord, Lens, Arras, Cambrai au sud). Il ne s'agit donc pas d'un S-Bahn en étoile autour de Lille. Le projet est en stand-by suite au débat public.

Mais comment utiliser cette étoile ferroviaire dont les lignes sont dans des états très variés, depuis la ligne sur le point de fermer jusqu'aux doubles voies très fréquentées ? Doit-on évoluer vers le modèle S-Bahn, vers le modèle tram-train, ou vers un simple tramway circulant sur une infrastructure transférée à la collectivité locale ? C'est la question.

**Gilles Laurent, président de l'Union des Voyageurs du Nord**

### Toulouse : métro ou RER ?

L'Association des usagers de transports de l'agglomération toulousaine et environs (AUTATE) porte un projet de transformation des 6 lignes TER en un véritable RER offrant une fréquence au quart d'heure en heures de pointe et à la demi-heure le reste du temps, avec une amplitude horaire élargie (5h-23h) ; 3 lignes sont envisageables : Rouffiac-Tolosan-Labège, Brax-Léguévin-Oncopole et Castelnaud d'Estretfond-Muret.

Toutes les gares seraient connectées au réseau urbain structurant afin de faciliter les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération. Il s'agit desservir les zones d'emploi et d'habitat au-delà de la rocade afin d'absorber le trafic automobile de banlieue qui constitue plus de la moitié des déplacements et congestionne les voies rapides.

Ce n'est pas la 3ème ligne de métro (28 km) qui peut y parvenir car elle est quasiment incluse dans la seule commune de Toulouse (FNAUT Infos 251).

Outre la prolongation des lignes existantes de métro et de tramway et la mise en place de nouveaux bus à haute capacité, l'AUTATE demande donc en priorité la mise en place du RER.

La Commission Nationale du Débat Public a demandé qu'un conseil scientifique expertise deux projets alternatifs de la 3ème ligne de métro : un RER sur l'étoile ferroviaire, et un métro plus tourné vers le centre-ville.

Alors que l'ensemble du plan Mobilités de l'agglomération, qui comprend notamment une ligne de métro, un téléphérique, des lignes de bus Linéo, est évalué à 3,9 milliards d'euros, le conseil a évalué le coût du seul RER à 3,5 milliards d'euros, « avec un résultat insuffisamment robuste et évolutif en l'absence d'infrastructures dédiées. Modifier la gare centrale de Matabiau tout en maintenant les services actuels serait de plus très complexe. Et la mise en œuvre du projet s'échelonnerait sur plusieurs dizaines d'années. Le RER ne doit pas être écarté mais ne peut constituer une alternative permettant d'absorber 500 000 nouveaux déplacements quotidiens à l'horizon 2025 ».

Selon l'AUTATE : « Le comité scientifique a élargi le périmètre de notre proposition et pris en compte des gares supplémentaires pour aboutir à un coût dissuasif. Si on veut tuer son chien... ».

Pour l'heure, le seul projet local de RER est l'aménagement de la ligne au nord de Toulouse, avec

le doublement de la voie ferrée sur 19 km entre Castelnaud d'Estretfonds et Matabiau. Un projet de 566 millions d'euros, programmé dans le cadre du projet de LGV Bordeaux-Toulouse. L'autre ligne pouvant muter en RER serait la ligne C Colomiers - Les Arènes. Le doublement des voies coûterait 50 millions d'euros.

**Marie-Pierre Bès, présidente de l'AUTATE**

### Strasbourg

Un défaut majeur de l'offre ferroviaire dans l'agglomération de Strasbourg (500 000 habitants) est la structure radiale du réseau TER : les 7 lignes ont leur terminus en gare centrale, une correspondance est donc nécessaire pour les trajets banlieue-banlieue.

Ce défaut réduit l'attractivité du TER et constitue pour la gare centrale une contrainte d'exploitation du fait de l'occupation des voies par les trains.

L'association ASTUS a donc fait réaliser une étude universitaire sur la possibilité de créer, sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire locale, des liaisons diamétrales nouvelles s'intercalant dans la grille TER actuelle.

Le RER pourrait être implanté dans un rayon de 20 à 30 km autour de la ville de Strasbourg, suivant 3 lignes diamétrales. La fréquence serait de 30 minutes en heures de pointe en HP, 1h en heures creuses.

Les 14 gares présentes sur le territoire de la métropole, déjà desservies par bus ou tramway, seraient à rénover ; 6 haltes proches des zones d'habitat dense, d'emploi ou au croisement d'axes lourds du réseau urbain pourraient être créées ; une nouvelle gare pourrait même être construite au croisement des autoroutes A4 et A340.

Un projet analogue est en cours de mise en œuvre à Fribourg sur 235 km de lignes radiales, il sera opérationnel en 2020 pour une dépense de 300 millions d'euros (la moitié du coût du GCO).

**François Giordani, président d'ASTUS**





Lyon

Des dessertes diamétrales réunissant deux à deux, via les gares de Part-Dieu ou Perrache, les directions de Grenoble, Ambérieu, Valence, Saint-Etienne, Roanne et Mâcon sont unanimement souhaitées au sein des associations lyonnaises. Restent à préciser les distances à desservir, à partir de Lyon, sous les formes RER ou TER classique.

Des travaux lourds seront nécessaires pour augmenter la capacité du tronçon commun nord-sud passant par la Part-Dieu : sextuplement des voies, en surface, de Lyon - Saint-Clair à La Guillotière, quadruplement entre La Guillotière et Grenay, et de nombreuses mesures de moindre envergure pour améliorer le système ferroviaire local.

Des gares supplémentaires seront également nécessaires, celles desservies par les TER sont parfois trop distantes :

- 4 ou 5 sur l'axe Perrache - Givors - Saint-Etienne (plus de 70 000 personnes vivent à un ou deux km de la voie ferrée entre Saint-Chamond et Givors, mais ne disposent que de deux gares : Saint-Chamond et Rive-de-Gier).
- autant entre Lyon-Guillotière et Bourgoin, avec une montée en puissance de la gare de Vénissieux, très bien connectée aux transports urbains.

Le tram-train de l'Ouest lyonnais doit être intégré au système de transport urbain (a minima une intégration billettique/tarifaire). L'association Lyon-Métro-Transport Public (LMTP) réfléchit à la manière d'amener le tram-train, depuis son terminus de Lyon - Saint-Paul, en ville (quartiers Cordeliers/Terreux/Hôtel de Ville) et à la gare de Perrache via le 5<sup>e</sup> arrondissement.

Les distances inter-gares ne devraient pas excéder 7 à 800 m dans Lyon et les communes de 1<sup>ère</sup> couronne (Tassin, Fran-

cheville) car l'urbanisation y est assez dense pour justifier des gares rapprochées, accessibles à pied et en vélo. On serait alors dans une configuration de métro léger («Stadtbahn»).

**Bernard Girard, président de LMTP**

### Nantes

La FNAUT Pays de la Loire, en liaison avec l'ANDE (Association nantaise déplacements environnement) et le Collectif Transport de Nantes, souhaite depuis longtemps la valorisation de l'étoile ferroviaire nantaise pour faire face au dynamisme démographique et à l'étalement urbain.

Quelques avancées ont été obtenues : tram-trains Nantes-Clisson et Nantes-Châteaubriant, pôles multimodaux dans l'agglomération, intégration tarifaire dans le périmètre de la métropole urbaine. Mais beaucoup reste à faire, et les associations s'inquiètent du manque de dialogue entre les dirigeants de la Métropole (PS) et ceux du Conseil Régional (LR), d'accord pour promouvoir l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes mais incapables de prévoir de nouvelles liaisons ferroviaires et d'aménager des sites d'échanges évidents (Indre, Chantenay, Saint-Sébastien, La-Chapelle-sur-Erdre) pour les transports du quotidien.

Or les besoins augmentent dans un espace en croissance démographique forte et où les embouteillages liés aux déplacements domicile-travail empoisonnent l'air et la vie des citoyens.

La diamétralisation des services ferroviaires est une des solutions pour désengorger la gare de Nantes. On peut imaginer des liaisons :

- Savenay-Nantes-Ancenis, harmonisées avec les TER Le Mans-Angers-Saint Nazaire-Le Croisic plus rapides ;
- Clisson-Nantes-Savenay ;
- Châteaubriant-Nantes-Sainte-Pazanne, avec une électrification ou l'usage de matériel bimode ;

- Carquefou-Nantes-Savenay ou Nantes Pont Rousseau - Bouaye, avec reconstruction de la ligne de Carquefou.

De nouvelles gares devraient être ouvertes : Sainte-Luce-sur-Loire et Bouguenais-les-Couëts en lien avec la ligne urbaine 3 de tramway, mais aussi des gares centrales de correspondance, Ile-de-Nantes avec les lignes 2-3-4, Baco ou Petite-Hollande avec la ligne 1. Les pôles multimodaux ne devraient pas être de simples panneaux publicitaires mais des lieux d'échange brisant la logique d'une agglomération très centralisée.

**Jérôme Dyon, ANDE**

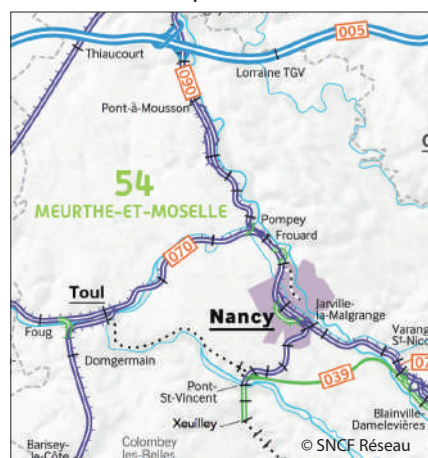
### Nancy

L'AUT Lorraine porte depuis 20 ans un projet de RER pouvant desservir Nancy (une aire urbaine de 430 000 habitants) et valorisant une étoile ferroviaire parfaitement adaptée au concept de RER (FNAUT Infos 183) : une gare de Nancy-ville remarquablement située au centre de l'agglomération et offrant de nombreux accès faciles à pied ; et une étoile à 4 branches bien disposées et irrigant des zones de densité variant de 100 à plus de 500 habitants/km<sup>2</sup> sans jamais tomber au-dessous de 50 :

- Nancy - Toul à l'ouest ;
- Nancy - Pont-à-Mousson et la future gare TGV/TER de Vandières, voire Metz au nord ;
- Nancy-Lunéville à l'est, avec d'ailleurs des antennes pouvant prolonger un RER dans l'esprit d'un S-Bahn, vers Epinal voire Saint-Dié ;
- Nancy - Pont-Saint-Vincent au sud.

Les fréquences des trains sont encore très inégales suivant les branches, tous les services ne sont pas diamétralisés, les points d'arrêt sont en nombre insuffisant et inadaptés à l'évolution de l'habitat et des activités, et des communes traversées ne sont pas desservies (Vandœuvre, 30 000 habitants).

**Claude Pierre dit Barrois, président de l'AUT Lorraine**





**Grenoble : un RER bien adapté à la configuration de l'agglomération**

Grenoble est située au confluent de trois vallées le long desquelles l'urbanisation s'est développée, une configuration très propice à la mise en place d'une desserte RER offrant une alternative à la voiture coincée sur les autoroutes locales saturées.

La zone dense dispose déjà de 3 gares - Grenoble, Echirolles et Grenoble-Université-Gières - qui permettent un bon accès aux principaux centres urbains et au campus universitaire. La priorité est maintenant de développer les liaisons vers Voiron-Rives, Tullins - Saint-Marcellin et Brignoud car, aujourd'hui, les fréquences ne sont pas encore au 1/4 d'heure en heures de pointe, il subsiste des trous horaires de près de 3 heures dans la journée et il manque des trains en soirée.

Une halte à Domène est nécessaire pour compléter la desserte du territoire. Des aménagements sont à réaliser pour le retournement des trains à Brignoud : les travaux, pourtant financés dans le cadre de la modernisation de la ligne du sillon alpin, n'ont toujours pas commencé. La réservation de l'emprise nécessaire pour passer à 4 voies la section Moirans-Grenoble doit être inscrite dans les plans d'urbanisme.

Ces dessertes de type RER sont un complément aux dessertes TER vers Lyon, Valence et Chambéry. La desserte du sud grenoblois - parent pauvre de la desserte en transports publics - est à réaliser par tram-train, mieux adapté à la configuration du réseau ferré. Mais une augmentation des fréquences vers Vif pourrait être mise en œuvre dès maintenant. A plus long terme la réouverture de la ligne vers Izeaux et Saint-Rambert permettrait de desservir ce territoire en voie d'urbanisation.

François Lemaire, ADTC-Grenoble

**Un RER à Marseille ?**

Le concept de RER se heurte, à Marseille, à un handicap sérieux : la gare Saint-Charles, pivot des transports régionaux, est en cul de sac !

On pourrait utiliser la gare de Blancarde comme gare de passage. Mais un train passant par le triangle des Chartreux devrait cisailier de nombreux itinéraires issus de Saint-Charles, ce qui diminuerait la capacité de cette gare.

Par ailleurs, la gare de Blancarde, bien qu'aujourd'hui desservie par deux lignes de tramways et une ligne de métro, n'offre de correspondances pratiques ni avec une gare routière (alors que la gare routière de Saint-Charles rayonne sur un très vaste territoire régional), ni avec les TGV et les trains Intercités, ni avec les cars desservant l'aéroport de Marignane.

Avec le projet de Ligne Nouvelle Marseille-Nice est né celui d'une gare souterraine à Saint-Charles, qui permettra de raccorder la LGV Méditerranée et les lignes de Miramas (par Rognac et par Martigues) à la ligne d'Aubagne et Toulon, et de créer ainsi un RER diamétral connectant Aubagne aux deux lignes de l'étang de Berre. Même si la ligne Marseille - Aix-en-Provence, ne pouvant y être raccordée, se trouve écartée du dispositif, cette gare serait tout de même un net progrès, désaturant le nœud marseillais et allant dans le sens de la création d'un RER. Sa construction aurait dû être séparée du projet de Ligne Nouvelle et lancée plus tôt.

Seuls des trains Toulon-Aix directs par les Chartreux, avec arrêt à Blancarde, limités à un ou deux par heure pour ne pas créer trop de cisaillements, sont donc envisageables à court terme. Compte tenu du matériel TER disponible en PACA, ces trains seraient à traction diesel alors qu'une partie du parcours est électrifiée.

Claude Jullien, FNAUT PACA

**Bordeaux : un TER métropolitain**

La nécessité d'un RER (ou TER Métropolitain) à Bordeaux s'impose comme une évidence : l'aire urbaine, qui compte 1 200 000 h (aujourd'hui la cinquième de France), ne peut être efficacement desservie que par un réseau ferré majeur utilisant la présence favorable d'une étoile ferroviaire à sept branches (dont six sont électrifiées) et d'une ligne de ceinture ouest.

Chaque année la population augmente de plus de 10 000 habitants et les encombrements deviennent récurrents sur la rocade autoroutière, qui cumule trafic de transit (plus de 9000 camions par jour) et trafic local lié à une périurbanisation galopante en raison de l'augmentation des prix du foncier au centre.

Trois lignes de tramway totalisant environ 80 km ont été construites depuis l'an 2000. Des extensions du réseau sont prévues mais elles ne concernent que l'agglomération dense au sens strict, et les parcs-relais situés

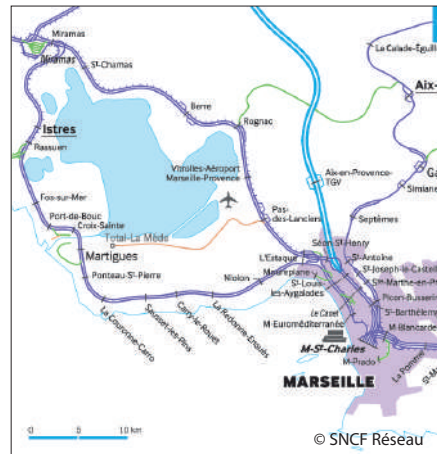
à leurs extrémités sont saturés dès les premières heures de la matinée.

Une quinzaine de gares ferroviaires sont situées dans les limites de la métropole, avec des niveaux de desserte très différents (certaines sont d'ailleurs fermées). Leur insertion dans un réseau RER (ou TER Métropolitain) pourrait se faire sans grandes difficultés.

Plus délicats à résoudre seraient les problèmes de saturation des sorties Sud (vers Arcachon et l'Espagne) et Sud-Est (vers Langon et Toulouse) de la gare Saint-Jean, dont la solution passe par les améliorations de capacité prévues dans le cadre de la construction d'une ligne nouvelle vers Toulouse et l'Espagne. Des sillons supplémentaires seraient alors disponibles sur ces deux axes. Avec quelques adaptations de signalisation, la sortie Nord, qui a fait l'objet d'une mise à quatre voies récente, est apte à absorber une augmentation importante du trafic.

Une desserte diamétrale par des TER Métropolitains de la métropole bordelaise aurait pour avantage de fluidifier la Gare Saint-Jean, handicapée par des lourdeurs d'exploitation (60 % des circulations toutes activités confondues ont été en retard au départ en 2016).

La FNAUT Nouvelle Aquitaine



Dès novembre 2022, un communiqué de presse de la FNAUT estimait qu'en ce qui concerne les RER métropolitains, une politique semblait se dessiner<sup>2</sup> :

*En annonçant son souhait de voir se réaliser une dizaine de projets de RER métropolitains ou de Services Express Métropolitains (SEM), le Président de la République semble vouloir donner un débouché concret à la LOM. Sous l'impulsion de la Première ministre, alors ministre des Transports, le gouvernement avait inscrit cet objectif dans la LOM. Sur la base des travaux de la FNAUT (cf. [FNAUT Infos 262](#)), SNCF Réseau était chargé de faire un état des lieux et un crédit d'étude de 30 millions d'euros était inscrit au budget. Les élections régionales en ont fait un sujet (projets à Bordeaux, Lyon, Nantes, Rouen, Strasbourg...).*

## **1 – Mailler les territoires urbains et métropolitains**

Les réseaux de transports publics se sont beaucoup développés ces dernières années, depuis la LOTI, relayés par le Grenelle de l'Environnement et les quatre appels à projets de Transports Collectifs en Site Propre. Le dernier en date a sélectionné cent projets et, au vu du succès, son budget a été doublé par Monsieur Castex (porté à 900 millions d'euros).

Méto, Tramways, BHNS allongent leurs lignes pour mieux répondre aux besoins de mobilité, d'accès aux emplois, aux formations, aux services qui se concentrent sur les métropoles. Mais les périphéries et les 1<sup>ères</sup> et 2<sup>èmes</sup> couronnes restent mal desservies et ne permettent pas de réduire la dépendance à l'automobile et aux énergies fossiles. Les gilets jaunes l'ont montré avec force.

## **2 – Réussir l'intégration des réseaux urbains et ferroviaires**

Aux côtés des Autorités Organisatrices métropolitaines, les régions ont rajeuni certaines lignes de TER en les revitalisant et renouvelant leur matériel. Mais le réseau ferré régional composé d'étoiles ferroviaires vieillissantes, des petites lignes périurbaines délaissées et abandonnées, d'un ensemble de petites gares et haltes ferroviaires, lieux d'échanges sur lesquels peuvent se connecter les mobilités douces, constitue un potentiel important. Sa rénovation et l'intégration des deux réseaux urbain et ferroviaire est la réponse adéquate et nécessaire à ces besoins de mobilité des habitants des territoires périphériques.

## **3 – La FNAUT propose le 5<sup>ème</sup> appel à projets de Transports Collectifs en Site Propre sur cette thématique**

Dès la nomination du ministre des Transports, la FNAUT a proposé, sur le modèle du 4<sup>ème</sup> appel à projets du Grenelle, un 5<sup>ème</sup> appel à projet encourageant les AO métropolitaines et les AO régionales à concevoir et présenter des projets conjoints, à en définir la gouvernance (syndicat mixte, établissement public...) et à en proposer le financement : contribution de l'État, versement mobilité, contribution régionale (avec une part accrue de TICPE).

Ce maillage des territoires métropolitains doit se doubler d'un maillage du territoire national, renouvelant la desserte des villes moyennes par le TGV et les trains Intercités de jour et de nuit, comme la FNAUT l'a exposé lors de son colloque sur les villes moyennes du 10 octobre 2019<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> <https://www.fnaut.fr/rer-metropolitains-enfin-une-politique-semble-se-dessiner/>

<sup>3</sup> <https://www.fnaut.fr/actes-du-colloque-les-deplacements-dans-les-villes-moyennes/>

**En mai 2023, la FNAUT a défini sa position de la FNAUT sur la relance des Services Express Régionaux Métropolitains<sup>4</sup> :**

POSITION FNAUT – MAI 2023

## **Une relance des RER ?**

***Dans un message diffusé sur "YouTube" le 27 novembre 2022, le Président de la République a affirmé sa volonté de développer un transport ferroviaire du quotidien de type RER dans dix métropoles françaises. Le Premier Ministre est chargé de mettre en œuvre ces projets, mais ni la liste des heureuses élues, ni les éventuels engagements financiers de l'État n'ont été précisés. De cette communication considérée comme une annonce nouvelle, c'est surtout le terme de RER qui a retenu l'attention des media et des agglomérations potentiellement concernées.***

## Un objectif de la LOM

Pourtant cet objectif n'est pas nouveau. En effet la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019 a fixé une ambition forte de doublement de la part modale du train dans les grands pôles urbains et a demandé SNCF Réseau de présenter un plan d'ensemble au gouvernement. Cet organisme a réalisé et publié en mars 2020 un schéma directeur sous le titre "Étoiles ferroviaires et services express métropolitains". Dans ce document outre une analyse complète du contexte de la métropolisation, des esquisses de projet sont présentées pour une quinzaine d'agglomérations ainsi que des recommandations pour leur mise en œuvre.

Plusieurs agglomérations identifiées dans ce schéma comme susceptibles d'être intéressées ont depuis lors lancé des études et même pour certaines d'entre elles (Bordeaux, Strasbourg en particulier) engagé des actions concrètes de renforcement des dessertes ferroviaires sous des vocables différents.

## **Qu'entend-on par cet acronyme RER ?**

Quand on évoque un RER, on pense immédiatement à la Région Parisienne. Celle-ci comporte à la fois des lignes de banlieue à forte fréquence baptisées Transilien, et un réseau RER. Commencé depuis près de 50 ans, le RER Francilien se compose aujourd'hui de cinq lignes, dont certaines en cours d'extension. Quelles sont leurs principales caractéristiques :

- elles sont traversantes et ont nécessité d'importants travaux d'infrastructures nouvelles particulièrement onéreux avec une aide massive de l'État,
- elles présentent des fréquences importantes supérieures au ¼ d'heure pendant une large plage horaire,
- la part modale des déplacements qu'elles assurent est conséquente (50% pour le ferroviaire en IDF),

---

<sup>4</sup> <https://www.fnaut.fr/position-fnaut-une-relance-des-rer/>

- la région Ile-de -France en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) a mis en place un Syndicat unique (IDFM) qui finance les infrastructures et décide de l'exploitation de ces lignes confiée aujourd'hui à la SNCF et à la RATP selon un découpage historique,
- elles s'étendent à l'espace de la région,
- elles s'utilisent avec un billet unique commun avec les autres modes de transport public.

L'exemple allemand mérite également d'être analysé. On compte dans ce pays 19 réseaux de S-Bahn au gabarit ferroviaire et 6 au gabarit tram-train. Le concept est né à Berlin en 1920 et s'est développé à partir des années 1960-1970 sur l'ensemble du territoire. En RFA, la législation prévoit une participation financière de l'Etat Fédéral pouvant aller jusqu'à 50% des investissements d'infrastructure.

Un S-Bahn est défini de manière précise par la littérature technique. C'est un système de transport ferroviaire utilisant des rames réversibles adaptables en fonction du trafic avec des arrêts espacés, des portes d'accès larges, un plancher des véhicules à la même hauteur que le quai et une fréquence inférieure ou égale à 20 minutes.

Il faut noter que les réseaux dépassent largement les limites d'une agglomération pour s'étendre à toute une région urbaine ou à une ville et son hinterland régional et qu'une coordination tarifaire est prévue avec l'ensemble des transports publics de la région. Au vu de ces caractéristiques, l'objectif affiché par le Président de la République de réaliser des RER stricto sensu, comparables au réseau Francilien ou au système allemand, dans dix agglomérations ne peut être que de long terme et nécessiter des investissements conséquents. A moyen terme il est plus logique de parler du développement d'un transport ferroviaire du quotidien.

## La situation actuelle

Les caractéristiques des projets les plus avancés sont loin de correspondre à celles du RER Francilien, des réseaux de S Bahn allemands ou du réseau franco-suisse CEVA organisé autour de Genève (Léman express) qui peut également lui être comparé. D'où une question sémantique se pose : comment les nommer ?

Chaque cas est particulier car les projets couvrent des espaces géographiquement différents. Si tous dépassent les limites de l'aire urbaine, ils s'en éloignent plus ou moins (beaucoup à Bordeaux, moins à Strasbourg) tout en restant à l'intérieur du département (mais le REME de Strasbourg envisage à terme une desserte transfrontalière). Les infrastructures nouvelles sont absentes ou de faible importance, le caractère traversant est plus ou moins marqué, le maîtrise d'ouvrage est organisée de manières diverses. Dans ces conditions, il sera difficile de trouver une dénomination unique à l'instar des systèmes allemand, suisse, espagnols, etc. pourtant bien nécessaire pour renseigner l'utilisateur occasionnel sur ce qu'il peut en attendre (fréquence en particulier).

## Les conditions de réussite des projets

Pour la FNAUT il s'agit en premier lieu de réaffirmer que les transports ferroviaires doivent constituer l'armature principale indispensable des transports de l'aire urbaine et au-delà, être connectés aux transports publics urbains, suburbains et régionaux par l'intermédiaire de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM). Mais dans ce contexte en pleine évolution, il convient de déterminer un certain nombre de points de vigilance pour s'assurer de la réussite de tels projets, même si dans une première étape il ne s'agit que d'utiliser au maximum la capacité du réseau existant.

Il est ainsi indispensable, sauf à ruiner les efforts entrepris, d'accompagner le développement des RER d'une intégration de l'information, de la billetterie et de la distribution entre les différents prestataires de mobilité (ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas dans la grande majorité des régions urbaines).

L'offre doit être de qualité (fréquence, desserte traversante partout où elle est possible, amplitude horaire importante, service de journée avec horaires réguliers, service incitatif les fins de semaine). Le matériel doit être doté d'une forte capacité d'emport et de performances en termes d'accélération et de freinage. L'augmentation des flux de voyageurs doit être anticipée (accessibilité, fluidité).

Il faut s'assurer que les études prennent en compte l'ensemble des trafics (TGV, Intercités, TER, fret, autoroutes ferroviaires) dans une approche globale car un transport de type RER renforce l'hétérogénéité des services. Strasbourg a la chance, comme Metz et Mulhouse, de disposer d'un itinéraire de contournement pour le trafic marchandises. Ce n'est pas le cas pour les autres grandes villes. Dans ces interventions publiques, SNCF Réseau ne manque pas d'indiquer qu'il n'existe pas de problèmes majeurs de renforcement de capacité sur les lignes mais que les nœuds restent le point dur pour le développement des circulations. A titre d'exemple, pour transférer sur le ferroviaire 20% des 10 000 camions en transit quotidien sur la rocade, il faut faire passer 25 trains de fret par jour dans chaque sens en gare de Bordeaux. Ce sera difficile à réaliser sans investissements lourds même après la réalisation du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest.

La mise en place du réseau express local s'accompagne du développement de pôles principaux de transport dans l'agglomération (points de correspondances entre lignes périurbaines et régionales, entre ferroviaire et transport collectif routier). Les usagers en attendent un accès élargi à tous les modes de la mobilité (y compris vélos, véhicules partagés, etc.), ainsi qu'à l'information et l'achat de titres de transport, qui ne doivent pas être assurés que par les gares centrales.

Pour un meilleur équilibre des flux de transport, pour encourager la ville des courtes distances et faciliter la vie des habitants, la coordination des programmes d'urbanisation et de transport est très souhaitable, visant en particulier des quartiers de gare bien équipés en services et commerces, et plus généralement une plus grande mixité des fonctions urbaines.

L'importance d'une Maîtrise d'Ouvrage unique, solide et responsable financièrement et techniquement est primordiale : il ne s'agit pas seulement de construire des clés de financement des investissements et des "déficits" de fonctionnement, mais de pouvoir gouverner dans les moments difficiles (aléas des travaux, révision des coûts, délais, etc.). La constitution d'un syndicat mixte région/métropole est une solution intéressante. La question du financement est essentielle car l'ampleur des travaux à envisager est considérable. Il faudra certainement réfléchir à des solutions mobilisant sous forme de taxe la valeur ajoutée créée par ces réseaux.



Il faut prendre en compte le changement des modalités d'exploitation et de maintenance induit par le système RER (forte fréquence, amplitude horaire, mise à disposition des matériels, circulation en mode dégradé, information des voyageurs, installations de garage des rames et de maintenance légère en bout de ligne, etc.).

Même si le projet ne peut que se réaliser que progressivement, il convient de fixer un objectif final ambitieux d'augmentation de l'offre et de report modal et de prévoir les étapes d'aménagement et de renforcement des infrastructures. A Bordeaux, l'objectif de 38 000 voyageurs/jour pour 2030 (18 000 aujourd'hui) n'aura qu'un impact faible sur les déplacements quotidiens. Il faudra nécessairement voir plus grand, ne serait-ce que pour éviter que des premiers investissements de court terme soient à revoir lors de la montée en puissance du projet.

Détourner une partie significative du trafic automobile vers le chemin de fer doit constituer un objectif essentiel. Cela suppose l'adjonction, dans chaque gare ou point d'arrêt desservis d'un pôle d'échange multimodal (PEM) dimensionné selon le transfert modal escompté et vers lequel doivent converger des lignes routières de rabattement

De plus, il ne faut pas oublier que les étoiles ferroviaires existantes qu'il est proposé d'utiliser pour la mise en place des systèmes de RER, sont principalement radiales, ne desservent pas l'ensemble du territoire de l'aire urbaine et ne peuvent répondre que partiellement par les liaisons traversantes aux besoins de transport de rocade (banlieue à banlieue). Pour ces deux raisons, la mise en place des cars express disposant de priorités de circulation (feux tricolores, voies réservées, portions de site propre, etc.) doit impérativement être intégrée au projet.

Deux options s'offrent pour l'exploitation du réseau : soit une DSP individualisée soit une insertion dans la convention régionale TER. Les deux hypothèses ont leurs avantages et leurs inconvénients : seules les caractéristiques locales peuvent permettre de trancher.

## La participation des usagers

Enfin et c'est sans doute le point de vigilance le plus important, il est nécessaire que la place des représentants des usagers, dans la préparation et le suivi du projet soit bien précisée et suffisante pour leur permette de donner leur avis sur le projet et ses différentes phases (études, découpage et réalisation des travaux). Bien sûr, l'objectif souhaitable est le système francilien (participation d'un représentant des usagers au conseil d'administration du maître d'ouvrage) mais d'autres formes peuvent être envisagées dans un premier temps (comité technique, comité des partenaires par exemple).

**La FNAUT a réitéré en juin 2023, ses exigences sur des aspects essentiels des SERM, en amont des travaux parlementaires d'examen de la proposition de loi<sup>5</sup>:**

**Une proposition de loi qui prépare l'avenir mais qui demande à être précisée quant à la gouvernance des projets et au rôle de l'État.**

*Les services express régionaux métropolitains (SERM) sont pour la FNAUT une priorité pour desservir l'aire d'attractivité des métropoles. Leur mise en place rapide demande progressivité et pragmatisme. La FNAUT se réjouit d'une procédure parlementaire accélérée, qui cependant fait l'impasse sur des aspects essentiels.*

### **Une gouvernance complexe dont les usagers sont absents**

Le périmètre du SERM couvre l'aire d'attractivité d'une métropole : il doit donc correspondre à la politique d'aménagement du territoire et permettre de maîtriser l'urbanisation et la consommation d'espace. Cela exige une gouvernance claire, puissante et réactive associant les collectivités concernées. Le schéma retenu par la proposition de loi, qui intègre d'emblée une pluralité de partenaires, risque de complexifier la décision et de retarder les programmes de réalisation. En l'état du texte, il est à craindre que les projets déjà en route (Bordeaux, Strasbourg...), n'entrent pas dans les critères retenus par le texte de loi. La procédure, pour être efficace, doit retenir une mise en place progressive des étapes constitutives d'un SERM avant d'en fixer les détails, étant entendu qu'un SERM ne peut se concevoir qu'en connexion avec les autres modes de transport, publics ou privés. En outre, comme la loi d'orientation des mobilités (LOM) l'a institué en Ile de France, la participation d'un représentant des associations d'usagers des transports est indispensable pour assurer la prise en compte de leurs attentes concrètes.

### **Le rôle de l'État est à préciser et à clarifier**

La proposition de loi renvoie à un décret le soin de définir les modalités d'élaboration du contenu du cahier des charges, mais ne désigne pas d'instance indépendante habilitée à accorder le statut de SERM. La FNAUT considère que c'est à la loi de préciser les conditions de l'attribution du statut et les critères qui devront impérativement figurer au cahier des charges. La future loi devra imposer un schéma de financement des investissements et des coûts de fonctionnement du SERM, ainsi que la clé de répartition entre les engagements de chaque collectivité et préciser la contrepartie apportée par l'Etat dans le projet.

La FNAUT appelle le Sénat et la commission mixte paritaire à enrichir cette proposition avec ces points essentiels, pour que l'outil législatif associe efficacité et concertation dans la construction des projets.

---

<sup>5</sup> <https://www.fnaut.fr/osons-les-services-express-regionaux-metropolitains/>

## 1.2 Les propositions de la FNAUT à la suite de la loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains

Les préconisations de la FNAUT sont reprises dans des propositions d'amendements à la proposition de loi sur les SERM.

### **PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS À LA PROPOSITION DE LOI N° 1166 RELATIVE AUX SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS**

Comme elle l'a indiqué lors de l'audition le 17 mai 2023 de ses représentants par la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale, la FNAUT **appuie totalement la création de Services Express Régionaux Métropolitains**. Il s'agit d'une solution d'avenir à apporter aux problèmes de congestion entre centres et périphéries, dont la FNAUT souhaite une mise en place progressive et rapide.

À cet effet, la FNAUT propose les amendements suivants :

#### **1. Gouvernance**

##### ARTICLE 1

Compléter l'alinéa 4 par les dispositions suivantes : « Les collectivités locales concernées doivent se regrouper pour constituer un maître d'ouvrage unique sous la forme de leur choix. Son instance délibérative doit comprendre au moins un représentant des associations d'usagers des transports.

Il pourra être constitué une société de projet locale dédiée.

Le périmètre du SERM défini par le maître d'ouvrage, correspond au moins à l'aire d'attraction de la métropole ».

##### EXPOSÉ SOMMAIRE

La réalisation d'un SERM se place sur un long terme, cette opération rencontrera inévitablement des difficultés techniques, réglementaires et financières qui devront être traitées par un maître d'ouvrage fort et réactif regroupant les collectivités locales concernées. La participation d'un représentant des associations d'usagers des transports se fait sur le modèle de ce que la LOM a prévu pour la gouvernance d'IDFM : un représentant siège au CA d'IDFM, ce qui assure la représentation effective des intérêts des usagers.

La possibilité de constituer une société de projet locale dédiée est instituée afin de permettre la création d'une assiette fiscale locale notamment dans la perspective de pouvoir emprunter.

Conformément l'exposé des motifs de la proposition de loi qui indique : « pour maximiser l'efficacité des SERM, ils doivent être coordonnés avec les autres politiques publiques d'aménagement du territoire, en particulier la maîtrise de l'urbanisation et la consommation d'espace » : le périmètre du SERM doit correspondre à l'aire d'attraction de la métropole.

## **2. Financement**

### ARTICLE 1

Compléter l'alinéa 6 par les dispositions suivantes : « Le maître d'ouvrage du SERM doit élaborer un schéma de financement des investissements et du fonctionnement du service prévoyant une répartition claire des engagements de chaque collectivité partie prenante ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cette proposition est en cohérence avec la proposition relative à la gouvernance, afin d'instituer un maître d'ouvrage solide, doté de clés de répartition des ressources et des financements préalablement définies et capable de vision prospective.

## **3. Statut de SERM**

### ARTICLE 1

Compléter l'alinéa 8 par les dispositions suivantes : « Le décret prévoit les modalités d'élaboration d'un cahier des charges et de désignation d'une instance indépendante habilitée à donner un avis conforme sur sa recevabilité avant approbation par l'État. Il précise les conséquences, en particulier financières, de l'attribution du statut de SERM. Le cahier des charges accorde une attention particulière à l'articulation entre politiques locales d'urbanisme et développement du SERM ».

Le cahier de charges traite obligatoirement des composantes de service du SERM, notamment les dessertes, la multimodalité, la billettique et la tarification.

### EXPOSÉ SOMMAIRE

La loi doit mieux préciser les modalités d'attribution du statut et les points obligatoires qui doivent figurer dans le cahier des charges prévu par le décret à intervenir.

## **4. SGP**

### ARTICLE 2

Compléter l’alinéa 40 par : « Le recours à l’établissement public SGP ou à l'une de ses filiales résulte de la seule décision du maître d'ouvrage ».

### EXPOSÉ SOMMAIRE

L’initiative de la création des SERM relevant des collectivités locales, il leur revient de faire appel à un appui extérieur.

**Les représentants de la FNAUT ont été auditionnés sur les SERM par la Commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée Nationale le 6 septembre 2023 et ont notamment développé les points suivants :**

Audition de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Alain Roux et Alain Richner) par Mmes Christine Arrighi et Eva Sas  
Paris, le 6 septembre 2023

1. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) rassemble 160 associations regroupées dans 11 fédérations régionales.
2. De nombreuses agglomérations sont concernées par une densification des transports ferroviaires. Pour une quinzaine environ, un SERM au sens strict constitue un objectif hautement souhaitable à moyen terme (quinze à vingt ans).
3. Les besoins de financement sont très importants. Pour Bordeaux, 680 millions d'euros pour passer de 18 000 à 38 000 voyageurs/jour en 2030 (les déplacements quotidiens totaux actuels sont de 3 millions). La FNAUT souhaite une démarche pragmatique permettant une amélioration pour l'utilisateur dès les premières dépenses engagées (tranches fonctionnelles).
4. Le modèle allemand nous agrée : l'État s'engage à financer les projets à hauteur d'un certain pourcentage tant pour l'investissement que pour le fonctionnement. Les organes locaux de gouvernance, qui peuvent être organisés différemment d'un land à l'autre, assument le reste des coûts d'investissement et une partie des frais de fonctionnement non couverts par les usagers et l'État fédéral.
5. La recommandation du COI est pertinente : les études préalables doivent aborder les deux aspects investissement et fonctionnement. La problématique des frais de fonctionnement des SERM est identique à celle des transports urbains qui constitue une grande préoccupation pour la FNAUT.
6. La loi de finances 2024 doit comporter un effort important ne serait-ce que pour assurer le financement des études et la satisfaction des engagements pris par l'État (cas de Bordeaux par exemple).

7. Les projets de SERM constituent une partie de la réponse aux défis posés par les zones à faible émission, car les émissions de gaz à effet de serre proviennent en grande majorité des échanges agglomération/périphérie. Cependant, la proportion des déplacements assurés par le SERM restera faible et les temporalités sont donc différentes.
8. Le REME de Strasbourg a été mal préparé ce qui ne remet pas en cause sa nécessité. Mais des leçons des principales carences de l'opération doivent être tirées pour la réussite des autres projets :
  - aucune concertation avec les associations d'usagers,
  - aucun diagnostic des investissements à réaliser sur le réseau (en ligne et en gare de Strasbourg), la 4ème voie au nord ne résolvant pas tout,
  - aucune réflexion sur l'électrification des lignes concernées (voir exemple de Fribourg-en-Brigau en Allemagne) pour permettre la mise en place de lignes diamétralisées,
  - exclusion du REME des lignes Strasbourg Lauterbourg et Strasbourg Kehl Offenbourg,
  - aucune réelle réflexion sur une mise en œuvre échelonnée dans le temps,
  - aucune analyse sur les effets en amont (vallée de la Bruche, nord de Haguenau) et sur le TER 200 vers Mulhouse et Bâle quant à la saturation des voies,
  - aucune communication lors de la mise en place,
  - aucun signe distinctif par rapport au réseau Fluo Grand Est,
  - aucune analyse des connexions avec les cars interurbains (gérés pourtant par la Région Grand Est), ni avec les transports à la demande (gérés par les EPCI),
  - aucun travail sur les pôles multimodaux et la création de parkings-relais très en amont,
  - aucune réflexion sur une tarification unique à mettre en place avec les EPCI concernés.

En conclusion, l'approche nécessairement systémique d'un projet de SERM n'a pas été respectée à Strasbourg.

9. La proposition de loi adoptée par l'Assemblée Nationale traite insuffisamment des problèmes de gouvernance et de financement. Un projet de SERM nécessite un montage institutionnel et financier robuste. Les acteurs incontournables sont nombreux : État, région, département(s), métropole, communauté de communes ayant pris la compétence mobilité, SNCF Réseau, SNCF Gares et connexions. La maîtrise d'ouvrage doit être solide pour affronter les aléas techniques et financiers qui ne manqueront pas de se produire pour un projet d'une aussi longue durée.

La FNAUT demande qu'une place soit réservée aux usagers dans l'instance de gouvernance à l'exemple du dispositif retenu par l'Ile-de-France (présence de la FNAUT au comité des partenaires et au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités).

Dans un premier temps il s'agit d'améliorer l'existant (voies, signalisation, commande centralisée, électrification éventuelle, etc.). La construction d'infrastructures nouvelles ne viendra que (beaucoup ?) plus tard. L'intervention de la SGP ne serait vraiment utile que dans ce dernier cas. Aujourd'hui comment articuler l'intervention de deux entités sur le même réseau ? Selon la FNAUT, c'est l'instance locale de gouvernance qui devra rester maître de la décision de faire appel ou non à la SGP qui peut constituer un gisement de compétences très utile.

10. Les projets de SERM doivent être conduits en liaison étroite avec les divers plans d'urbanisme (PLUi, SCOT, SRADDET, etc.). Sera-ce suffisant pour assurer la nécessaire cohérence des politiques publiques ? Faut-il aller plus loin et se poser la question de la compétence de l'instance de gouvernance dans ce domaine. Faut-il modifier la répartition des compétences en faveur des agglomérations en étendant leur compétence urbanisme sur la zone desservie par le SERM (exemple du SYTRAL à Lyon) ? A minima des contrats d'axe de desserte du SERM doivent être conclus entre l'agglomération et les collectivités appartenant à son aire d'attraction urbaine.

11. L'exemple allemand, déjà cité plus haut, nous paraît pertinent et à suivre. A noter que des SERM existent déjà dans plusieurs pays européens (Pays-Bas, Belgique, Italie, Espagne, Grande-Bretagne, Suisse). La France est très en retard dans ce domaine.

Une dernière remarque hors questionnaire : les études de SERM doivent prendre en compte la situation et le développement souhaitable des autres trafics : fret et grandes lignes. Beaucoup de grandes gares du territoire ont des capacités insuffisantes pour satisfaire les ambitions affichées par les Pouvoirs publics et certains contournements ferroviaires sont absolument nécessaires comme celui de Lyon par exemple (projet CFEL).



L'actualité des SERM est multiple et abondante (novembre 2023).

Tout d'abord, la proposition de loi relative aux SERM poursuit son parcours législatif. Transmise après adoption par l'Assemblée Nationale au Sénat, ce dernier l'a modifiée ce qui a entraîné la réunion d'une Commission Mixte Paritaire (CMP) qui a élaboré un texte déposé le 9 novembre 2023. La prochaine étape est prévue à la mi-décembre lorsque l'Assemblée Nationale se prononcera sur le texte de la CMP.

Que retenir de ce document encore transitoire ?

Tout d'abord quelques points positifs qui répondent à certaines des exigences de la FNAUT (FNAUT-INFO n°303). La prise en compte de tous les trafics (TGV, TER, Fret, Ouigo rapides et lents) dans la préparation du projet est affirmée comme nécessaire. L'obligation de vérifier la cohérence du projet avec les documents de planification territoriale régionaux et locaux du périmètre concerné va également dans la bonne direction pour assurer la cohérence urbanisme/mobilité indispensable à l'efficacité du SERM.

En revanche la gouvernance pose encore question. L'obligation de constituer un Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou une autre structure ad hoc pour piloter le projet est positive car allant dans le sens de l'unicité de la décision. Toutefois son fonctionnement interne tel que prévu par le texte ne garantit pas sa réactivité en cas de difficultés financières ou techniques. En effet cette structure composée des maîtres d'ouvrage et des financeurs du projet devra passer une convention avec ces derniers et l'État : il est permis de craindre de difficiles négociations pour la préparer et de douter de l'efficacité d'une organisation aussi complexe. On aurait pu envisager la constitution d'une Société Publique Locale ou d'un Établissement Public Territorial conférant ainsi à l'institution de gouvernance un véritable pouvoir d'action et de décision.

L'attribution d'un statut de SERM par le ministre chargé des transports constitue une autre interrogation. Il suppose une phase de concertation préalable entre de nombreuses parties prenantes qui devront élaborer un dossier de proposition conjointe de la Région et des AOM qui participent au financement. Ce dossier devra aborder les questions du montant des investissements et de la répartition des coûts de fonctionnement (une autre exigence de la FNAUT). Quels seront les critères à remplir pour l'obtention du statut ? Espérons qu'ils ne comprendront pas de manière exhaustive la satisfaction de tous les objectifs d'un SERM mentionnés à l'article L. 1215-6 du code des transports, sinon un long délai est à craindre pour la préparation du dossier et donc le démarrage du service. La FNAUT aurait préféré une mise en place progressive et pragmatique du service sans formalisation administrative trop complexe.

D'ailleurs le texte de la commission mixte paritaire ne dit pas si l'attribution du statut conditionnera le financement de l'État. Ce serait logique mais dans ce cas ni Bordeaux, ni Strasbourg ne seraient aujourd'hui éligibles aux aides nationales.

Le texte de la commission mixte paritaire contient l'obligation d'avoir élaboré un contrat de mobilité (ou de le réaliser dans les six mois) pour bénéficier du statut. Ceci suppose que le découpage des bassins de mobilité effectué par la Région corresponde avec le périmètre du service ce qui est loin d'être le cas. Encore des délais à prévoir car la préparation de ces contrats se révèle poussive...

Le point le plus négatif de ce texte réside toutefois dans l'absence des Associations d'usagers dans les instances de pilotage du projet. La FNAUT est pourtant intervenue plusieurs fois auprès de parlementaires et encore dernièrement lors du colloque sur le thème des SERM organisé par le Sénat le 16 octobre, pour rappeler cette exigence. Il ne s'agit pourtant que d'aligner la situation des SERM sur celle d'IDFM qui comprend un représentant des usagers au sein de son Conseil d'Administration.

Ensuite l'automne a vu le déroulement de deux enquêtes publiques concernant directement ou indirectement les SERM de Toulouse et Bordeaux

En premier lieu, une enquête publique préalable aux déclarations de projet de travaux nécessaires au lancement de la ligne Arcachon-Libourne du SERM de Bordeaux s'est déroulée du 20 septembre au 20 octobre 2023. Son but est d'informer les habitants des communes concernées des travaux envisagés (nouvelle gare, réalisation de terminus, etc.) et des dispositions prévues pour minimiser leurs impacts négatifs. Le dossier soumis à enquête comprend une étude d'impact du projet sur l'environnement et son étude socio-économique.

C'est surtout cette dernière qui doit retenir l'attention. En effet le service envisagé qui consiste essentiellement à utiliser les capacités disponibles de l'infrastructure existante ne conduira qu'à un faible report modal malgré les 700 M€ dépensés en investissement et l'augmentation importante de l'offre (charges supplémentaires de fonctionnement non chiffrées pour la Région et la Métropole). En effet la diamétralisation ne serait que peu utilisée par les voyageurs et les deux lignes concernées connaissent déjà une part modale conséquente. Le principal bénéficiaire sera SNCF Réseau qui disposera aux frais des collectivités d'une fluidification du trafic en gare de Bordeaux. L'étape suivante qui permettra d'attirer plus de voyageurs nécessitera des travaux importants et coûteux mais dont le montant reste inconnu aujourd'hui. Le commissaire enquêteur n'a pas encore fait connaître son avis.

Puis une enquête publique préalable à la demande d'autorisation environnementale concernant les aménagements ferroviaires du nord de Toulouse liés à l'arrivée de la nouvelle ligne TGV venant de Bordeaux s'est déroulée du 6 novembre au 5 décembre 2023. Cette augmentation de capacité du réseau bénéficiera également au projet de SERM Toulousain. Un point d'inquiétude ressort toutefois de la lecture du dossier d'enquête : l'étude d'impact demandée de manière explicite par l'Autorité Environnementale dans sa décision de septembre 2023 est absente. SNCF Réseau semble considérer que l'étude d'impact figurant dans le dossier d'enquête préalable à la DUP est suffisante. Mais elle a dix ans... Attendons l'avis du Commissaire-Enquêteur.

Une loi pour accélérer ...ou retarder la mise en place des SERM ?

À la suite de l'annonce du Président de la République portant sur la réalisation de RER dans les agglomérations de province, le Président de la Commission du Développement Durable de l'Assemblée Nationale, Jean-Marc Zulesi a déposé une proposition de loi visant à accélérer leur mise en place. Après examen par les deux Assemblées parlementaires et la réunion conclusive d'une Commission mixte paritaire (CMP), la loi 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains a été promulguée le 27 décembre 2023.

Rappel des points de vue défendus par la FNAUT pendant la phase de préparation de la loi (auditions et colloques).

Pendant la phase d'examen de la loi, la FNAUT a été auditionnée à quatre reprises par les Commissions chargées de la préparation de son examen en séance plénière et a participé à un colloque organisé par le Sénat. Elle a défendu, en particulier les propositions suivantes :

- L'adoption d'une approche pragmatique et progressive. Chaque euro dépensé doit apporter une amélioration immédiate pour l'utilisateur en utilisant au maximum les capacités techniques existantes, sans attendre "le grand soir" du réseau complet.
- La mise en place d'une gouvernance efficace et réactive adaptée à la conduite d'un projet de long terme long susceptible de rencontrer de multiples aléas techniques et financiers.
- L'élaboration d'un plan de financement solide engageant les différents partenaires et portant sur l'investissement et le fonctionnement du service.
- Et sans conteste la plus importante, la nécessaire implication des associations d'utilisateurs à la gouvernance du projet à l'instar du dispositif mis en place par la LOM pour la région Ile-de-France qui prévoit une place au conseil d'administration pour celles-ci.

L'analyse de la loi par la FNAUT.

La loi votée peut être déclinée en six axes principaux.

#### 1. La définition du service

L'article 1er définit dans le détail la consistance d'un « service express régional métropolitain » (qui sera désigné dans la suite du document par l'acronyme SERM). Ses éléments constitutifs sont nombreux et visent à l'exhaustivité : depuis l'armature ferroviaire jusqu'aux pistes cyclables desservant les gares du réseau en passant par les aires de covoiturage.

Certaines préoccupations exprimées par la FNAUT et qui conditionnent la réussite du projet ont été prises en compte. Il s'agit par exemple de la prise en compte de l'urbanisation à proximité des gares de manière à lutter contre l'étalement urbain et favoriser le report modal ou de la nécessaire intégration du service avec les autres réseaux de transport.

## 2. Le statut

Le statut de SERM est conféré par arrêté du Ministre chargé des transports sur la base d'une proposition conjointe de la région et des AOM concernées. Il faut espérer que les critères d'obtention du statut ne reprendront pas l'ensemble des éléments figurant dans la définition du service. Vu le nombre de partenaires incontournables (État, région, départements, Agglomérations et AOM locales, SNCF réseau, SNCF gares et connexions, Communautés de communes, communes) la mise en mouvement collective et l'élaboration de l'implication financière de chaque partie prenante risque de s'avérer longue et difficile et d'entraîner des coûts de transaction élevés.

La FNAUT ne peut que plaider pour un statut simple, attribué par une instance indépendante, permettant un démarrage progressif du service comme aujourd'hui à Bordeaux ou à Strasbourg dont les projets pragmatiques ne passeraient pas le filtre d'un statut reprenant tous les éléments de sa définition législative.

La préparation du statut et la vérification de la recevabilité du projet devraient pour la FNAUT, être confiés à une instance indépendante et non, comme le prévoit la loi laissée à la diligence exclusive du Ministre chargé des transports.

La loi reste muette sur le rôle joué par l'attribution du statut. On peut néanmoins penser qu'elle conditionnera les financements de l'État.

Enfin le périmètre du service n'est pas défini explicitement et l'article 1er peut laisser espérer la desserte d'espaces ruraux éloignés ce qui va rendre l'exercice de choix difficile pour les régions. La FNAUT a défendu l'idée que le périmètre à retenir était celui de l'aire d'attractivité urbaine au sens de l'INSEE.

## 3. La préparation du projet

Le point de départ est l'organisation d'une concertation entre l'État, la région, les AOM, les départements et le cas échéant les gestionnaires d'autoroutes et de voies express débouchant sur une proposition de service. Cette dernière doit comporter un plan de financement des dépenses d'investissement, de fonctionnement et d'exploitation du service et leur répartition entre les différents partenaires financiers ce qui constitue un point positif. Mais la FNAUT ne peut que s'inquiéter du caractère lourd, compliqué et générateur de délais de la construction de la proposition de service.

## 4. La gouvernance

Après l'obtention du statut, les partenaires locaux doivent constituer un Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou une autre structure locale de coordination. Il s'agit de rassembler « les collectivités territoriales, les établissements publics, les sociétés, les groupements et les organismes dont l'objet concourt à la réalisation de ce projet de service et qui sont dans ce cadre maîtres d'ouvrage ». C'est déjà un objectif ambitieux et complexe qui demandera du temps pour être finalisé. Mais la loi demande en plus qu'une convention soit conclue entre d'une part le GIP et d'autre part, l'État, les AOM concernées ainsi que les autres financeurs du projet.

Au GIP est attribué un double rôle de cohérence avec les documents locaux de planification et de coordination des interventions de ses membres.

Le système de gouvernance proposé est lourd et son efficacité et sa réactivité sont loin d'être garanties. L'option ouverte par la loi de mettre en place une autre structure locale de coordination pourrait être l'occasion de réfléchir à d'autres solutions telles qu'une Société Publique Locale ou un Établissement Public Territorial.

## 5. Le financement

Compte tenu du nombre important de partenaires financiers à mobiliser, il est à craindre que les discussions préparatoires à l'élaboration de clés de répartition des financements qui seront différentes pour chaque type d'investissement et de fonctionnement soient longues et complexes et mettent en difficulté les ressources fiscales et financières de collectivités locales.

Anticipant cette situation l'article 10 de la loi prévoit l'organisation d'une conférence nationale de financement avant le 30 juin 2024. Sa composition est très large et fait majeur, prévoit la participation des associations nationales d'usagers des transports.

## 6. Le rôle de la SGP

La loi consacre une place importante en nombre d'articles et d'alinéas à la transformation de la « Société du Grand Paris » en un « Établissement public Société de Projets ». Son intervention dans les projets de SERM est envisagée d'une double manière.

Tout d'abord à tout stade d'avancement du projet en réponse à une demande formelle d'appui technique de la part des Collectivités Locales responsables du SERM. La loi ne précise pas les conditions de cette intervention : marché de gré à gré ou appel d'offres ?

Ensuite seulement pour les infrastructures nouvelles, la SGP peut exercer une prestation semblable à celle qu'elle conduit pour le Grand Paris : maîtrise d'ouvrage complète et remise des actifs réalisés à SNCF Réseau ou tout autre institution ad hoc (par exemple remise à l'AOM d'une liaison ferroviaire avec une gare du SERM).

La loi reste imprécise sur la possibilité pour la nouvelle SGP dans ce dernier cas de se rembourser de tout ou partie des emprunts contractés par le moyen d'une taxe locale. Faudra-t-il une loi spécifique complémentaire ? Mais cette possibilité apparaît néanmoins en filigrane dans la rédaction de la loi.

Ce point doit constituer un point de vigilance pour la FNAUT. Il en sera certainement question lors de la réunion de la conférence nationale de financement citée plus haut. La situation des finances de l'état et celle des régions auxquelles on demande de financer beaucoup de choses dans le domaine ferroviaire (nouvelles lignes TGV, participation à la modernisation du RFN, prise en charge intégrale des lignes transférées, déficit des TER, déficit des SERM, etc..) laisse augurer une conférence difficile. La tentation sera grande de trouver un moyen de mobiliser des taxes locales.

Dans cette hypothèse très vraisemblable, trois points de vigilance s'imposent à la FNAUT. Tout d'abord les ressources taxables en province sont bien inférieures à celles de la région parisienne. Ensuite autour dans un large rayon autour de Toulouse et Bordeaux et le long de la vallée de la Garonne, les contribuables ont vu apparaître une surtaxe foncière qui n'est pas la bienvenue car de nombreux contributeurs ne tireront aucun bénéfice des futures LGV. Il faut donc être vigilant sur le zonage d'une éventuelle taxe. Enfin, il faudra s'assurer que les emprunts dont le remboursement sera assis sur la taxe ne seront pas la variable d'ajustement en cas de dépassement du budget prévu.

Une lacune : l'absence de participation des Associations d'usagers

C'est sans doute la principale déception de la FNAUT à la lecture de la loi. En effet les usagers ne seront associés qu'au travers de la conférence des partenaires prévue par la loi ou par les Contrats de mobilité qui dans certaines régions sont élaborés sans participation des usagers.

Dès l'adoption du texte par la commission mixte paritaire (6<sup>ème</sup> colonne), la participation des représentants des associations nationales d'usagers des transports à la concertation sur les projets de SERM.

Services express régionaux métropolitains (PPL)							
Retour au dossier législatif							
Assemblée nationale Sénat CMP Travaux de commission Extraits du rapport Extraits des débats Vidéo séance							
Surlignage Barré/souligné Navigation rapide Article 1er → Article 1er							
Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la commission de l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par la commission du Sénat en première lecture	Texte adopté par le Sénat en première lecture	Texte adopté en commission mixte paritaire	Texte définitif établi au Sénat	Texte promulgué
		Amdts n° 38, n° 334(s/amdt), n° 107, n° 123		Article L. 1213-3 Amdts n° 8 rect. bis, n° 11 rect. ter, n° 16 rect.	Article L. 1213-3 du présent code	Article L. 1213-3 du présent code	Article L. 1213-3 du présent code
« 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.	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation. Cette trajectoire tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage et des mobilités actives. Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité et, le cas échéant, les départements et les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation. Cette trajectoire tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage et des mobilités actives. Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation. Cette trajectoire tient compte des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage et des mobilités actives. Lorsqu'une section d'autoroute ou de voie express	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements, les représentants d'associations nationales d'usagers des transports et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Lorsque deux métropoles sont séparées par moins de 100 kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de service express régional métropolitain peuvent être examinées. Les projets de service express régional métropolitain sont obligatoirement examinés. Ces projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation.	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Lorsque deux métropoles sont jointes à moins de 100 kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de service express régional métropolitain peuvent être examinées. Les projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation.	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Lorsque deux métropoles sont jointes à moins de 100 kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de service express régional métropolitain peuvent être examinées. Les projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation.	« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'Etat, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné. Lorsque deux métropoles sont jointes à moins de 100 kilomètres de distance, la faisabilité et l'opportunité d'une élaboration et d'une mise en œuvre conjointes d'un projet de service express régional métropolitain peuvent être examinées. Les projets de service express régional métropolitain comprennent, sur chacun des axes routiers concernés, une trajectoire possible de réduction du trafic routier cohérente avec les objectifs de décarbonation.

## Conclusion : les points d'attention pour la FNAUT

1. Revendiquer la participation institutionnelle des associations d'utilisateurs dès le démarrage des études des projets.
2. Demander que les critères d'attribution du statut soient définis par une instance indépendante, et qu'ils soient peu nombreux pour permettre le démarrage rapide et progressif des projets (approche pragmatique). Un statut complexe peut conduire à une élaboration longue induisant un retard de démarrage.
3. Promouvoir des formes de gouvernance alliant simplicité et efficacité ce qui n'est pas le cas avec les dispositifs prévus par la loi car la réalisation des SERM prendra du temps et connaîtra de nombreux aléas techniques et financiers.
4. Dans un premier temps limiter l'engagement de la SGP à une réponse à la demande des collectivités partenaires. Le temps des infrastructures nouvelles ne viendra que dans dix ans.
5. Rester vigilant sur la création de sociétés de projet locales dotées de la possibilité de prélever des taxes locales : il faut éviter que l'augmentation des emprunts donc des taxes ne constitue la seule variable d'ajustement en cas d'aléa financier.

**Les attentes et les préconisations de la FNAUT sur les critères organisationnels** (tels l'attribution du statut de SERM, la question du financement et de la gouvernance des SERM, la représentation des usagers etc.) des SERM permettent de définir les caractéristiques essentielles suivantes :

- **financement, lien avec les CPER**

**Les besoins de financement sont très importants et doivent être programmés sur le long terme.** La FNAUT souhaite une démarche pragmatique permettant une amélioration pour l'utilisateur dès les premières dépenses engagées (tranches fonctionnelles).

La recommandation du COI est pertinente : les études préalables doivent aborder les deux aspects investissement et fonctionnement. La problématique des frais de fonctionnement des SERM est identique à celle des transports urbains qui constitue une grande préoccupation pour la FNAUT. Le diagnostic préalable à l'état du réseau afin de déterminer les investissements nécessaires est fondamental.

La future loi devra imposer un schéma de financement des investissements et des coûts de fonctionnement du SERM, ainsi que la clé de répartition entre les engagements de chaque collectivité et préciser la contrepartie apportée par l'État dans le projet.

La loi de finances 2024 doit comporter un effort important ne serait-ce que pour assurer le financement des études et la satisfaction des engagements pris par l'État (cas de Bordeaux par exemple).

- **gouvernance**

**Coopération entre les différents niveaux de collectivités territoriales** : la FNAUT est attachée à ce que la gouvernance ferroviaire soit commune entre la Région et la Métropole du SERM concerné. Dès la nomination du ministre des Transports, la FNAUT a proposé, sur le modèle du 4<sup>ème</sup> appel à projets du Grenelle, un 5<sup>ème</sup> appel à projet encourageant les AO métropolitaines et les AO régionales à concevoir et présenter des projets conjoints, à en définir la gouvernance (syndicat mixte, établissement public...) et à en proposer le financement : contribution de l'État, versement mobilité, contribution régionale (avec une part accrue de TICPE).

**Pilotage du projet de SERM par une structure unique et spécifique** : l'obligation de constituer un Groupement d'Intérêt Public (GIP) ou une autre structure ad hoc pour piloter le projet est positive car allant dans le sens de l'unicité de la décision. Toutefois son fonctionnement interne tel que prévu par le texte ne garantit pas sa réactivité en cas de difficultés financières ou techniques.

En effet cette structure composée des maîtres d'ouvrage et des financeurs du projet devra passer une convention avec ces derniers et l'État : il est permis de craindre de difficiles négociations pour la préparer et de douter de l'efficacité d'une organisation aussi complexe. On aurait pu envisager la constitution d'une Société Publique Locale ou d'un Établissement Public Territorial conférant ainsi à l'institution de gouvernance un véritable pouvoir d'action et de décision.



L'importance d'une Maîtrise d'Ouvrage unique, solide et responsable financièrement et techniquement est primordiale : il ne s'agit pas seulement de construire des clés de financement des investissements et des "déficits" de fonctionnement, mais de pouvoir gouverner dans les moments difficiles (aléas des travaux, révision des couts, délais, etc.).

- **participation des représentants des usagers**

**Un point fondamental pour la FNAUT n'a pas encore été entendu : la participation des représentants des usagers aux instances de gouvernance et de pilotage du SERM.** Ile-de-France Mobilités peut servir de modèle : les usagers sont représentés à son conseil d'administration depuis la LOM. Il est nécessaire que la place des représentants des usagers, dans la préparation et le suivi du projet, soit bien précisée et suffisante pour leur permette de donner leur avis sur le projet et ses différentes phases (études, découpage et réalisation des travaux) et ainsi assurer une prise en compte de leurs attentes concrètes.

- **lien avec instances de participation existante**

**Cette participation doit aussi se faire en liaison avec la représentation des usagers dans les instances existantes** permettant la participation des représentants des usagers des transports : comités des partenaires de la mobilité régionale ou urbaine, comités de suivi des dessertes ferroviaires et comités de concertation des gares<sup>6</sup>.

- **attribution du statut de SERM**

Dans sa prise de position en juin 2023 (cf supra), **la FNAUT s'est prononcée en faveur d'un statut de SERM délivré par une instance indépendante** : *« La proposition de loi renvoie à un décret le soin de définir les modalités d'élaboration du contenu du cahier des charges, mais ne désigne pas d'instance indépendante habilitée à accorder le statut de SERM. La FNAUT considère que c'est à la loi de préciser les conditions de l'attribution du statut et les critères qui devront impérativement figurer au cahier des charges. »*

La FNAUT estime que l'attribution du statut de SERM directement par le ministre chargé des transports fait peser le risque d'une procédure d'attribution plus longue à voir aboutir que devant une instance indépendante. Il suppose une phase de concertation préalable entre de nombreuses parties prenantes qui devront élaborer un dossier de proposition conjointe de la région et des AOM qui participent au financement. La FNAUT aurait préféré une mise en place progressive et pragmatique du service sans formalisation administrative trop complexe.

---

<sup>6</sup> <https://www.fnaut.fr/etude-les-comites-permettant-la-participation-des-usagers-des-transport-publics/>

- **coordination avec l'urbanisme et les opérations d'aménagement**

Pour un meilleur équilibre des flux de transport, pour encourager la ville des courtes distances et faciliter la vie des habitants, la coordination des programmes d'urbanisation et de transport est très souhaitable, visant en particulier des quartiers de gare bien équipés en services et commerces, et plus généralement une plus grande mixité des fonctions urbaines.

L'obligation de vérifier la cohérence du projet avec les documents de planification territoriale régionaux et locaux du périmètre concerné va également dans la bonne direction pour assurer la cohérence urbanisme/mobilité indispensable à l'efficacité du SERM.

## 2. ÉTUDES DES PROJETS DE SERM PAR AGGLOMERATION

### 2.1 Analyse de retours d'expériences de réseaux express régionaux réussies

Le succès des S-Bahn en Allemagne est notamment dû à la mise en place depuis plus de 50 ans d'instruments juridiques instituant des mécanismes de financement associant le niveau fédéral et le niveau régional.

L'Allemagne offre plusieurs exemples de SERM réussis, notamment le S-Bahn de Fribourg/Brigau, avec deux lignes tangentielles S3 et S5 ne passant pas par Fribourg-Hbf et assez éloignées de la ville-centre.

A cette exception près, le passage par la gare centrale est systématique en Allemagne, y compris pour des réseaux de très grandes agglomérations telles que Hambourg, Munich, Stuttgart ou Francfort.

Pour les régions multipolaires type Rhin-Neckar ou Rhin-Ruhr, la gare centrale des principales agglomérations est toujours desservie (Wuppertal, Essen, Dortmund, Düsseldorf pour Rhin-Ruhr, où évidemment toutes les lignes ne passent pas par toutes les gares centrales); idem pour Zurich avec Schaffhouse et Winterthur.

Berlin présente un cas particulier : il existe une ligne de ceinture, qui ne dessert pas la gare centrale (Hbf) mais dessert deux autres gares à vocation nationale (Gesundbrunnen au nord et Südkreuz au sud).

Le développement et le succès des S-Bahn en Allemagne a été soutenu par trois interventions législatives pour assurer le financement de projets ferroviaires urbains et régionaux :

- En 1971, une aide fédérale pour financer les grands projets ferroviaires urbains (y compris les S-Bahn) a été mise en place : 1 milliard d'euros par an, 2 milliards à compter de 2025 ;
- En 1993, une dotation fédérale a été allouée aux Länder pour financer le fonctionnement de leurs transports ferroviaires régionaux : 8 milliards par an, affectés à chaque Land selon sa population ;
- En 2009, le financement fédéral des projets d'infrastructures des Länder (jusque 90 % du montant des projets proposés par les partenaires locaux et régionaux). Ces financements permettent d'améliorer les infrastructures et donc d'augmenter les fréquences des RER. Pour la période 2020-2029, cela représente 86,2 milliards d'euros (comprenant une contribution des entreprises gestionnaires d'infrastructures de 22,8 milliards d'euros).

# RER (S-Bahn) en Allemagne et SERM en France



## Cinquante ans de financement des RER (S-Bahn) en Allemagne

En 1971, puis en 1993 et enfin en 2009, la législation allemande a mis en place les mécanismes destinés à financer les projets ferroviaires urbains et régionaux, qui sont au nombre de trois :

- **La loi sur le financement des transports communaux (GVFG :**

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) fixe l'aide fédérale pour financer les grands projets ferroviaires urbains, y compris les S-Bahnen. Votée en 1971 elle a subi de nombreuses modifications et est alimentée par la fiscalité nationale. Son montant annuel est de 1 milliard €/an, porté à 2 milliards € à partir de 2025 (indexé à 1,8% par an à partir de 2026.)

- **L'accord sur la réalisation et le financement ferroviaires (LuFV : Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung) :** depuis 2009, il concerne les mesures de maintenance et d'amélioration des infrastructures ferroviaires et prévoit un financement fédéral des projets d'infrastructures des Länder pouvant aller jusqu'à 90% du montant des projets proposés par les partenaires locaux et régionaux. Elle s'applique en particulier pour les améliorations d'infrastructure et de signalisation préalables à la réalisation d'un RER (augmentation des fréquences). Pour la période 2020-2029, la « LuFV III » prévoit d'y affecter 86,2 milliards € financés principalement par

le budget fédéral, mais incluant une contribution des entreprises gestionnaires d'infrastructures de 22,8 milliards €.

- **La loi sur le financement des transports régionaux (Regionalisierungsmittel),** qui date des lois de libéralisation et de régionalisation de 1993, prévoit une dotation fédérale allouée aux Länder pour financer le fonctionnement de leurs transports ferroviaires régionaux. Elle est actuellement de 8 milliards €/an (actuellement indexée à 1,8% par an) et affectés à chaque Land selon sa population.

Michel Quidort

## Services express régionaux métropolitains

### La situation en France



- Une proposition de loi visant à accélérer la réalisation des SERM a été votée début juillet par l'Assemblée Nationale. La FNAUT a fait connaître ses remarques et propositions en particulier pour une participation effective des usagers à leur gouvernance. Pour l'instant sans résultat. Mais l'espoir reste permis lors du passage au Sénat et en Commission Mixte Paritaire entre les deux assemblées.

- Plusieurs métropoles ont lancé des réflexions sur la réalisation d'un SERM. Les associations locales se mobilisent pour accélérer les études et les premières avancées concrètes (Bordeaux, Strasbourg)

- Dans la métropole Lilloise, une mission vient d'être confiée conjointement à SNCF Réseau et à la SGP (Société du Grand Paris) pour préparer la gouvernance du futur SERM.

- Les préfets de Région viennent de recevoir leurs lettres de mission pour préparer la négociation des CPER 2023-2030 : il semble que le financement des SERM y figure en bonne place.

Alain Roux

## En bref...

Le Conseil économique, social et environnemental préconise une nouvelle loi d'orientation et de programmation pour les mobilités afin de les développer en zone rurale et périurbaine (avis adopté le 11/07/2023).

L'avis considère qu'il faut miser sur une fiscalité imposée aux sociétés concessionnaires d'autoroute pour augmenter les moyens financiers des territoires peu denses. Le CESE préconise le lancement d'un plan d'investissement décennal dans les transports collectifs « d'au moins 3 milliards d'euros par an » pour les petites lignes ferroviaires régionales et locales et « d'au moins 500 millions d'euros par an » pour le transport collectif routier.

## Léman Express

Dans les pays voisins, un certain nombre de Services Express Régionaux Métropolitains qui fonctionnent concernent des bassins de population interrégionaux concernant des régions frontalières, exploités par des entreprises communes aux entreprises ferroviaires de chaque pays, parmi lesquels on peut citer :

- région de Constance : Constance – Hegau – Engen - compagnie SBB Deutschland GmbH,
- liaison Bâle CFF – Basel Bad Bhf – Zell (Wiesental) - SBB Deutschland GmbH,
- tessin : TILO : Canton du Tessin – CFF – Trenord (Italia) – Lombardie,
- Léman Express : franco-valdo- suisse – région Auvergne- Rhône Alpes et Canton de Genève – SNCF – CFF, Lemanis.

Toutes ces régions sont transfrontalières et assurées par des rames suisses Flirt (Stadler), éventuellement bi-courant ! Toutes ne sont pas que des grands centres mais sont desservies sans rupture de charge quelconque !

Toutes ces régions croient en ces joint-ventures tournés vers l’efficacité. Tous les transports publics - trains - bus - tram éventuels - funiculaires relèvent d’une communauté tarifaire afin de faciliter les déplacements des usagers.

En ce qui concerne le Léman Express, la chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes a contrôlé la région Auvergne Rhône-Alpes, pour l’exercice, par celle-ci, de ses compétences concernant les transports dans l’agglomération genevoise, pour les exercices 2016 et suivants. Ce contrôle s’inscrit dans le cadre d’une enquête commune avec la Cour des comptes de la République et du Canton de Genève et la Cour des comptes du Canton de Vaud, qui porte sur l’évaluation (mise en œuvre et utilisation) des mesures de mobilité destinées à favoriser l’utilisation du Léman Express, mis en service en 2019.

Le rapport<sup>7</sup> qui a été publié le 23 octobre 2023 relève notamment les points suivants :

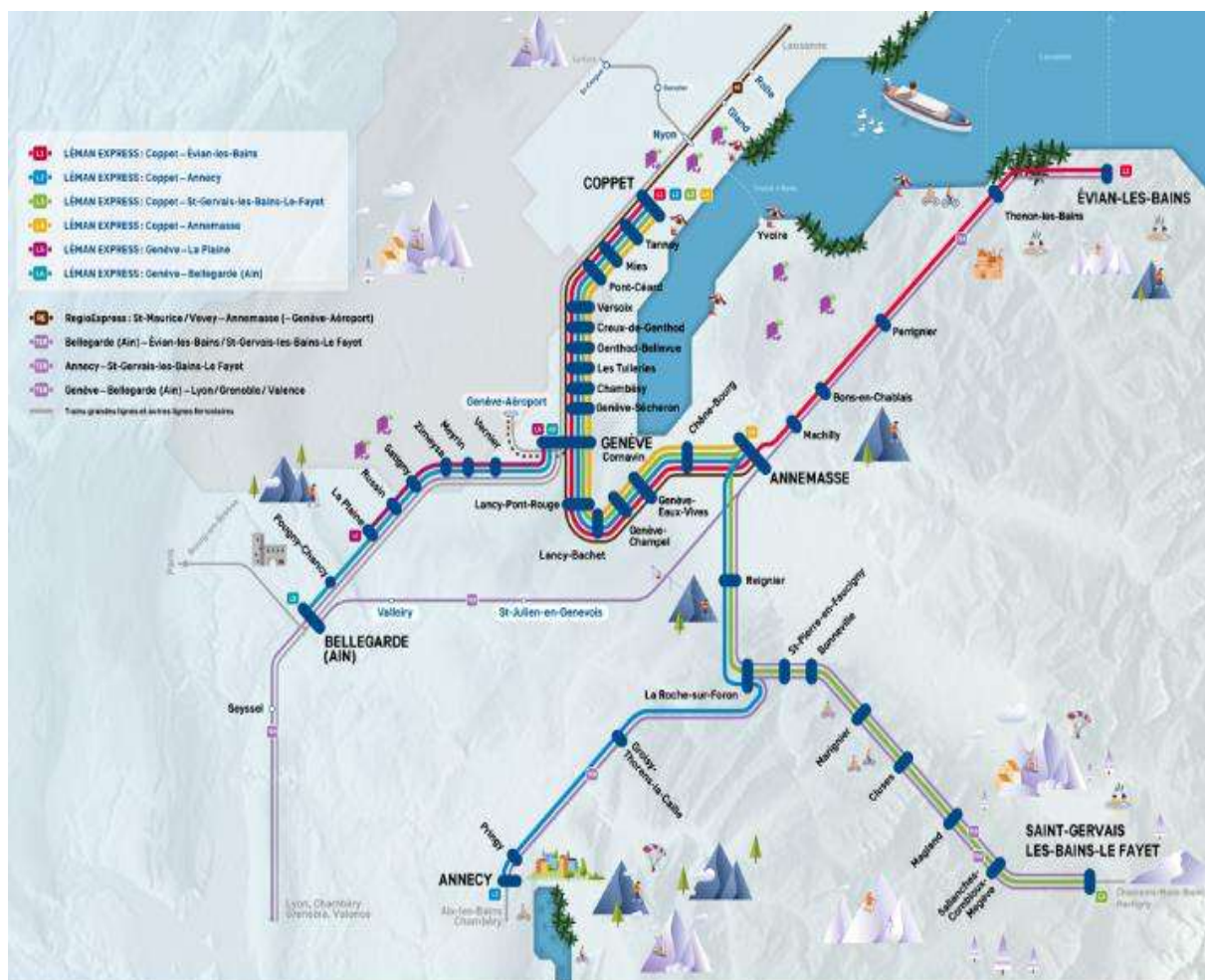
### **Un cadre institutionnel à clarifier**

La gouvernance des questions de mobilité, en France, a évolué et s’appuie depuis la loi du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités (LOM) principalement autour du couple intercommunalité/région. La région est ainsi devenue chef de file des questions de mobilité et les établissements intercommunaux devenus autorités organisatrices de la mobilité.

---

<sup>7</sup> <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/region-auvergne-rhone-alpes-la-mobilite-transfrontaliere-genevoise>

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021, le territoire du Genevois français se retrouve face à une pluralité d'autorités organisatrices de la mobilité. En effet, la région est devenue autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) et également AOM locale sur le territoire de la communauté de communes du Pays Bellegardien. Un EPCI a pris la compétence mobilité, trois autres EPCI se sont regroupés pour exercer en commun cette compétence mobilité au sein d'un syndicat mixte, trois autres ont transféré partiellement cette compétence et le pôle métropolitain du Genevois français (représentant les huit EPCI du genevois français) exerce par ailleurs lui aussi des compétences en matière de mobilité. Par ailleurs, la loi dite « 3DS » du 21 février 2022 a ouvert la possibilité pour le pôle métropolitain du Genevois français de devenir AOM.



Ainsi, le territoire du Grand Genève, côté français, comporte une pluralité d'autorités organisatrices de la mobilité, en sus de la région, dans un contexte transfrontalier, ce qui complexifie la gestion des questions de mobilité. De plus, avec la loi LOM de 2019, la compétence mobilité ne peut plus être scindée, ce qui rend nécessaire une révision de la gouvernance. Afin de clarifier le cadre institutionnel actuel, et d'améliorer l'intermodalité sur ce territoire, la chambre considère que la désignation d'une seule AOM sur le genevois français est nécessaire et que le pôle métropolitain a vocation à exercer cette compétence.

## **Un soutien aux mesures de rabattement centré sur l'aménagement des gares**

Le projet du Léman express comprenait également des mesures de mobilité visant, d'une part, à faciliter l'accès des usagers aux gares du réseau et, d'autre part, à favoriser l'utilisation des transports publics et des modes doux de déplacements à la place des véhicules individuels.

La région a contribué à hauteur de 12,9 M€ au financement de ces mesures. Les financements régionaux ont concerné pour l'essentiel les aménagements d'espaces publics autour des gares les plus fréquentées. Le soutien aux modes de transports doux s'avère plus réduit.

La région a par ailleurs mené diverses études sur les gares ou les parcs de stationnement aux abords des gares et leurs tarifications, qui permettent de disposer d'éléments de diagnostics pour améliorer l'intermodalité sur ce territoire.

Le rapport émet notamment les recommandations suivantes :

- Recommandation n° 1. : définir sans délai les bassins de mobilité,
- Recommandation n° 2. diffuser les enquêtes gares réalisées dans le cadre de la convention conclue avec la SNCF aux différentes AOM du territoire.

## 2.2 Propositions des FNAUT régionales par agglomération

### Auvergne-Rhône-Alpes

#### ▪ Lyon

Dans le cadre des élections régionales de 2020, la FNAUT AURA a élaboré des propositions intitulées « le projet de mobilités des usagers » dont certaines portent sur une structuration d'un réseau de SERM.



### Proposition 1. Moderniser le réseau

**Enjeux** Faciliter et fiabiliser l'exploitation des lignes



- Lancer des études pour l'**électrification de lignes** (Lyon > Clermont-F., Lyon > Bourg-en-Bresse, ...)
- **Doubler certaines lignes** pour permettre le développement de l'offre et la robustesse des dessertes (Villars les Dombes > Bourg en Bresse, Romans > St Marcellin, Aix-les-Bains > Annecy, tunnel des Deux Amants à Lyon)
- **Moderniser la signalisation** de certaines voies pour augmenter le trafic (Lyon > Roanne, ...)
- Créer de **nouveaux dépassements** pour faciliter l'exploitation et la fiabilité de certaines lignes à voies uniques (St-Etienne > Le Puy, Lyon > Paray-le Monial, Clermont-F. > Le Puy, ...)
- Créer de **nouveaux points d'arrêt** sur les lignes métropoles afin de faciliter le report modal vers le train pour adapter la desserte à l'évolution du territoire

### Proposition 2. Relancer les grands projets régionaux

**Enjeux** Maintenir un réseau attractif et performant capable d'absorber l'augmentation du trafic



- Faire avancer le **Noeud Ferroviaire Lyonnais**, point bloquant pour le développement des TER dans la région, avec à court terme le doublement des voies entre St-Fons et Grenay.
- Relancer le dossier du **Contournement Ferroviaire de l'Agglo Lyonnaise** pour détourner le trafic fret de transit et pour créer un accès TER à l'aéroport St-Exupéry depuis St-Etienne, Grenoble, ...
- Poursuivre le projet des **voies d'accès au tunnel du Lyon > Turin** pour faciliter l'accès fret + voyageur aux Alpes
- Transformer le projet **Lyon > Trévoux** en ligne TER train léger afin de développer le potentiel de cette ligne
- Lancer des études préalables pour de nouvelles infrastructures périurbaines (Lyon > Pont-de-Chéry, Annecy > Allevard, accès aux stations de ski depuis les vallées en téléphériques, ...)

FNAUT Auvergne Rhône Alpes | 2 / 8



# 3 Définir un plan de réouverture de petites lignes

**Enjeux** Favoriser la mobilité de service public en territoire rural

- > **Stopper tout projet de fermeture de ligne** et assurer le maintien de l'infrastructure
- > **Mettre en place un plan de réouverture** afin de relancer la dynamique ferroviaire dans tous les territoires (Boën > Thiers, Givors > Condrieu, Livron > Le Teil, Oyonnax > St-Claude, ...)

**Annexes**



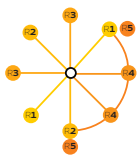
Plan d'action pluriannuel de modernisation du réseau régionale

Pour une mobilité **écologique**

« Promouvoir les trains, c'est une bonne idée. Mais des trains bondés qui ne correspondent pas à mon rythme de vie, c'est mon quotidien »

Proposition 

# 4 Harmoniser et développer l'offre régionale

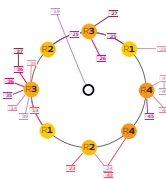


**Enjeux** Créer une desserte train + car hiérarchisée et harmonisée à l'échelle de la région avec 3 niveaux d'offre



> **Lignes régionales (R) : la desserte rapide des grandes villes**  
des trains fréquents (1/h mini) et direct pour relier les grandes agglomérations de la Région. Forte amplitude et correspondances avec les grandes lignes à Lyon Part-Dieu

> **Lignes métropoles (M) : les services express métropolitains**  
des trains fréquents (30' mini en heure de pointe, 2h en heure creuse) pour assurer la desserte fine des territoires en complément des lignes régionales.



> **Lignes de proximité (P) : la desserte des territoires**  
des trains toute la journée (entre 1h et 3h) pour relier les territoires aux bassins de vie.

> **Car région (C) : le rabattement vers les lignes ferroviaires**  
des «cars express» pour relier les principales villes non desservies par le train et des «cars région» en rabattements vers les gares pour desservir tous les territoires.

# Proposition 5

## Créer des packs touristiques



### Enjeux

Accompagner la dynamique touristique par une offre de mobilité

- Développer la **visibilité des sites touristiques** régionaux (illustration fiche horaires, ...) et leur accès en transport en commun
- Créer des **pack touristiques** intégrant TER + navette + accès sites touristiques majeures de la région, y compris les stations de ski
- Renforcer la desserte des **grands évènements et festivals régionaux** régionaux et festivals (fêtes de la lumière, biennales du Design, fêtes du roi de l'oiseau, ...) et proposer un pack TER + accès évènement

### Annexes



Notre proposition d'un réseau régional unique & hiérarchisé

## Pour une mobilité social

« Entre Voron et Grenoble, il y a 2 tarifications différentes entre le car et le train alors que la région gère les 2 réseaux. Où est la cohérence ? »

# Proposition 6

## Créer une identité commune au réseau de transport régional



### Enjeux

Augmenter la lisibilité des différents réseaux régionaux : TER, car Région, anciens cars départementaux, ...

- Proposer un **nom unique** pour le réseau (Ourà) regroupant les lignes TER, car région et anciens cars départementaux avec charte commune (livrée, information usager, fiche horaire, signalétique, application, site internet, intégration temps réel, services clients)
- Simplifier la compréhension du réseau : un réseau unique TER+Car et favoriser la **complémentarité** entre train et car plutôt qu'une concurrence des modes

Proposition **7**

## Créer une tarification zonale multimodale

**Enjeux** Organiser une politique tarifaire unique pour toute la région en intégrant les spécificités des territoires et la qualité de leur desserte.



- > Zonage suivant des **bassins de vie cohérents** (par exemple les arrondissements des 12 départements) où tous les transports (car, train, transport scolaire ...) sont au même prix et inclus dans les titres. Maintenir la politique tarifaire mono-modale de chaque autorité organisatrice des mobilités
- > Intégrer les **TER dans tous les réseaux urbains** de la région
- > **Simplifier des titres** (1 billet, 10 billets, 1 mois, 1 an) et les supports (ticket papier, carte bleue sans contact, carte Oûrà)
- > Etendre la **tarification solidaire progressive** et harmonisée (ter + car) suivant les revenus

**Annexes**



Une tarification régionale unique & simplifiée

Proposition **8**

## Mettre en œuvre un plan d'accessibilité d'accès aux PMR

**Enjeux** Poursuivre l'accessibilité des réseaux de transports, tant en infrastructure qu'en service d'accompagnement



- > Simplifier les conditions de **réservations des services d'accompagnements** et faciliter l'accès aux titres accompagnant (vente en ligne ou sur distributeur de titre)
- > Homogénéiser l'**accompagnement** des personnes à mobilité réduite dans la région (en gare, en correspondance y compris cars, ...)
- > Poursuivre l'**accessibilité des gares** et mettre un plan d'accessibilité régional des principaux **points routiers** (car région, scolaire)

Pour  
une  
mobilité

# participative



« Si à Brioude, mon train est décalé de 5 minutes, vu de Lyon c'est dérisoire. Mais c'est toute mon organisation qui s'écroule et mes correspondances qui sautent »

Proposition  
9

## □ « comités de mobilités »

### Enjeux

Rendre acteur les usagers et leurs associations



- > Créer une dizaine de **comités de mobilité** autour des grands bassins de vie (Lyon, St-Etienne, Grenoble, Clermont, Valence, Annecy, Chambéry, Valence, Bourg-en-Bresse, Villefranche, Montluçon, ...) ouvertes à tous les usagers et élus locaux pour objectif de présenter les projets d'évolutions de desserte
- > Travailler en amont en « **comités techniques** » avec les associations d'usagers, la direction mobilité de la région, la SNCF (mobilité et réseau) et les élus régionaux des territoires concernés pour faire le point sur les évolutions de dessertes et assurer le suivi des expérimentations.

Proposition  
10

## □ Créer des maisons des mobilités

### Enjeux

Avoir une présence de la Région dans tous les territoires



- > Mettre en place un réseau de partenaire (intercommunalité et/ou canton) en créant des **maisons des mobilités** qui proposera de l'information multimodale (train, car, modes actifs, co-voiturage), de la vente de titre en cas d'absence de guichet ou d'agence de mobilité.
- > **Former le personnel** des offices du tourisme, mairie, interco ou maison des services publics et création de support d'information dédiés (kit info, support téléphonique, canal d'information dédié, ...)

### Annexes



Un réseau au plus près des territoires et des usagers

Pour  
une  
mobilité

# connectée



« Quand je prends le car + le train, j'ai l'impression que les réseaux sont étanches. Pourtant l'objectif est le même ? »

Proposition

# 11

## Organiser l'intermodalité

### Enjeux

Faciliter le parcours multimodal des usagers



- Organiser à chaque modifications d'horaire, de périodes de travaux ou d'horaires perturbés (grève, ...) un travail de **correspondance avec les réseaux urbains et car région** afin d'assurer un maximum de correspondance et d'informer les usagers le cas échéant
- Définir des règles de correspondances en cas de **retard** afin d'assurer un maximum de correspondance
- Développer les **outils numériques** (MAAS) afin d'avoir une application unique multimodale à l'échelle de la région, intégrant le temps réel, la réservation, l'achat, ...

Proposition

# 12

## Trouver une juste place pour les vélos

### Enjeux

Associer au réseau train + car le développement des modes actifs



- Doter chaque point d'arrêt d'**accroche vélo** et pour les points d'arrêt important, d'un **abris sécurisé** avec abonnement.
- Dans les trains, **différencier l'accès des vélos suivant heure de pointe et heure creuse / week-end**. Lors de toutes les commandes de nouveaux trains, intégrer des espaces vélos en lien avec les associations d'usagers
- Intégrer des espaces spécifiques pour les trains le long **voies vélos européennes**

## ▪ **Clermont-Ferrand**

L'Association des Usagers des Transports d'Auvergne (membre de la FNAUT) a élaboré une note de propositions sur un futur réseau métropolitain de Clermont-Ferrand :

### **État des lieux du système ferroviaire de l'étoile clermontoise**

La répartition et la quantité de population présente sur le territoire sont un élément déterminant pour appréhender l'échelle pertinente de mise en œuvre du RER métropolitain clermontois.

On observe que sur trois couronnes de la métropole clermontoise, les dynamiques de population sont globalement positives. On notera les évolutions les plus fortes au nord de Riom, au sud et à l'est de Clermont-Ferrand et autour de l'agglomération d'Issoire. Le corolaire de cette observation est une augmentation des flux de personnes qui parcourent le territoire et notamment sur l'axe Nord Sud du Val d'Allier sur un réseau routier et autoroutier souvent surdimensionné.

### **Flux domicile travail**

Sur ce territoire on observe des flux domicile-travail importants qui peuvent se hiérarchiser en deux catégories :

- Flux à courte distance, de et vers le centre de la métropole. Ces flux sont importants et mal desservis par d'autre transport collectif que le TER (ex Riom-Vic-le-Comte sur le sud et Clermont-Vertaizon sur l'est). Leur acheminement par un transport collectif lourd est particulièrement pertinent.
- Flux à moyenne distance vers les villes petites et moyennes, jusqu'à une centaine de kilomètres (Clermont Lezoux Thiers / Clermont Vichy Moulins / Clermont Issoire Brioude) représentent encore des volumes tout à fait intéressants dans le cadre d'un RER.

### **Physionomie générale du réseau ferroviaire**

La structure du réseau ferroviaire existant en forme de croix (NS-EO) à partir de la gare de Clermont-Ferrand est le résultat d'héritages de lignes construites essentiellement au XIXe siècle, Cette croix ferroviaire dans le périmètre étudié, présente des caractéristiques assez disparates (nombre de voies, signalisation, croisements pour les lignes à voie unique) allant de segments bien équipés à d'autres non circulés. La vitesse nominale des lignes du périmètre étudié est bonne dans l'ensemble et permet aux TER d'assurer des temps de trajets compétitifs en particulier au nord de Clermont (ex : 160km/h sur Vichy Riom Clermont 55km 30 mn en TER ).

### **Nombre de circulations et horaires, fréquentation**

Le nombre de circulations fourni par SNCF réseau est en TMJ reste relativement modeste sur le secteur sauf sur la section Clermont Riom Vichy Saint-Germain-des-Fossés bien équipée qui dépasse la centaine mais en conflit avec des circulations fret mais pouvant être détournées via Gannat.

La trame horaire reste correcte sur l'axe nord sud aux heures de pointes mais avec des capacités d'emport parfois insuffisantes lorsqu'il s'agit d'un TER intrarégional desservant d'autres villes. Elle est subsituée aux heures creuses par des autocars notamment sur l'axe est ouest ce qui complexifie les dessertes.

La fréquentation des principales gares hormis Clermont avec presque 4 millions varie entre 500 000 et 1 000 000 de voyageurs par an et a tendance à évoluer positivement plus au sud et à l'est qu'au nord.

## **Potentialités de développement de l'étoile ferroviaire clermontoise et principes généraux**

### **Un véritable cadencement**

On peut imaginer dans une première couronne très proche de l'agglomération (Volvic, Riom, Vertaizon Vic-le-Comte) une fréquence plus élevée de l'ordre de 10 minutes à certaines heures de pointe et 30 mn aux heures creuses.

Quelques points sont à éviter notamment en regard de la trame horaire actuelle qui sans mise en place d'un véritable réseau métropolitain pourraient apporter des améliorations :

- Des « blancs de service », c'est-à-dire des périodes de la journée où l'on ne peut pas se déplacer faute de service,
- Une trame horaire peu lisible mêlant trains, car, bus avec parfois des changements de mode sur un même itinéraire exemple sur Clermont-Ferrand – Thiers,
- Une amplitude horaire trop réduite. Un réseau ferré performant doit desservir l'ensemble des migrations pendulaires (par exemple 5h30 -22 h30).

La trame RER doit être étudiée pour s'intercaler entre les missions TER à plus longue distance (Le Puy, Aurillac, Montluçon, Lyon) afin d'assurer également un bon niveau de service à l'échelle régionale, sans qu'il y ait conflit horaire et concurrence entre les deux niveaux de service.

### **Des dessertes traversant la gare centre et des extensions des dessertes du réseau existant**

Si les flux de et vers Clermont-Ferrand sont importants, il faut également prendre en compte les flux « traversants ». avec deux possibilités, la diamétralisation Volvic Vertaizon et Riom Issoire ou le recouvrement avec les dessertes TER de moyenne distance qui a pour avantage de rendre possible des correspondances intermédiaires tout en accélérant certaines missions.

À plus ou moins long terme, des sections de lignes abandonnées au service voyageurs (ex : Vertaizon Billom ) seront remises en service sous condition de maintien et entretien de leur emprise.

### **Régularité**

Un objectif de 95 % de ponctualité minimum est à envisager dans un système performant assurant des correspondances fiables en gare centrale.

### **Matériel roulant**

Le matériel roulant d'un service métropolitain doit permettre d'absorber un flux important de voyageurs aux heures de pointe, avec des montées et des descentes rapides, afin de réduire les temps de stationnement au maximum et doit pouvoir circuler sur des sections aux caractéristiques différentes (électrifiées ou non).

## Intermodalité

Malgré l'existence d'une dizaine de gares dans la métropole elle-même, l'intermodalité indispensable constituant un véritable outil de déplacement fiable doit être nettement améliorée pour la connexion avec des transports collectifs (bus tram cars interurbains) notamment sur la métropole clermontoise dont la gare routière n'est pas annexée à la gare ferroviaire.

## Tarification et financement

La tarification constitue un autre élément de réussite d'un réseau de transport de proximité, la transparence du passage d'un mode à l'autre, est à la fois une condition de fluidité du système et de son attractivité.

Sur le territoire de la métropole de Clermont et des autres villes moyennes desservies une tarification unique intégrée, sera valable pour l'ensemble des modes y compris les trains intercités gérés par l'État. Par exemple Un billet ou un abonnement Clermont Vichy doit donner libre accès aux réseaux urbains des deux villes.

Pour la réalisation et le fonctionnement de réseau, le financement ne peut qu'être assuré par convention entre les différentes AOM (État, région, collectivités locales) intervenant sur le réseau express métropolitain clermontois.

## Conclusion

Dans ces conditions de simples modernisations et de réouvertures de faible distance de lignes ferroviaires existantes, de créations de quelques haltes intermédiaires, de développement de l'intermodalité et de l'interopérabilité **la réalisation d'un réseau ferré métropolitain clermontois présenté dans la carte ci-dessous peut être envisagé à plus ou moins long terme tout en améliorant l'offre existante prémisses à sa réalisation.**

Cette analyse de l'association AUTA, s'appuie sur **l'étude<sup>8</sup> de l'Université de Clermont Métropole réalisée pour l'association Orbimob.**

---

<sup>8</sup> <https://www.orbimob.org/>



# Transports

## À quoi pourrait ressembler un RER métropolitain à Clermont-Ferrand ?

Article réservé aux abonnés

Publié le 07/08/2023 à 10h05



Des lignes à renforcer, des arrêts à rouvrir, une intermodalité à imaginer... À quoi pourrait ressembler un RER métropolitain à Clermont-Ferrand ? Une étude réalisée par l'association OrbiMob livre une première esquisse, et matière à réflexion.

Un RER métropolitain à Clermont-Ferrand ? L'idée s'inscrit dans le cadre de la volonté du gouvernement de développer des "services express régionaux métropolitains" dans les plus grandes agglomérations. Si face à Lyon ou Grenoble, Clermont-Ferrand ne figure pas parmi les territoires prioritaires, certains acteurs du territoire veulent croire que l'agglomération peut malgré tout tirer profit de cette promesse de l'État pour améliorer la desserte ferroviaire locale.

Après l'engagement du Pôle métropolitain Clermont-Vichy-Auvergne, l'association OrbiMob, qui veut faire de l'Auvergne une terre innovante pour les mobilités de demain, a souhaité apporter sa pierre à l'édifice. Elle vient de publier une étude réalisée par Frédéric Faucon, géographe spécialiste des transports à l'université Clermont Auvergne.

"OrbiMob est là pour impulser une réflexion, rappelle son président Patrick Oliva. Nous souhaitons poser les éléments de l'équation sur le RER métropolitain clermontois sans attendre l'étude officielle de SNCF Réseau, qui doit être publiée fin 2024/début 2025. Ces éléments doivent nous servir à structurer la réflexion locale et à exister à l'échelle nationale."

Trains fréquents, tarification incitative...

L'enjeu autour de ces "services express régionaux métropolitains" n'est pas tant de créer de nouvelles lignes, mais plutôt d'améliorer la desserte du territoire avec des "trains fréquents, cadencés, avec des points d'arrêt rapprochés, une tarification claire et incitative, etc.", liste Frédéric Faucon.



En tenant compte des réalités du territoire et de ses potentiels, le géographe a imaginé une carte qui donne un aperçu du futur RER métropolitain clermontois, découpé en trois couronnes : une première, qui irait de Riom à Vic-le-Comte et de Volvic à Vertaizon, disposerait de trains très réguliers (toutes les 20 à 30 minutes); une seconde, de Gannat à Brioude et de Moulins à Thiers, au cadencement moins élevé (30 minutes à une heure); et une troisième, plus expérimentale d'autant qu'elle suppose la réouverture de lignes, conduirait jusqu'à Billom, Ambert, Châtel-Guyon voire Le Mont-Dore. L'étude préconise aussi la réouverture de certains points sur des lignes existantes (Gerzat-les Vergnes, Ennezat, Randan, Chanat...).

### Trois exemples concrets

"Prenons l'exemple de la ligne aujourd'hui fermée entre Vertaizon et Billom, cite le géographe. Il ne s'agit pas de rouvrir ces neuf kilomètres de ligne uniquement pour Billom, qui compte 5.000 habitants : Billom est aussi le point d'entrée du Livradois, de tout un flux qui entre dans Clermont via le pont de Cournon et qui pourrait avoir intérêt à prendre le train."

Autre exemple : "Sur la ligne Clermont-Moulins, il n'y a aucun arrêt entre Riom et Vichy alors qu'il existe de gros bourgs comme Randan ou Ennezat et des migrations pendulaires très importantes."

Dernière illustration : "Il y a les transports du quotidien mais aussi les autres mobilités, par exemple touristiques. On sait que la population est de plus en plus urbaine et de moins en moins motorisée donc on peut se poser la question de l'accès au puy de Dôme ou à Vulcania via le train de Volvic."

"Sortir de la logique du tout ou rien"

Pour chaque segment, Frédéric Faucon a ainsi identifié les forces, les faiblesses, les opportunités. À chaque arrêt se pose aussi la question de l'intermodalité, afin de connecter chaque territoire avec la voie ferrée. "On ne va pas tout faire d'un coup, et la définition de couronnes permet aussi de définir un phasage, considère Patrick Oliva. Mais il faut sortir de la logique du tout ou rien. On peut activer certains leviers pour améliorer, déjà, la situation. Pour cela, il faut que la réflexion soit collective et implique tous les acteurs, publics et privés, du territoire."

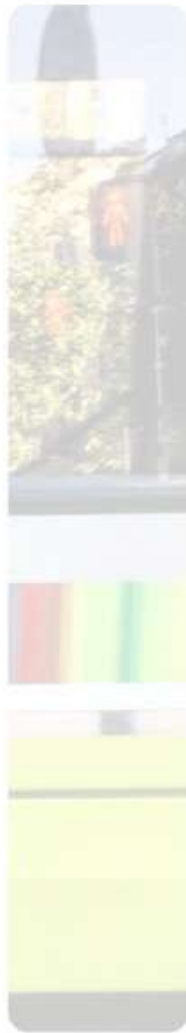
Avec cette étude, qui demande à être complétée sur le plan technique ou encore financier (le coût des différentes opérations n'est pas chiffré), ils disposent de premières pistes à explorer.

**Pour en savoir plus**, l'étude complète est disponible sur [le site internet de l'association OrbiMob](#).

**Arthur Cesbron**

## ▪ Saint-Étienne

La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes a participé à l'élaboration d'une proposition de plusieurs associations pour un RER autour de l'étoile ferroviaire stéphanoise, dans le cadre de la contribution au plan de mobilité de cette association : « osons des mobilités durables pour des territoires désirables » : enjeux et propositions pour le plan de mobilité 2025-2035 de Saint-Etienne Métropole, note de cadrage établie par un collectif inter associatif agissant sur la « mobilité durable ».



## 1.4/ Structurer les réseaux autour des modes lourds

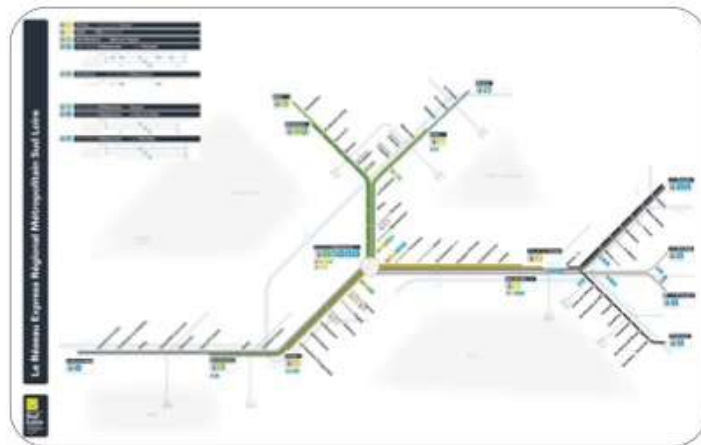
### 1.4.1/ Vers un réseau express métropolitain Sud-Loire

L'agglomération stéphanoise est bien pourvue en voies ferrées vers le Gier, l'Ondaine et le Forez. L'étoile ferroviaire stéphanoise a quelques points faibles : lignes vers la Plaine non électrifiées, configuration de la gare de Châteaureux nécessitant un retournement.

L'offre est à homogénéiser : abondante sur le Gier (un train toutes les 15/20 minutes avec une amplitude importante), correcte sur l'Ondaine (toutes les 30/60 minutes), mais très peu attractive sur le Forez (30 minutes maximum en heure de pointe, bien au-delà en heure creuse).

La lisibilité de l'offre est brouillée, mélangeant trafic régional et périurbain autour de Saint-Etienne. Pour l'usager, le terme "TER" signifie un parcours régional, métropolitain, en train ou en car.

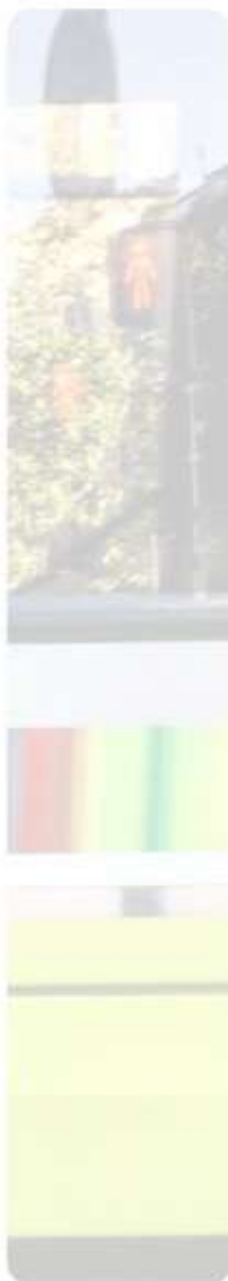
Afin d'insuffler une nouvelle dynamique, de nombreuses métropoles réfléchissent à la création d'un réseau express régional et métropolitain à l'échelle de leur bassin de vie.



L'objectif est :

- de clarifier l'offre avec des lignes numérotées et des origines/destinations identiques tout au long de la journée et de la semaine
- une forte amplitude horaire de 5h30 à 22h30 minimum
- un cadencement de l'offre : par exemple un train toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses et le samedi,
- la création de lignes transversales afin d'optimiser le roulement, les coûts, mais aussi de proposer des relations directes au-delà de la ville centre
- la création de nouvelles gares dans les zones denses
- une tarification intégrée entre les différents modes de transports et les services associés (TRAIN + TRAM + BUS + VELO + PARKING RELAIS + Stationnement vélo sécurisé en gare, autopartage...)





L'articulation entre les modes est nécessaire : rabattement en bus, vélo, à pied ou en voiture avec des services de mobilité associés : parking relais voiture, parking à vélo, offre de vélo en libre-service, itinéraire vélo entre les gares et les centres villes avoisinants, création d'espace généreux et sécurisé pour les piétons.

L'étoile ferroviaire stéphanoise peut contribuer au report modal. L'infrastructure est là, opérante et sous-utilisée. Elle comporte des sillons disponibles à court terme pour faire rouler des trains métropolitains. Il convient donc d'acquérir des rames et d'organiser un service dont le

financement multi acteurs sera une clé de réussite

### 1.4.2/ Mieux relier l'agglomération stéphanoise au reste de la région

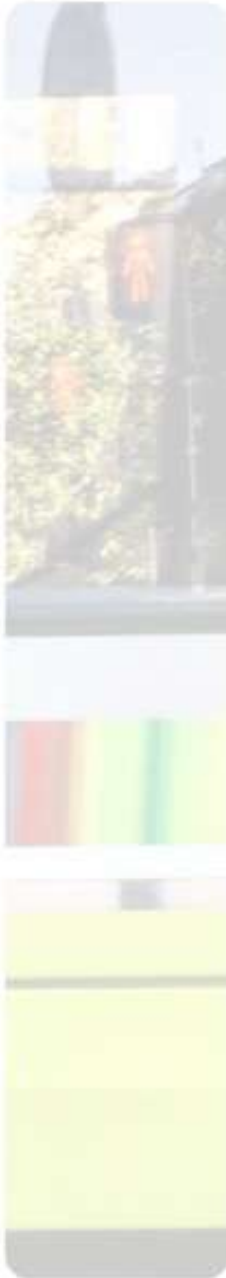
Au-delà du territoire métropolitain, les liaisons existantes peuvent être améliorées :

- Adapter l'emport vers Lyon (nombre de places disponibles) en ajoutant des rames,
- Recréer une desserte omnibus Lyon Perrache <> Givors Canal afin de supprimer les arrêts entre Givors et Oullins et gagner jusqu'à 10 minutes par trajet et revenir au temps de parcours de 2018,
- Remettre en service des trains directs entre St Etienne et la Part Dieu (un train direct à l'origine depuis le Puy en Velay semble toujours très pertinent), permettant de libérer des places pour les gares de la vallée du Gier,
- Etudier des liaisons directes vers l'aéroport Saint Exupéry et l'Est afin d'avoir un accès direct, rapide et fiable vers la gare TGV et l'aéroport,
- Relier Saint Etienne à Clermont Ferrand (3ème et 4ème métropoles régionales) par le train avec un temps de parcours incitatif en rénovant la ligne entre Boën et Thiers
- Etudier l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire en créant de nouveaux points de croisement pour les lignes à voies uniques (Firminy / le Puy ou Montbrison/ Clermont Ferrand) et en créant une double voie entre Andrézieux-Bouthéon et Montbrison
- Electrifier le tronçon entre Saint-Etienne et Feurs, permettant le prolongement des trains venant de Lyon Part-Dieu

### 1.4.3/ Intensifier le report modal vers les modes lourds (tram et train)

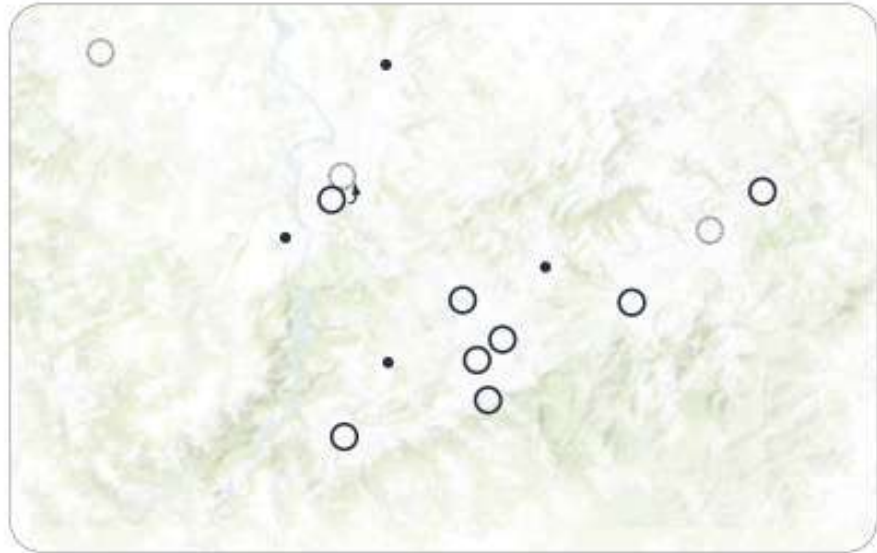
L'extension de l'intercommunalité nécessite de repenser ce report modal et en créer de nouveaux :

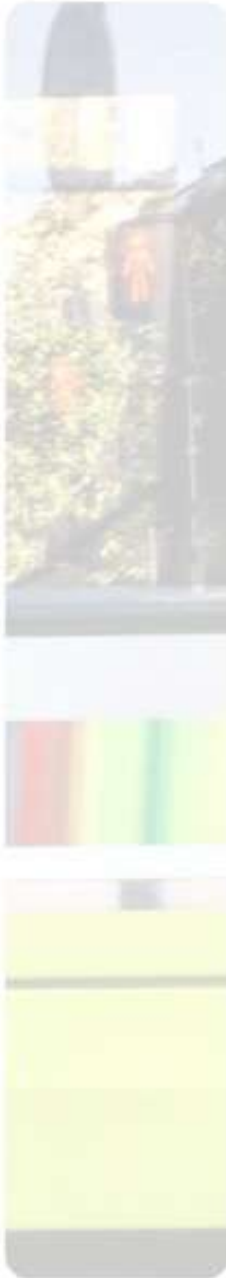
- Andrézieux-Bouthéon autour du train, des bus, des cars et d'un parking relais (très fort potentiel de rabattement voiture) et en reliant le pôle d'échange aux quartiers de Bouthéon, Andrézieux, St-Just St Rambert et la Fouillouse par un réseau de pistes cyclables structurant. Un déplacement de 500m. de la gare actuelle de Bouthéon



vers le pôle d'échange existant de Colonna permettrait d'offrir une alternative crédible à la voiture pour le Sud de la Plaine du Forez

- Le pôle de la Grand-Croix autour de la ligne de train et de la ligne M5 afin de désaturer les pôles existants de St Chamond et Rive-de-Gier
- Au-delà du territoire métropolitain, les pôles de Bas-Monistrol, de Feurs et de Montbrison sont également à structurer.





## 3.1/ Développer un terreau d'intermodalité

### 3.1.1/ Créer des portes d'entrées métropolitaines



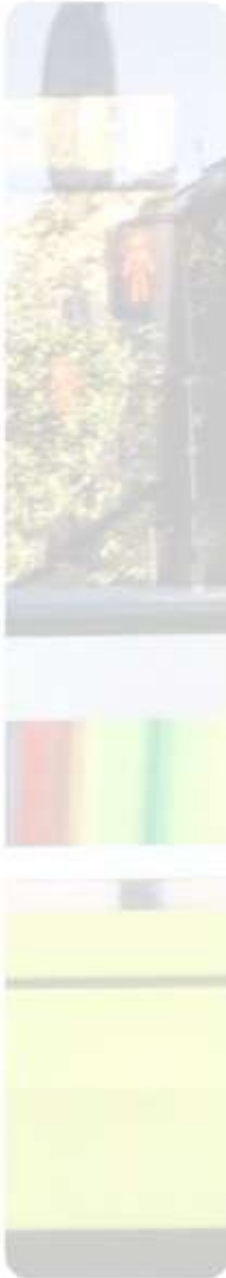
Les frontières géopolitiques de la métropole ne correspondent pas aux limites des aires de déplacements, ni aux bassins de vie. La création de portes d'entrée métropolitaines permet de réfléchir aux déplacements dans un plus grand territoire pour faciliter l'intermodalité autour de pôles multimodaux intégrant :

- Les modes lourds (RER, train, tram),
- Un rabattement de lignes de car venant de territoires lointains de bus pour les communes proches,
- Des parking relais à proximité permettant à court terme d'initier un report modal partiel, mais essentiel au changement de pratiques,
- Des espaces dédiés à l'autopartage, l'autostop participatif et à la recharge des véhicules électriques
- Un réseau de piste cyclable et/ou de voie verte irrigant le territoire
- Du stationnement capacitaire et sécurisé pour les vélos
- Des axes structurants (magistrales piétonnes) entre les pôles multimodaux et les centres-villes
- Une signalisation des itinéraires piétons vers les équipements à proximité

Les principales portes d'entrées actuellement identifiées sont :

- La gare de Firminy depuis la Haute Loire
- La Place Bellevue depuis le Pilat et le Nord Ardèche
- La gare de Rive de Gier depuis les côteaux du Jarez et du Lyonnais
- Andrézieux Bouthéon depuis la Plaine du Forez, le Haut Forez et les Monts du Lyonnais

Les portes d'entrées métropolitaines nécessitent une signalisation pour identifier et faciliter leur accès. Il n'y a par exemple, aujourd'hui aucun panneau annonçant les parking relais sur la métropole stéphanoise. Cela passe par un jalonnement



ses itinéraires voitures, vélos et piétons (distance, nombre de places, durée, ...) et identifiable (couleur, matériaux, éclairage, végétation, ...)

### 3.1.2/ Faciliter une intermodalité pragmatique

Il est difficile pour un usager de changer de mode de transport. Chaque réseau (vélo / bus / train / voiture / ...) fonctionne en silo.

L'information multimodale doit être la règle. Les principaux documents d'information voyageurs doivent se transformer en document d'information voyageur multimodal. Pour cela, ils doivent faire figurer toutes les solutions de mobilité : les trains même si l'autorité organisatrice n'est pas la même, l'autopartage, les vélos en libre-service, les points d'autostop participatifs, les bornes de recharges de véhicules électriques (géré et non géré par St Etienne métropole), ...

Les axes vélo doivent coexister aux lignes de bus ou de train, tout comme les équipements situés à proximité des arrêts, en indiquant le temps de marche pour y parvenir.

Chaque point d'arrêt du réseau devient une porte d'entrée vers les modes actifs. L'information aux arrêts identifie le réseau (signalétique), les commerces, services et équipements du quartier et repère les autres formes d'intermodalités (stationnement vélo, station de vélo en libre-service, chronogramme des temps de parcours à pied, ...).



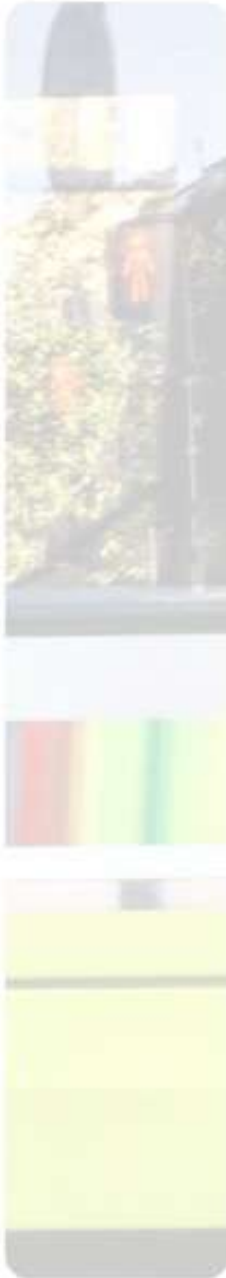
### 3.1.3/ Créer des Conseillers en mobilité

Le conseil en mobilité incarne la politique multimodale du territoire. Aujourd'hui, chaque réseau a son ou ses conseillers, sans vision globale des mobilités alternatives à la voiture. Créer une agence mobile, comme c'est le cas à Grenoble, Chambéry Métropole ou Belfort permet de former le personnel sur l'ensemble des réseaux présents dans le territoire.

Les conseillers en mobilité multimodale pourront se déplacer dans les collectivités, les entreprises (en lien avec la réactivation des Plans de Déplacement Multimodaux d'Entreprises), les lieux d'enseignements supérieurs, ...

Ils sont également présents dans les agences mobilités réparties sur le territoire.





Ces agences sont réparties dans les pôles multimodaux (Châteaureux, Terrasse, Andrézieux-Bouthéon) ainsi que le centre-ville de St Etienne. Elles peuvent être en gestion directe ou mutualisée avec les guichets TER/SNCF (Saint Chamond, Rive de Gier, Firminy ou Bellevue).

La fréquence d'ouverture est évolutive, de 3 à 4 demi-journées par site jusqu'à la journée continue, dans une agence physique (locaux existant à Châteaureux, Terrasse, Bellevue et Terrasse) ou en agence mobile.

Certains territoires ont écriété leurs périodes de pointe en mettant en place un Bureau des Temps. Cela pourrait être une des missions des Conseillers en Mobilité. Quand plusieurs établissements saturant une ligne, il est possible d'étaler les entrées et sorties, afin de fluidifier le trafic (passer de 8h à 8h30 par exemple) et limiter le recours à des bus supplémentaires, d'assurer un meilleur confort des usagers, voire de réaliser des économies. Cela peut concerner par exemple les collèges, lycées, universités, ainsi que les gros employeurs du territoire.

### 3.1.4/ Poursuivre la mobilité numérique

Comme pour l'information voyageur imprimé, la mobilité numérique est monomodale. Un besoin d'application unique à l'échelle du territoire est nécessaire pour fiabiliser l'information et pas seulement agréger du contenu issu d'autres plateformes.

L'Open Data permet d'avoir une donnée accessible à tous avec un niveau de fiabilité identique pour chacun des développeurs. Cela permet également d'avoir une information sur des supports différents des applications de transport comme Google Maps par exemple et donc de rendre plus simple l'accès au réseau

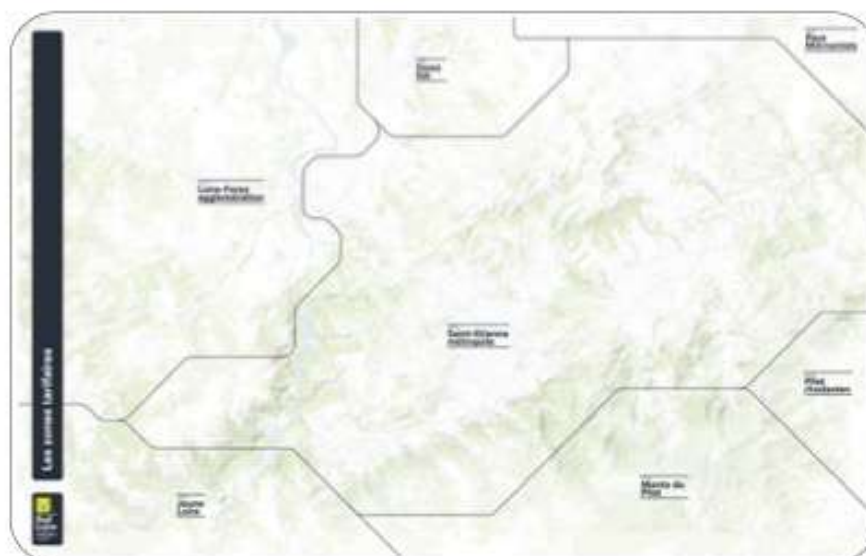
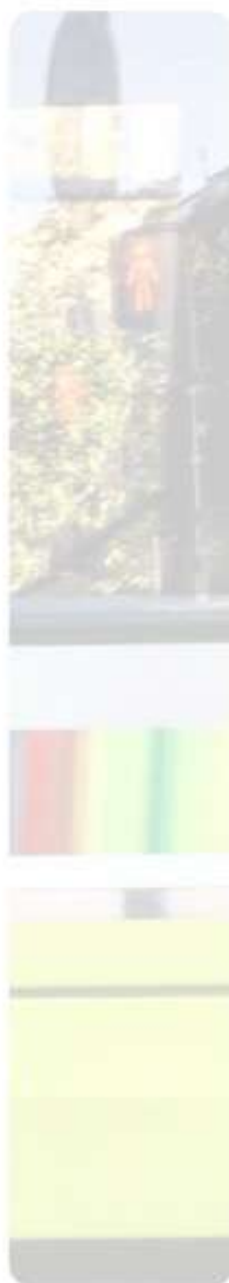
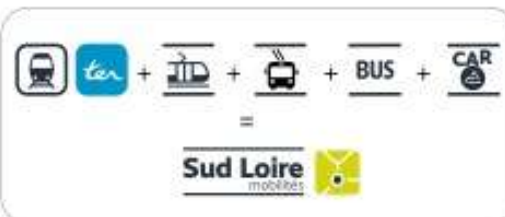


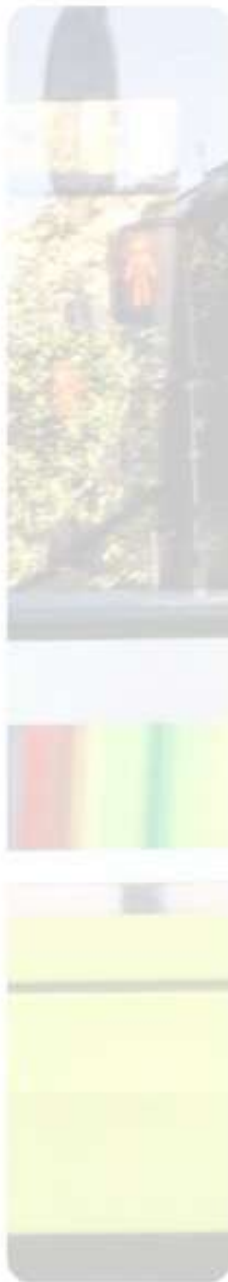
## 3.2/ Simplifier l'accès aux réseaux de mobilité

### 3.3.1/ Créer une marque unique multimodale

Actuellement, chaque réseau a sa limite géographique, son identité et son nom : STAS, TER, Car Région Loire, Car région Express, Vélivert, Vélivert longue période, Autopartage Citiz-Loire, borne de recharge porté par le SIEL, borne de recharge électrique porté par la métropole parking-relais, ... Proposer une marque unique facilite la compréhension pour le grand public et favorise l'intermodalité. Cela passe par :

- un nom commun : Sud-Loire mobilités, MoLoS (MObilité Loire Sud), MOBASE (MObilité de l'Aire Stéphanoise), MobiLoire, ...
- un graphisme commun : point d'arrêt, livrée des véhicules, bornes, ...
- des documents d'information voyageur communs autour des bassins de déplacement (Stéphanois, Ondaine, Gier, Pilat, Forez-Est, Forez-Ouest, Jeune-Loire, ...)
- un support billettique commun : la carte Oûra et l'application mobile
- une tarification commune organisée par "zone". A l'intérieur de chaque zone, chaque autorité organisatrice de mobilité décide de ses tarifs mais homogénéité entre plusieurs zones. Chaque zone correspond au périmètre d'une intercommunalité ou d'un SCOT : SEM, LFA, Forez-Est, Marches du Velay, Pilat, ... La tarification doit intégrer l'ensemble des modes de transports y compris le train





- une politique de mobilité commune déclinée à l'ensemble du territoire
- une gouvernance commune : la création du Syndicat Mixte « Loire Sud Mobilité » est nécessaire pour animer les différents partenaires. Les dernières créations de syndicats mixtes montrent que la synergie entre réseaux facilite la prise de décision et les actions concrètes.

### 3.3.2/ Simplifier des supports des titres de transport

Les supports doivent être réduits et les tarifs identiques suivant les supports : carte ouïà ou application, support papier/magnétique/QR code/carte bancaire pour les titres occasionnels. La validation par carte bancaire, telle dans l'agglomération lilloise, est particulièrement efficace pour les usagers très occasionnels. Aujourd'hui, un voyage acheté au distributeur n'est pas au même prix que sur une carte ouïà avec un abonnement souplesse ou par SMS.



### 3.3.3/ Remplacer l'abonnement et le titre occasionnel par le post-paiement et le plafonner.

Le principe est simple : on valide un titre de transport sans se préoccuper du tarif, le prélèvement sera automatique le mois suivant sa consommation réelle, plafonnée à un tarif à la journée, au mois ou à l'année. Le post-paiement vient supprimer la notion d'abonnement. L'utilisateur occasionnel est ainsi fidélisé et la gamme tarifaire est très fortement simplifiée.

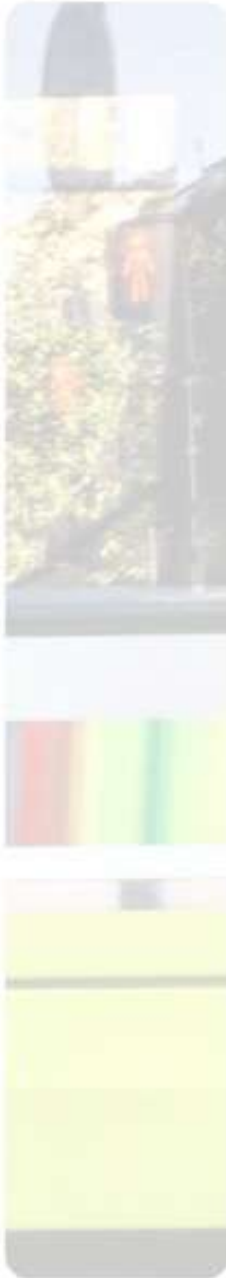


- 1 voyage = 1h = 1,5€
- Maximum par jour : 5€
- Maximum par semaine : 20€
- Maximum par mois : 50€ (25€ prime transport déduite)
- Maximum par an : 400 € (200€ prime transport déduite)

### 3.3.4/ Simplifier les périodes horaires

Il est nécessaire de passer de 7 périodes horaires (semaine, samedi, vacances, semaine été, samedi été, dimanche et dimanche été) à 3 (semaine, samedi/vacances/été, dimanche). Les fiches horaires, disponibles une seule fois par an et non 2, permettront de faciliter l'accès au réseau pour les utilisateurs occasionnels.





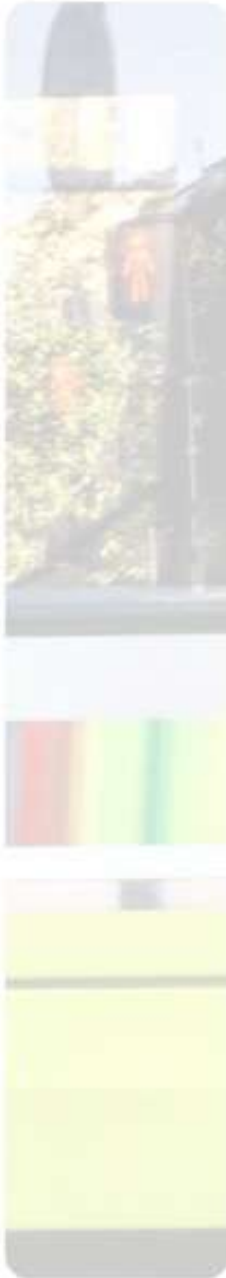
### 3.3.5/ Faire des économies à court terme

De fortes incohérences persistent aujourd'hui à l'interface entre les réseaux: des lignes de car ou de bus doublonnent des lignes de train ou de tram. Outre des temps de parcours plus longs, une incompréhension subsiste face à une dépense d'argent public inutile.

Plusieurs lignes sont concernées :

- La ligne L11 entre Montbrison et Châteaueux. Nous préconisons de limiter la ligne entre Andrézieux et Montbrison et d'en faire une ligne de proximité pour les communes denses traversées. Le trajet vers St Etienne se fait en train à St-Romain, Sury, Bonson ou Andrézieux.
- Les lignes L13 et L15 entre Andrézieux et Châteaueux (ligne L13) et l'Hôpital Nord (ligne L15) avec un rabattement permettant un gain de temps de parcours intéressant en se libérant des bouchons entre Châteaueux et la Terrasse, ainsi que dans le secteur de la Gouyonnière
- Les lignes de la Haute Loire entre Firminy, Bellevue et Châteaueux (H28, H30, H31, H34, H37)
- Des lignes de bus et de tram : il convient de réorganiser le réseau STAS entre le centre-ville et Châteaueux pour favoriser le rabattement vers le tram, plutôt qu'un doublon jusqu'au centre-ville

Ces rabattements vers les modes lourds ne sont envisageables qu'avec un titre de transport unique et sans supplément, permettant de passer du car au tram au même prix. Les kilomètres ainsi économisés pourront être redistribués ligne par ligne, pour augmenter l'offre à coût constant.



## 3.4/ Améliorer le parcours des usagers

### 3.4.1/ Aller chercher les nouveaux usagers

Les mobilités durables doivent se réinventer pour capter de nouveaux usagers. Avec un réseau pensé pour les scolaires sur 70% des lignes, aller chercher un public non captif, principalement les actifs et les étudiants est nécessaire. Différentes campagnes de communication personnalisée avec des exemples précis d'amélioration (temps de parcours, coût, impact écologique, sérénité des trajets, ...) et localisés pourront également fidéliser ces nouveaux usagers et venir optimiser des lignes et l'infrastructure existante.

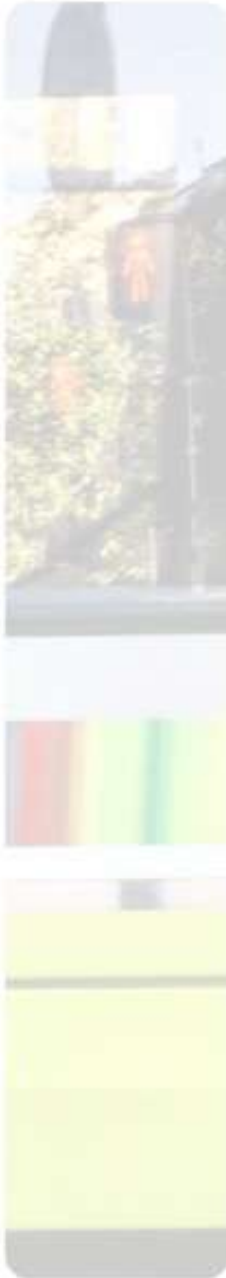


### 3.4.1/ Repenser le service aux citoyens

L'ensemble des supports de communication sont monomodaux (à l'exception de Moovizy). Il convient de proposer une information voyageur avec une charte graphique forte, vecteur d'identification du réseau.

- L'information papier (plan, horaires, guides, ...) est importante. Elle doit être orientée vers les usagers occasionnels : facilité de lecture dans la hiérarchie des lignes, avec un fond cartographique identifiant les spécificités géographiques du territoire. Elle est un vecteur de marketing territorial en mettant en avant les zones industrielles universités, hôpitaux, centres commerciaux, monuments, parcs, espaces naturels, points de baignade, équipement sportifs, ...).
- L'information embarquée dans les bus et tram identifie les points d'intérêts et les correspondances multimodale.
- Le site internet livre une information institutionnelle et éditorialisée. La centralisation de l'information est nécessaire, notamment dans la préparation du voyage, dans l'identification des point d'entrée du réseau et de son fonctionnement.
- Les réseaux sociaux permettent de délivrer de l'information instantanée : info trafic, perturbation en cours, ... Trop d'informations sont données ne permettant pas





d'identifier le live du programmé. La création d'un compte info trafic et d'un compte d'actualité et d'information diverse semble nécessaire. L'interaction est importante, la création de Community manager pour animer les communautés d'utilisateurs serait appréciable

- L'application mobile doit reprendre la hiérarchie de l'information du site internet mais en simplifier son contenu pour être tournée vers le voyage immédiat
- Les agences de mobilité doivent abandonner leur rôle d'information descendant et se transformer en agence de mobilité multimodale centrée sur le voyageur.
- Les partenaires médias comme les radios, la presse écrite papier ou web locale sont autant de vecteurs d'information à destination des utilisateurs. La création d'un flash info-traffic dans les matinales radios permettrait, au même titre que la circulation automobile, de faciliter l'accès au réseau.

### 3.4.2/ Identifier le réseau dans le territoire

Après avoir fait un travail sur les livrées des véhicules et les poteaux d'arrêt, il reste encore un travail pour repenser les points. Les stations de tram, arrêts des lignes métropole et pôles multimodaux nécessitent un traitement spécifique.

Les totems signalétiques "d'envergure" mettent en avant le nom de la station, les destinations et correspondances possibles, ainsi que l'ensemble de l'information aux stations attendues (borne info voyageur, plan, horaires, plan de quartier, offres de mobilité complémentaires, stations vélo, autopartage ou temps de parcours à pied depuis la station) regroupé sur un totem et non disséminé dans les différents abris-bus.

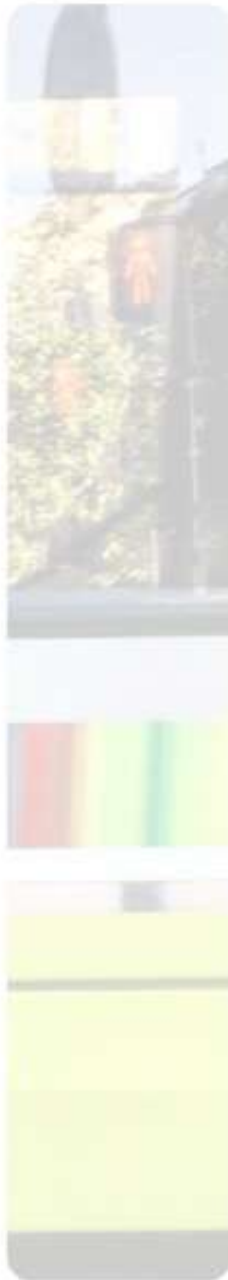
Ensuite, l'équipement des autres arrêts peut faire l'objet d'une attention spécifique comme cela a été fait lors du prolongement de la ligne T3 (abris bus, bancs, poubelles, distributeurs de titre, ...). En se démarquant du reste de l'espace urbain avec une démarche design et d'aménagement de l'espace urbain, on identifiera plus facilement les principales stations et arrêts.



### 3.4.3/ Mettre en valeur le territoire

Le réseau STAS ou le service Vélivert ne sont pas spontanément identifiés comme des services de St Etienne métropole. La charte graphique de la Métropole stéphanoise n'est d'ailleurs pas celle du réseau STAS.

Il est possible d'aller plus loin dans la mise en valeur du territoire sur les supports d'information clients : visuels régulièrement mis à jour avec des photos du territoire, sur les fiches horaires en couverture, permettant d'inciter à découvrir le territoire



ou les équipements métropolitains. Cela pourrait être imaginé sous la forme d'un concours Instagram par exemple, comme l'a fait l'Office de tourisme de St Etienne Métropole.

Dans les véhicules, cela passe principalement par les écrans d'information voyageurs embarqués qui pourraient identifier les principaux points d'intérêt autour de chaque arrêt et d'y associer une photo et suivant les cas, l'actualité ou l'horaire des lieux.

Pour les lignes sans information voyageur ou pour les personnes mal et non voyantes, l'application du réseau pourrait reprendre l'affichage



## Bourgogne-Franche-Comté

La FNAUT Bourgogne-Franche-Comté a exprimé le 17 avril 2023 les attentes des usagers sur des engagements forts de la région Bourgogne Franche-Comté en ce qui concerne la mobilité régionale :



### FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS d'USAGERS DES TRANSPORTS DE LA RÉGION BOURGOGNE- FRANCHE-COMTÉ

Président : Cédric JOURNEAU  
Tél. : 06 83 23 50 77  
Courriel : [cedric.journeau@orange.fr](mailto:cedric.journeau@orange.fr)

Vice-Président : Patrick NOBLET  
Tél : 06 18 05 78 75  
Courriel : [pnoblet04@gmail.com](mailto:pnoblet04@gmail.com)

Siège Social : FNAUT Bourgogne - Franche-Comté  
Bâtiment de la Visitation  
27 rue de la Sous-Préfecture  
39100 DOLE

Site internet : [www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/](http://www.fnaut.fr/region/bourgogne-franche-comte/)

### **Mobilité : Les usagers attendent des engagements forts de la Région Bourgogne Franche-Comté**

Dans un contexte social et économique compliqué mais dans lequel les besoins en mobilité sont de plus en plus nombreux, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Bourgogne Franche-Comté (FNAUT BFC) demande à la région Bourgogne Franche-Comté, une position claire et ambitieuse:

- A court terme : **L'augmentation de la tarification des abonnements TER (5%) et des billets occasionnels TER au 1er avril impacte durement les usagers qui connaissent aussi depuis le début du conflit social un service dégradé. La Région doit donc demander à la SNCF un geste commercial fort pour compenser cette diminution de l'offre de service aux abonnés. Les régions AURA et Grand Est ont fait dernièrement une demande identique.**
- A moyen terme : La renégociation de la convention TER doit proposer une augmentation d'offre et de services sur l'ensemble des lignes ferroviaires et routières de la région (cadencement, capacité du matériel,...). Elle doit être l'occasion d'améliorer l'accès aux régions limitrophes (Grand-Est, Île-de-France, Aura) et à la Suisse (transfrontalier) mais aussi de desservir plus finement les territoires denses avec la création de haltes ferroviaires (exemples : halte ferroviaire du pôle santé de Besançon, halte ferroviaire à Dijon Valmy ou Longvic).
- A long terme: Les négociations entre l'État et la région pour le volet mobilité du contrat de plan État Région (CPER) sont en cours dans un contexte de transitions nécessaires. Ce CPER doit permettre en priorité et pour leur pérennité, la régénération des infrastructures ferroviaires existantes fragiles comme les lignes Epinal Lure, Paray-le-Monial Moulins, Saint Claude Andelot ou Autun Etang-sur-Arroux.
- Alors que le premier programme de mise en accessibilité de gares s'achève, sauf pour Chalon, Mâcon et Nevers, il est urgent d'en établir un nouveau concernant, entre autres, Frasne, Laroche-Migennes, Mouchard, etc. gares de correspondances qui imposent des changements de train pour des voyageurs à longue distance, à mobilité réduite ou souvent encombrés de lourds bagages.



Par ailleurs, la FNAUT rappelle son opposition aux fermetures de guichets (Besançon-Mouillère, Is sur Tille, Nuits Saint Georges, Louhans..) alors que la billétique et la numérisation de l'information ne sont pas accessibles à tous.

**Enfin « la mobilité pour tous » doit se décider dans les bassins de mobilité et leurs comités de partenaires auxquels les usagers doivent être invités à participer.**

Besançon le 17/04/2023

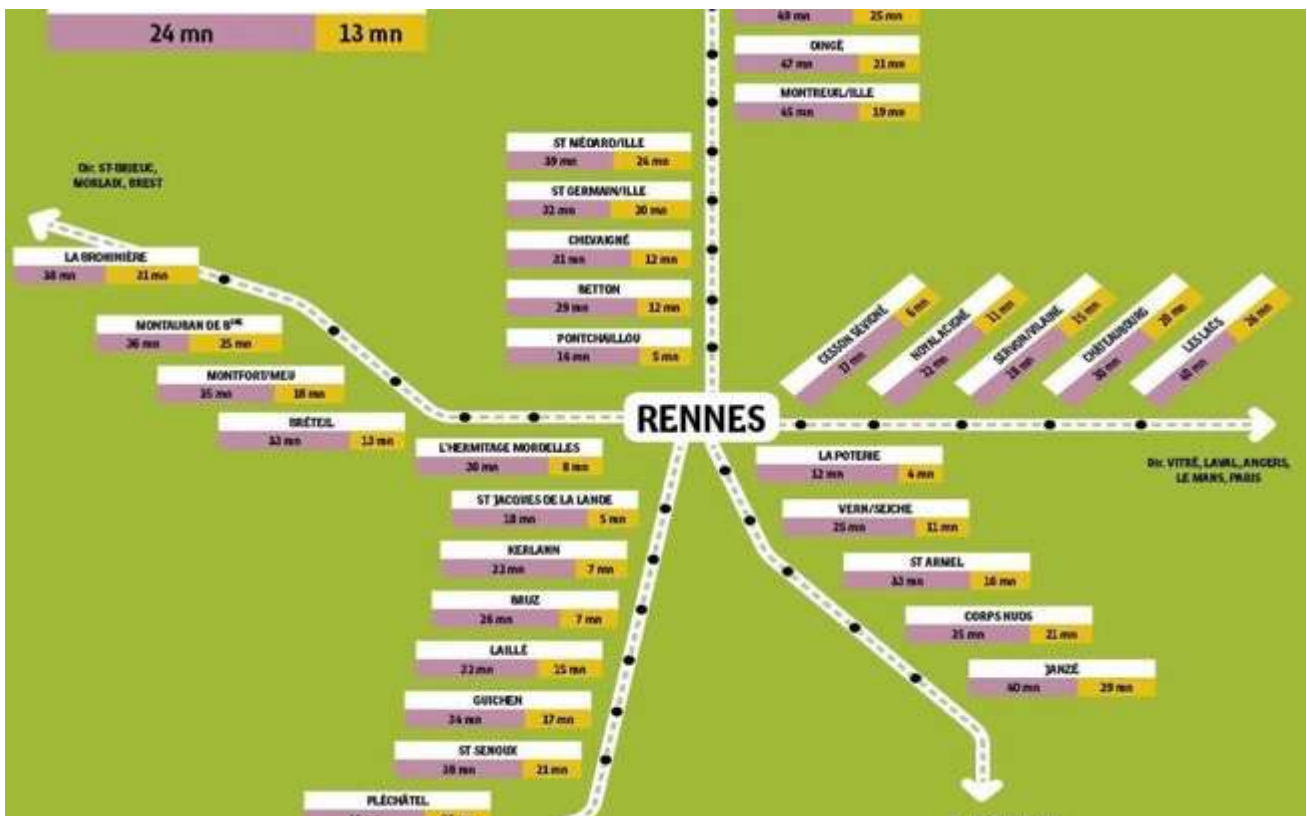
*Contacts : Cédric JOURNEAU 06 83 23 50 77 ou Patrick NOBLET 06 18 05 78 75*

## Bretagne

- Rennes

L'Association des Usagers des Transports en Ile-et-Vilaine (AUTIV, membre de la FNAUT) a élaboré des propositions relatives à un SERM de la métropole rennaise :

### Un RER dans 10 métropoles : l'annonce présidentielle qui fait parler !<sup>9</sup>



### Un RER pour la métropole rennaise : pour quand et avec quel financement ?

Le projet de RER métropolitain rennais est « un vrai serpent qui se mord la queue ». Lors des élections municipales de 2014, il figurait déjà comme étant une des mesures phares du programme « Changez la Ville » porté par EELV, le Parti de Gauche et Ensemble.

En 2016, la Région et Rennes Métropole avaient conduit une étude de faisabilité pour la création d'un service baptisé TREM, pour Train express Rennes Métropole. Celle-ci avait pointé le coût extrêmement élevé d'un tel projet dans le cas où il faudrait doubler toutes les voies.

<sup>9</sup> <https://autiv.org/rer-rennes-metropole-region-bretagne/>

Une étude faite en 2017 estimait le coût d'un TREM entre 835 M€ et 1 Md€. A titre de comparaison la ligne b a coûté 1,342 Md€ (HT).

Lors des élections municipales de 2020, le TREM figurait toujours comme prioritaire dans le programme de la France Insoumise mais n'était plus qu'une lointaine « perspective » dans l'accord programmatique PS-PC-EELV-UDB. La priorité était ailleurs (métro – trambus- autopartage – covoiturage – vélos etc.).

Pourtant il est évident que le réseau ferré en étoile autour de Rennes porte les conditions de la mise en place d'un RER métropolitain.

### **Alors maintenant qu'est-ce qu'on fait ? Quand et comment on fait le RER ?**

Ces projets de RER en Bretagne ne concerneraient pas uniquement la Métropole rennaise mais également celle de Brest et la desserte Bretagne sud. Alors quand et surtout comment on les met concrètement en place ?

Sans parler du coût des infrastructures et de l'acquisition de rames, le Président de la Région Bretagne estime à 70 M€/an le coût supplémentaire d'exploitation des futures lignes dans le cadre des projets pour la Bretagne.

Alors OUI, comme le dit le Président de Région « *ces projets réinterrogent le financement des mobilités et l'effort de chaque collectivité. Encore et surtout, ils posent la question de la participation de l'État* ». Car pour l'instant, c'est motus et bouche cousue en matière d'implication financière de l'État.

En attendant ? les usagers du train de la Métropole rennaise se contenteront de faire avec la future mise en place de 2TMV (deux trains sur la même voie) *qui permettra, pour un coût relativement modeste de 12 M€, une évolution de l'offre ferroviaire principalement « en heures de flanc de point », c'est à dire pas aux heures de pointe.*

### **Est-ce ainsi qu'on pense booster la fréquentation des TER ?**

En 2019, Rennes Métropole relevait dans un document cadre sur le ferroviaire, *que la fréquentation du train était décevante avec 1300 montées quotidiennes au total des 9 gares extra-rocades de Rennes Métropole. A titre de comparaison, le nombre de déplacements (tous modes) entrant dans Rennes depuis les communes de Rennes Métropole est d'environ 130 000 par jour dont 30 000 par le réseau STAR et 95 000 en voiture (conducteur ou passager). Le train représente seulement 1 % de la part modale des flux de la métropole entrant dans Rennes.*

### **Concrètement, si l'on veut avancer sur ce dossier, il faut :**

- doubler la ligne Rennes-Chateaubriant et la moderniser,
- diamétraliser certaines liaisons pour éviter les terminus en gare de Rennes (Montauban de B – Rennes – Vitré ou Chateaubriant – Rennes – Combourg...),
- mettre en place l'ERTMS (European Rail Traffic Management), système européen de gestion de trafic des trains qui permet de mettre davantage de trains,
- avoir les moyens humains et en matériel.

**Pour que le train prenne toute sa place dans les déplacements sur Rennes Métropole, il faut de la fréquence, des dessertes adaptées, des rames assez nombreuses et du bon matériel.**

En ce qui concerne la gare de Rennes et la mise en place du dispositif « 2 trains sur une même voie » (2TMV) qui doit permettre, dans un premier temps, de faire circuler davantage de trains en gare et donc bénéficier au futur RER.

L'AUTIV pense que toutes les solutions n'ont pas été étudiées en gare de Rennes en raison de programmes immobiliers dans le cadre de EURORENNES.

Ainsi il était possible d'utiliser les ex voies PV (petite vitesse), pour libérer très vite les voies à quai et réduire les mouvements entre le dépôt atelier et la gare. Il y a aussi la place pour créer, côté sud, 2 autres voies TER avec un quai (un bâtiment de l'ex atelier matériel serait à détruire).

Une autre possibilité pour éviter les stationnements en gare et permettre le passage de davantage de trains serait de travailler à une diamétralisation des dessertes RER. Les trains ne feraient que passer en gare de Rennes, par exemple La Brohinière/Vitré, Messac/Montreuil sur Ille, etc... Des investissements seraient à faire dans les gares terminus origine des dessertes cadencées afin de pouvoir garer (et éventuellement nettoyer) les rames nécessaires à la desserte. Cette possibilité ne fait clairement pas l'objet d'étude de la part de la Région + Rennes Métropole + SNCF.

Un point particulier concerne la ligne de Rennes à Chateaubriant. Pour permettre une fréquence qui réponde à la demande, il faut moderniser l'exploitation de cette ligne en créant de nouvelles possibilités de croisement ce qui est tout à fait réalisable mais pour l'instant pas prévu.

Enfin l'AUTIV craint que la Région ne puisse pas faire face aux besoins en matériel roulant. Certes, la Région investit petit à petit dans l'achat de nouvelles rames mais sera-ce suffisant pour assurer une fréquence qui permette à ce futur RER de répondre aux attentes des usagers actuels et à venir ?

## ▪ Tours

L'Association de Défense des usagers des Transports en Touraine (ADTT, membre de la FNAUT) a élaboré une proposition de SERM concernant l'étoile ferroviaire tourangelle.

L'étoile ferroviaire de Tours, exceptionnelle par ses huit branches conservées, est un atout largement sous-utilisé pour les déplacements. Elle constitue une chance pour demain et l'ADTT propose, carte double page à l'appui, sa revalorisation à la fois locale et régionale.

## L'étoile ferroviaire tourangelle

*L'étoile ferroviaire de Tours, exceptionnelle par ses huit branches conservées, est un atout largement sous-utilisé pour les déplacements. Elle constitue une chance pour demain et l'ADTT propose, carte double page à l'appui, sa revalorisation à la fois locale et régionale.*

### Le développement des étoiles ferroviaires

Dès l'origine du transport ferroviaire, le réseau national s'est développé en étoile autour de Paris à l'instar du grand réseau routier principal qui l'avait précédé. Par suite, et de proche en proche, les agglomérations desservies par une voie ferrée principale ont à leur tour développé chacune un réseau plus ou moins en étoile s'appliquant à leurs lignes secondaires.

Dans le cas de l'étoile ferroviaire tourangelle, c'est précisément ce réseau secondaire qui est visé alors que celui-ci a déjà largement été frappé d'un processus d'abandon par la SNCF.

### Un enjeu au plan national

La question du devenir des étoiles ferroviaires a été portée au plan national par de nombreux organismes d'études et de réflexions sur les mobilités tels que le GART (Groupe des Autorités Responsables de Transport).

De nombreuses agglomérations ont déjà franchi le cap de constitutions de dossiers très étayés proches de projets tels que Caen, Chartres, Amiens, Grenoble, pour n'en citer que quelques unes et ... Tours.

Dans le cas de Tours, on peut citer les études réalisées en 2013 dans le cadre du dossier approuvé du SCOT de l'agglomération tourangelle et celles de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours :

En décembre 2017, l'ATU (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Tourangelle) a publié une étude particulièrement détaillée sur l'étoile ferroviaire tourangelle en analysant les multiples paramètres correspondant à un état des lieux précis de chacune des 8 branches de l'étoile.

Cette étude, qui reste totalement d'actualité, mérite l'attention particulière que lui accorde l'ADTT puisqu'elle définit comme suit ses objectifs (extrait opus cité) :

- **Identifier** les aires d'attractivité des 8 branches ferroviaires de l'étoile tourangelle ;
- **Recenser** pour chaque corridor, la présence humaine au travers de plusieurs indicateurs (habitants, emplois, actifs occupés, logements) ;
- **Appréhender** les interconnexions possibles entre le réseau ferroviaire et les circulations routières.

Un classement des corridors est établi à partir de ces critères et de leurs analyses, donnant la possibilité aux différents gestionnaires du réseau ferroviaire et aux élus d'identifier les secteurs à développer en priorité.

L'apport très détaillé fourni par cette étude sur chacune des 8 branches de l'étoile tourangelle reste d'une importance fondamentale pour nourrir les débats qui ne manqueront pas de s'ouvrir autour de la promotion de l'étoile ferroviaire mise en avant déjà de longue date par l'ADTT. Accéder à l'étude : <http://www.atu37.org/Download/pdf/EFdeTours.pdf>

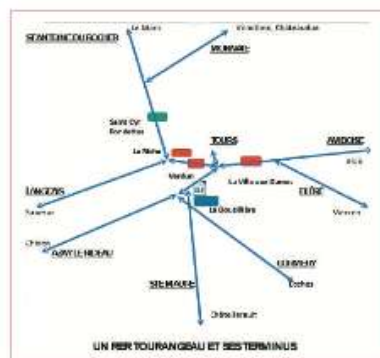
### Les objectifs de l'ADTT

Partant de ces premières réflexions, l'ADTT a estimé qu'il fallait relancer l'amélioration de l'étoile ferroviaire tourangelle, en utilisant son exceptionnelle densité (8 branches soit autant que Lyon (1,3 million d'habitants) et plus que Toulouse (6 branches pour 968 000 habitants) en adoptant les objectifs suivants :

- **Contribuer** à désengorger les villes du trafic automobile issu des déplacements quotidiens.
- **Améliorer** la desserte voyspeur de l'aire métropolitaine en réduisant l'usage de la voiture dans l'agglomération
- **Au-delà** permettre de meilleures relations régionales par le rail en reliant Tours à des villes voisines.

### Le double projet de l'ADTT

Un RER tourangeau



Cette étoile pourrait en premier lieu être exploitée à la manière d'un « RER » tourangeau, desservant des terminus « approchés » en périphérie de la ville par des sortes de navettes, comme cela existe déjà pour Bléré-La Croix. On peut ainsi lister comme terminus potentiels : Saint Antoine du Rocher, Monnaie, Amboise, Bléré-La Croix, Cormery, Sainte Maure-Noyant, Azay-le-Rideau, Langeais. Ces terminus sont soulignés sur le schéma ci-dessus. Enrichie par la réouverture de la gare de Saint-Cy-Fondettes, la création de stations à La Riche, au carrefour de Verdun (voir encadré), à La-Ville-aux-Dames et par une correspondance tram créée à La Douzillière (voir encadré), l'étoile permettrait des temps de trajets d'une rapidité incomparable dans cette 1<sup>ère</sup> couronne urbaine. Les navettes pourraient

assurer des liaisons directes de périphérie à périphérie, lesquelles n'existent pas aujourd'hui (par exemple de Mettray à La Ville aux Dames), en permettant, de plus, des correspondances faciles Grandes Lignes et TGV à Saint-Pierre-des-Corps. On supprimerait ainsi le passage obligé en gare de Tours tout en réduisant l'encombrement des voies entre Tours-Centre et Saint-Pierre-Corps. Cette idée d'un « contournement ferroviaire » de la ville était due à l'association ARIAL de Saint-Pierre-des-Corps et l'ADTT l'avait jadis soutenue. Avec la station Verdun, on obtiendrait une fluidité très améliorée dans les relations intra métropolitaines.

### Un service de TER amélioré

On peut aussi en second lieu assurer des relations plus lointaines en Touraine et vers des villes proches (proximité régionale) en utilisant la même infrastructure.

Seraient ainsi prioritaires, car menacées et pourtant indispensables aux relations entre Tours et son arrière-pays, **les lignes vers Loches et Chinon**, puis en 2<sup>ème</sup> priorité des dessertes vers Le Mans et Vendôme, voire Châteaudun.

**La ligne de Loches**, particulièrement fragilisée, devrait bénéficier d'un remaniement complet de son infrastructure et de dessertes plus nombreuses et plus rapides.

Enfin, devraient être renforcées des relations avec Blois, Vierzon et Saumur sur des lignes qui sont en bon état, et où il s'agirait essentiellement d'améliorer les horaires souvent mal adaptés aux besoins de déplacement et d'augmenter les fréquences.

Alors que l'on souhaite relancer le tourisme ligérien, on disposerait avec l'étoile ferroviaire, rénovée et renforcée, d'un excellent moyen d'accès aux sites touristiques de la région, ceci s'ajoutant aux relations domicile-travail ou domicile-enseignement nettement facilitées.

### Une gare d'échanges carrefour de Verdun Bus / Tramway / TER



Déjà sous la mandature de Jean Germain, un pôle de connexion entre tramway et réseau ferroviaire avait été envisagé sur le pont proche du carrefour Verdun franchissant les voies ferrées. Ce projet n'a guère avancé. Il est pourtant riche de possibilités. Une nouvelle station de tram reliée à un ascenseur donnerait accès à une gare en contrebas où passeraient des TER venant du Nord, de l'Ouest et de l'Est de la Métropole. Par correspondance, on pourrait ainsi joindre Saint-Pierre-des-Corps aussi bien que Mettray, Notre Dame d'Oé,

Savonnières, Montlouis ou Vénetz. On éviterait une rupture de charge en gare de Tours, laquelle pourrait être soulagée d'une partie de son trafic.

### La gare de la Douzillère

La gare SNCF de la Douzillère est située sur la commune de Joué les Tours. Sa proximité immédiate avec la station terminus Jean Monnet du tram est une véritable opportunité qui a été négligée dans sa capacité d'offrir un pôle d'échanges primordial entre la gare de la Douzillère et sa connexion avec le terminus tram, le parking relais et la branche de l'étoile ferroviaire Tours-Loches. Un prolongement de 600 m environ de la ligne du tram N° 1 valoriserait tant le tram que le train dans le cadre du développement de l'étoile ferroviaire.



### Conclusion de l'ADTT

Nos propositions permettraient d'obtenir sur la même infrastructure et sans constructions nouvelles deux types de services à proche et moyenne distance, tout à fait complémentaires. Ceci demanderait bien sûr des aménagements techniques : signalisation, voies d'évitement, aiguillages, implantation de terminus avec une voie en cul-de-sac (les techniciens disent : en tiroir). Cela aurait évidemment un coût. Mais il serait sans comparaison avec celui des travaux routiers que nous voyons se dérouler depuis des années sans discontinuer (cf. l'élargissement à 3 voies de l'autoroute A10 au Sud de Tours pour un montant de 244 M € assumé totalement par Vinci Autoroutes).

Se poserait bien sûr la question du mode de traction : 4 axes seulement sur les 8 sont électrifiés. Mais il existe aujourd'hui des solutions de modes hybrides qui permettraient d'avoir des trains peu gourmands en énergie et non polluants. Quoi qu'il en soit, les bienfaits d'une étoile ferroviaire bien exploitée seraient incomparables pour la mobilité dans la Métropole et dans ses relations avec le monde rural et les villes voisines.

**Depuis plus de 30 ans, nous vantons cette étoile ferroviaire sans qu'il en soit tiré parti.**

**Le temps est venu de le faire !**

# La tarification des transports en commun en région tourangelle

## Les transports urbains dans la Métropole

Les titres de transport de Fil Bleu sont valables sur le tram et les bus ainsi que dans les trains Rémi entre Tours et St Pierre des Corps. Cette possibilité est peu connue des utilisateurs des transports en commun (TC), d'autant qu'elle n'apparaît pas sur les plans du réseau Fil Bleu. Pour augmenter l'attractivité des TC il conviendrait, à l'image de ce qui est pratiqué à Paris depuis plus de 45 ans avec la carte Orange, mais plus près de nous à Orléans et à Bourges, que les usagers puissent utiliser les trains Rémi depuis toutes les gares implantées sur le territoire Métropolitain vers une autre gare de cette zone avec l'abonnement Fil Bleu.

## Les transports interurbains en Touraine

Depuis 2017, les transports interurbains sont gérés par la région Centre Val de Loire qui a dû harmoniser les tarifs des différents opérateurs : la SNCF pour les TER et les 6 départements pour les cars.

C'est sous le label Rémi (Réseau des mobilités interurbaines), qu'est mise en place une nouvelle tarification qui intègre :

- les trains Rémi express, ex Intercités comme Tours Orléans Paris.
- les trains Rémi, ex TER.
- les cars, ex Fil Vert en Indre et Loire (Route 41 pour le Loir et Cher),



© Bernard Verrier

Cette nouvelle tarification se devait d'harmoniser celle des trains basée sur le kilométrage et celle des cars qui était forfaitaire à 2 euros par trajet.

Ce souci d'harmonisation louable conduit à des distorsions tarifaires très pénalisantes entre les deux modes train ou car. Pour les trains, les longs trajets sont facturés 9 euros, les moyens 6 et les courts 3 euros, alors que pour les cars le tarif est unique à 3 euros quelle que soit la distance ! Cette différence tarifaire a des effets pervers. De plus, sur le site Rémi, on dénombre 36 formules d'abonnement !

## L'impact des tarifs sur la fréquentation

Si nous prenons le cas des liaisons Tours Chinon et Tours Loches.

### Tours-Chinon c'est :

8 trains / jour en 45 minutes à 9 euros.  
2 cars / jour en 70 minutes à 3 euros dont 1 en fin de soirée

### Tours-Loches c'est :

2 trains / jour en 62 minutes à 9 euros  
13 cars / jour en 62 minutes à 3 euros dont certains à des horaires très voisins du train

On voit donc que, si sur certaines liaisons la différence de tarif entre car et train est sans conséquence sur la répartition des voyageurs entre ces deux modes, dans le cas de Tours-Loches cette tarification a fait très nettement chuter la fréquentation du train.

## Des RER en province ?

Au moment où les études locales sur les étoiles ferroviaires se multiplient au plan local, ce sujet gagne les hautes sphères : l'État s'empare du devenir des petites lignes SNCF dans le cadre de son Plan de Relance et, plus inattendu (ou attendu), SNCF publie ses réflexions sur une innovation dénommée SEM : Services Express Métropolitain. En quoi ce service fait-il « bouger les lignes » ?

### Explications :

Face à un urbanisme dévorant les espaces naturels et agricole, il s'agit de restructurer les agglomérations à partir d'un accroissement des déplacements par trains des usagers autour des pôles urbains. L'enjeu est de

fluidifier les déplacements multimodaux dans les zones denses, mais aussi de limiter les émissions de CO<sub>2</sub>. Le Schéma Directeur des Services Express Métropolitains, publié en octobre 2020, en pose les principes en citant les agglomérations visées par ce schéma, dont Tours.

Avant que ces principes parviennent au stade de leur mise en application, on retiendra surtout que certains « tabous » et « grands dogmes » de la SNCF ne sortiront pas indemnes des études en cours, notamment en ce qui concerne le processus d'abandon des petites lignes entrepris depuis de nombreuses années, et auxquelles on redécouvre de nouvelles vertus.

# La voiture assure 81% des kilomètres parcourus par les habitants d'Indre-et-Loire

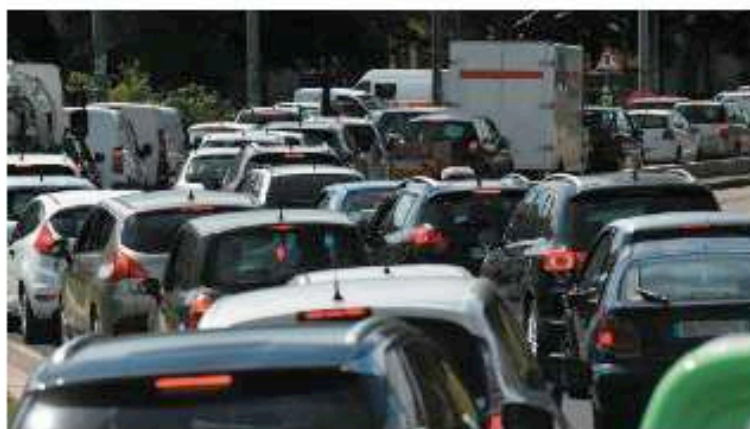
Le Syndicat des Mobilités de Touraine\* (SMT) vient de publier, en novembre 2020, les résultats de l'enquête sur la mobilité des ménages résidant en Indre-et-Loire. Cette enquête s'est déroulée du 8 janvier au 4 mai 2019 : ce sont 8.700 personnes de plus de 15 ans qui ont été interrogées et 33.400 déplacements qui ont pu être décrits.

Nous extrayons de ces résultats ceux qui concernent le Partage Modal, c'est-à-dire la part de chaque mode dans l'ensemble des déplacements. Pour les très nombreux autres aspects, le lecteur pourra consulter le site : <https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com> où une mine d'informations l'attend.

## Le Partage Modal en 2019 : la voiture arrive en tête partout

Au niveau du département dans son ensemble, la voiture compte pour 62% des déplacements contre 29% pour les modes actifs (marche et vélo) et 8% pour les transports collectifs. Le poids de la voiture est encore plus important lorsqu'on raisonne non plus en nombre de déplacements mais en kilomètres parcourus : la voiture représente 81% des kilomètres parcourus contre 4% pour les modes actifs et 15% pour les transports collectifs. On imagine facilement l'impact sur les émissions de carbone et les émissions de particules fines d'une telle domination automobile. Et le Conseil Départemental de continuer de financer des échangeurs, comme à Restigné et à Langeais...

La voiture domine aussi bien dans les communes du SMT (où elle compte pour 52% des déplacements) que dans le reste du département (avec 72% des déplacements). Elle est sensiblement supérieure dans ce dernier, plus rural, où les transports collectifs de qualité sont plus rares. Dans le reste du département, la part de marché des transports collectifs tombe à 4%. Là réside bien un enjeu pour notre association qui se préoccupe des mobilités sur l'ensemble.



11

## L'évolution du Partage Modal depuis 2008 : l'impact du tramway est visible

L'évolution n'est pas connue au niveau du département car l'enquête de 2008 ne le couvrait pas entièrement. On comparera les résultats de 2019 à ceux de 2008, uniquement au niveau des communes du SMT et d'une zone incluse dans la précédente dite « noyau urbain » qui comprend la commune de Tours et les communes de la première couronne tourangelle.

Dans le périmètre du SMT, la part de marché de la voiture est passée, en 11 ans, de 57% à 53% des déplacements, soit une baisse de 4 points. Dans le périmètre du noyau urbain, la part de marché de la voiture est passée de 52% à 46% des déplacements, soit une baisse de 6 points.

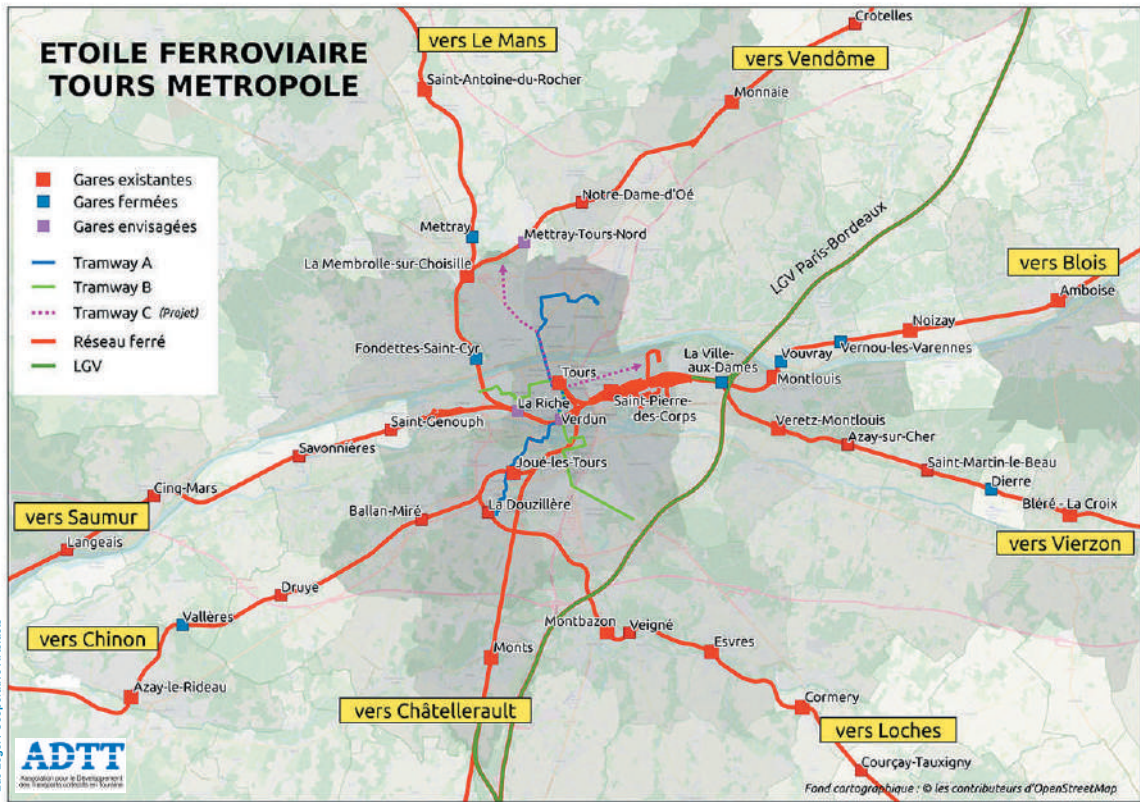
Le fait que cette dernière soit supérieure traduit la proximité du tramway mis en service en 2013, c'est-à-dire entre les deux enquêtes. S'il était possible d'obtenir l'évolution du Partage Modal dans le corridor qui correspond à l'aire d'attraction du tramway, la baisse de la part de marché de la voiture serait encore plus forte. En effet, nombreuses sont les communes du noyau urbain comme La Riche ou St-Pierre-des-Corps qui ne profitent pas du tramway, ce qui fait que son impact est dilué à cette échelle.

La baisse de la part de marché de la voiture s'est faite au profit principalement du transport collectif et secondairement de la marche. Inversement, les deux-roues, motorisés ou non, n'en n'ont pas bénéficié.

**En conclusion**, la baisse de la part de marché de la voiture de 4 points entre 2008 et 2019 au niveau de l'ensemble des communes du SMT ne permettra pas d'atteindre l'objectif du PDU 2013-2023 qui prévoyait une baisse de la part de marché de la voiture de 8 points pour un périmètre et une durée comparables. La ligne B du tramway ne sera malheureusement pas encore en service en 2023.

\* Le SMT regroupe les communes de la Métropole et celles de Vouvray, Vauvain-sur-Loire et La Ville-aux-Dames





### ▪ Strasbourg

À la mise en place du Réseau Express Métropolitain Européen de Strasbourg, la FNAUT Grand Est avait rappelé ses exigences sur ce projet et regretté de ne pas avoir été associé en amont aux horaires et aux dessertes.



Strasbourg, le 6 décembre 2022

#### Communiqué de presse :

##### Un premier pas vers un Réseau Express Métropolitain Européen

La FNAUT Grand Est se doit de rappeler que l'association ASTUS a proposé et largement développé dès 2017 dans le rapport d'Ibéro Ahmed Ibero, « Étude prospective sur le développement de l'offre ferroviaire de l'Eurométropole de Strasbourg », la mise en place d'un réseau express métropolitain avec des lignes diamétralisées dans l'aire métropolitaine strasbourgeoise.

Elle se félicite donc de la première étape de mise en œuvre au 11 décembre prochain d'une première ligne traversante sans correspondance Saverne- Sélestat, d'une amplitude de desserte de 5h à 22h pour les lignes vers Haguenau, Molsheim, Saverne et Sélestat avec un cadencement largement amélioré vers ces villes. Toutefois, les dessertes des territoires plus ruraux au-delà de l'aire métropolitaine, restent les parents pauvres de ce projet avec un service qui répond moins bien aux attentes et aux besoins des usagers que l'offre actuelle.

Restent à créer les autres lignes directes, à améliorer l'amplitude et le cadencement vers Herrlisheim et Offenbourg, à offrir une intermodalité attractive et efficace avec le réseau de cars interurbains, à mettre en place une tarification unique (abonnement et ticket) la plus simple possible, à permettre une bonne accessibilité pour tous aux pôles d'échange multimodaux, plus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite et âgées.

Malheureusement cette mise en place se fait à une période où le transport ferroviaire régional est bien malade depuis plus d'un an : suppressions très nombreuses de services, plan de transport dits adaptés (c'est-à-dire actant des suppressions programmées de dessertes sur de longues périodes), plans de transport adaptés eux-mêmes non robustes, c'est-à-dire non respectés, retards de trains récurrents, rames dont le potentiel est insuffisant pour accueillir tous les voyageurs faute de matériel.

Par ailleurs, la FNAUT Grand Est, qui n'a à aucun moment été associée à la construction des horaires et services mis en place, a découvert en juillet dernier, lors d'une présentation unilatérale du service prévu, que certains usagers allaient être pénalisés par des suppressions d'offre au-delà de Molsheim et de Haguenau : halte abandonnée, arrêts supprimés à des heures de pointe, horaires dégradés pour des scolaires.

La FNAUT Grand Est a dès lors jugé utile d'alerter les usagers sur le risque que la Région Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et la SNCF ne puissent assurer l'offre améliorée promise faute de personnels et de matériels suffisants. À ce jour rien n'est venu la rassurer sur ce point.

La FNAUT Grand Est a par ailleurs pris acte des déclarations volontaristes du Président de la République sur la nécessité de développer des RER métropolitains : cela passe par des moyens financiers importants mis en œuvre par l'Etat, comme dans les pays voisins, et une baisse du taux de la TVA de 10 à 5,5%, pour remettre le réseau à niveau, créer de nouvelles haltes et aménager des pôles d'échanges multimodaux accueillants.

La FNAUT Grand Est sera attentive au bon démarrage du REME et à la poursuite de sa mise en œuvre dans les prochaines années. Elle souhaite être enfin associée en amont à ces prochaines étapes.

---

#### FNAUT Grand Est

47 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM - Téléphone : 06 83 14 38 06  
Courriel : [fnautgrandest@gmail.com](mailto:fnautgrandest@gmail.com)  
Facebook : [@fnautgrandest](https://www.facebook.com/fnautgrandest) - Twitter : [@fnaut\\_grandest](https://twitter.com/fnaut_grandest)

Au vu des déboires dans la mise en place du REME, la FNAUT Grand Est s'est indignée de l'augmentation tarifaire des TER Grand Est à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2023.



Strasbourg, le 13 juillet 2023

### **Augmentation tarifaire sur le réseau TER Grand Est à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2023**

La FNAUT Grand Est exprime son indignation suite à l'annonce des prochaines augmentations de tarifs TER décidées par le Conseil Régional.

A l'occasion de sa dernière Séance plénière du 29 juin 2023, il a été décidé de voter une première augmentation des tarifs, tant des abonnements que des occasionnels, de 4% au 1<sup>er</sup> septembre 2023, puis une seconde de 3% applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2024 (Délibération 23-SP-1240 du 29 juin 2023).

La dernière augmentation de l'ordre de 4% était intervenue en janvier 2022. Et celle-ci, bien supérieure à l'inflation à l'époque, était annoncée pour un « temps long ».

Certes, les prix de l'énergie ont connu un envol conséquent, même si ces prix sont redevenus un peu plus sage depuis.

La FNAUT peut comprendre qu'un ajustement tarifaire puisse devoir être envisagé pour assurer les ressources pour assumer un bon service.

Elle regrette que ce point n'ait jamais été évoqué en réunion de concertation avec les associations d'usagers. Un débat argumenté aurait été le bienvenu.

Elle regrette surtout que la qualité de service reste toujours autant en retrait (suppressions de trains annoncées et à l'improviste, retards récurrents impactant d'éventuelles correspondances, capacités d'accueil à bord insuffisantes), entraînant des frais supplémentaires aux usagers pour leur voyage et engendrant une charge mentale supplémentaires pour réorganiser leurs déplacements, du fait du manque de fiabilité de l'offre de transports.

FNAUT Grand Est  
44 associations au service de tous les usagers

---

#### **FNAUT Grand Est**

47 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM - Téléphone : 06 83 14 38 06

Courriel : [fnautgrandest@gmail.com](mailto:fnautgrandest@gmail.com)

Facebook : [@fnautgrandest](https://www.facebook.com/fnautgrandest) - Twitter : [@fnaut\\_grandest](https://twitter.com/fnaut_grandest)

Face aux difficultés de mise du REME, la FNAUT Grand Est s'est exprimée à de très nombreuses reprises dans les médias. Dès novembre 2022, elle avait alerté sur les difficultés qui allaient être rencontrées.

[rue89strasbourg.com](http://rue89strasbourg.com)

## **L'Astus alerte sur un Réseau express métropolitain trop ambitieux et délétère pour les petites gares**

L'Association des usagers des transports en commun de Strasbourg ne croit pas en la capacité de la SNCF d'assurer le cadencement exigé du futur Réseau express métropolitain, une sorte de RER strasbourgeois. Les petites gares du Bas-Rhin pourraient même pâtir d'une concentration des efforts vers l'agglomération.

Cet article est en accès libre.

Publié le 16 novembre 2022.

« On préfère avertir les usagers pour qu'ils ne soient pas déçus. » Le président de l'Association des usagers des transports urbains de Strasbourg (Astus), François Giordani, est amer. Mardi après-midi devant la presse, il a évoqué la gêne de son association, enthousiasmée par l'arrivée le 12 décembre du Réseau express métropolitain (REME, [voir tous nos articles](#)), mais certaine que la SNCF n'arrivera pas à fournir le service annoncé :

« Tous les jours, nos membres nous alertent sur des retards et des trains supprimés à la dernière minute. La SNCF n'a pas assez de conducteurs, pas assez de matériel, pas assez de pièces de rechange pour satisfaire aux exigences d'un service déjà "aménagé" à la baisse depuis un an... Et ils devraient être en mesure de faire rouler 800 trains supplémentaires par semaine à partir du 12 décembre ? Nous sommes très inquiets et les assurances, purement déclaratives, de la SNCF ne nous ont pas rassurés. »

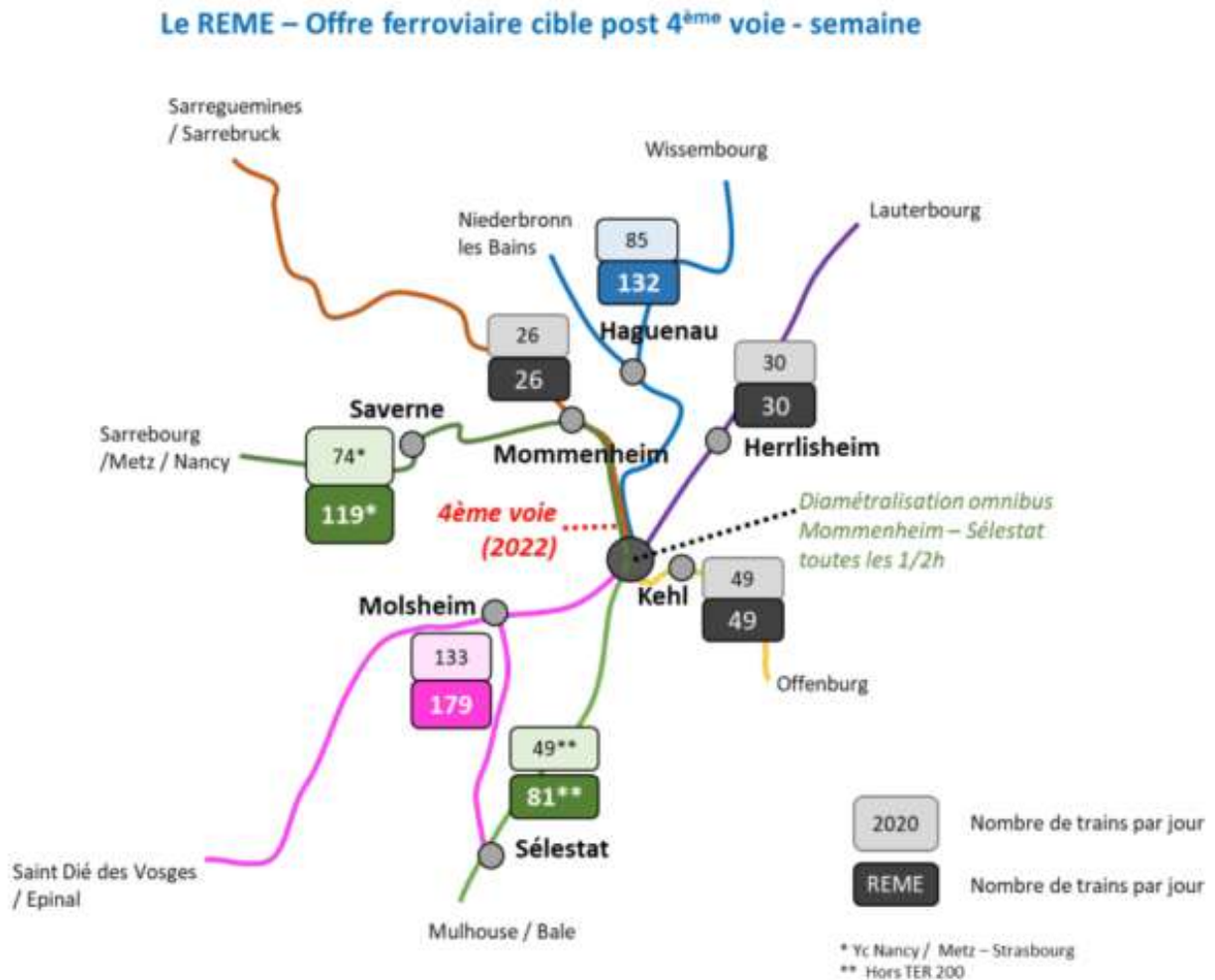
Le REME devrait ajouter 800 trains par semaine autour de Strasbourg Photo : Amélie Schaeffer / Rue89 Strasbourg / cc

Contactée, la communication de la SNCF n'a pas été en mesure de trouver un interlocuteur pour répondre à cette mise en cause avant la parution de cet article. Mais l'entreprise publique a déjà reconnu elle-même ses difficultés de recrutement, le métier de conducteur de train ayant perdu beaucoup d'intérêt depuis qu'il n'y a plus les avantages du statut de cheminot mais toujours ses contraintes d'horaires et de déplacements...

### **15 minutes de plus et tout bénéfice est perdu**

Autre point d'inquiétude de l'Astus, si le REME parvient à exister selon les cadencements demandés par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, ses deux collectivités financeuses, il devrait provoquer une dégradation quasi-automatique du service des TER au-delà de l'étoile strasbourgeoise, comme l'explique André Lott, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) du Grand Est et président de Bruche-Piémont Rail :

« On a regardé en détails les horaires des TER à partir du 12 décembre. Et on remarque que des trains au-delà de Molsheim ou d'Haguenau ont été décalés de 5 à 15 minutes. Ça n'a l'air de rien, mais 15 minutes de plus à attendre devant la porte d'un lycée et 15 minutes sur le quai au retour, chaque jour, ça change tout ! Des parents vont légitimement se demander s'il ne vaut pas mieux conduire leurs enfants... ».



La dernière version de Réseau express métropolitain telle que votée à la Région et à l’Eurométropole. Photo : extrait de délibération.

Les deux associations d’usagers ont listé plusieurs problèmes très concrets que vont provoquer ces modifications d’horaires, « décidées sans concertation » selon elles. Mais la SNCF n’a guère été à l’écoute selon François Giordani et André Lott.

Ainsi, les deux représentants d’usagers ont constaté que les trains ne seront plus en mesure de desservir aux bonnes heures de début et de fin de service le site industriel de Merck, 2 200 employés et 800 prestataires... « Qui acceptera d’attendre une demi-heure chaque jour pour des trajets aussi courts ? C’est irréaliste, et de nombreux employés habitant dans le Piémont vont opter pour la voiture », se désole André Lott.

## **Quatre hubs et des connexions ralenties**

Selon l'analyse des membres de l'Astus, qui ont épluché les futurs horaires, la SNCF a réorganisé son service dans tout le Bas-Rhin pour l'adapter aux exigences de cadencement du REME. Quatre mini-hubs seront activés dans les gares de Molsheim, Entzheim, Bischwiller et Haguenau. Entre ces gares et Strasbourg, le REME proposera un bien meilleur service de transports en commun qu'actuellement selon leur analyse, mais au-delà, le service va se dégrader selon l'Astus :

"Il y aura des changements de trains systématiques dans ces quatre gares, pour tous les trains qui viennent des petites villes. Auparavant, les gens pouvaient choisir les omnibus, qui étaient plus longs mais directs. Après le REME, ils devront changer de train et attendre parfois 12 minutes, tous les jours, pour des trajets restants de 3 ou 4 minutes !"

François Giordani et André Lott sont d'autant plus tristes de ces constatations qu'ils considèrent le REME comme une avancée majeure dans l'offre de transports en commun. "Devant le silence de la SNCF, on préfère sonner l'alarme, quitte à être démentis par les faits", soupirent-ils.

## Hauts-de-France

### ▪ Lille

La FNAUT Hauts-de-France a élaboré une note relative à ses attentes pour le SERM de Lille. Pour ce qui concerne les Hauts-de-France la notion de SERM concerne Lille et son Aire Urbaine.

Il est à noter aussi que des localités du sud de l'Oise et de l'Aisne sont également desservies par le RER francilien, avec d'ailleurs de nombreux problèmes de billettique (distributeurs inadaptés ou billets non valables entre TER et Transilien).

Les dessertes en lien avec la création du barreau Roissy-Picardie vers Creil, Amiens et St Quentin sont a priori conçues dans le cadre du TER et n'entrent pas dans la rubrique des SERM.

Sur la base du constat de la situation actuelle, les attentes des usagers portent notamment sur :

- les conditions de réussite des projets,
- la consistance du projet : desserte de l'Aire Urbaine de la métropole, donc dans un rayon d'environ 50 km. 1) a minima desserte avec une fréquence de 15/20 mn en pointe, 30 mn hors pointe (et notamment les week-end actuellement très mal desservis sauf Lille-Tournai et Lille-Courtrai qui sont cadencées à l'heure même les WE) et 2) avec une desserte plus tardive (minuit au lieu de 20/21h comme actuellement. 3) des bonnes interconnexions avec les autres moyens de transport ; un réseau en propre dans les zones les plus fréquentées. Le fait de 4) avoir une gare centrale traversante est évidemment un plus mais ne doit pas empêcher l'amélioration des points 1) et surtout 2),
- le financement,
- le maillage multimodal à l'échelle du bassin de vie, les liaisons à intégrer ne sont pas que radiales autour de Lille mais devraient intégrer également des liaisons périphériques comme Béthune-Lens-Douai-Valenciennes.
- la gouvernance.

### Situation actuelle

Au départ de Lille on a des radiales vers Courtrai, Tournai, Valenciennes, Douai, Lens, Béthune et Hazebrouck. Depuis le SA2020 ces dessertes omnibus sont cadencées à la demi-heure avec en plus des (semi-)directs avec des destinations plus lointaines. Le service s'arrête vers 21h et est chétif le week-end.

Les lignes Lille-Comines et (Lille-)Ascq-Orchies sont fermées depuis 2015 et 2019 respectivement, et sont prévues à convertir en transport urbain de type tram/BHNS et seront donc en dehors du SERM. Néanmoins concernant Ascq-Orchies, son intégration dans le cadre du RER lillois serait l'occasion de trouver les financements nécessaires à son retour vers une exploitation ferroviaire.

La ligne Armentières- Merville en très bon état mais à l'usage exclusif de l'usine Roquette de Lestrem gagnerait à être intégrée au SERM car cette zone très peuplée ne dispose d'aucune relation pratique avec Lille.

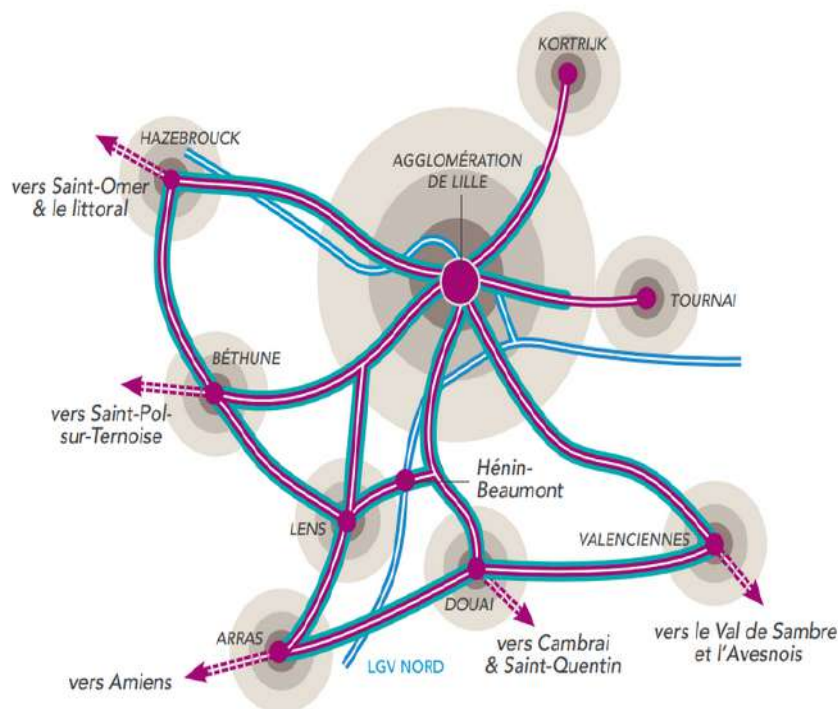
En outre la ligne de rocade du Bassin Minier Hazebrouck – Valenciennes par Béthune, Lens, Douai, Somain assez mal desservie actuellement serait à inclure dans le SERM.

La gare Lille Flandres est une gare terminus actuellement saturée (la gare de passage étudiée dans les années 1920 là où se trouve actuellement Lille Europe n'a pas été réalisée en raison de la crise de 1929...) mais le réseau dispose de gares périphériques qui ont fait l'objet d'études pour une utilisation complémentaire qui permettrait de désengorger Lille Flandres.

Des évitements viennent d'être installés en gare de Seclin et la Commande Centralisée se diffuse progressivement autour de Douai.

En 2015 une concertation publique a été réalisée par la CNDP pour la réalisation d'un « Réseau Express Grand Lille » à savoir un tronçon de ligne nouvelle suivant la LGV, pour relier Lille au Bassin Minier (Hénin-Beaumont) en intégrant une gare souterraine à Lille. De part et d'autre de ce barreau les dessertes auraient continué sur lignes classiques vers Armentières et Courtrai au nord et vers Douai/Arras, Cambrai, et Béthune/Lens au sud. Ce projet, désigné désormais par « Réseau Express Hauts-de-France », a vocation à être intégré dans le futur SERM, qui devra concerner toute l'étoile ferroviaire lilloise.

Le fait d'avoir à la fois ce projet de ligne nouvelle, le projet de gare souterraine, et bien sûr quelques menus travaux sur les lignes existantes, rend le projet SERM de Lille particulièrement complexe et coûteux : on évoque 8 à 12 milliards d'euros selon les sources... soit la moitié du budget de l'ensemble des SERM de France... La gare souterraine est évidemment un handicap majeur du projet lillois, mais sa réalisation est indispensable non seulement du fait de la saturation de Lille Flandres, mais aussi pour faciliter les correspondances, fluidifier le trafic, et raccourcir la sortie de Lille vers l'Ouest.



source SNCFR <https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/hauts-de-france/service-express-metropolitain-etoile-ferroviaire-lille/presentation>



## Avancement actuel du SERM

Après quelques études préalables, les acteurs se sont réunis le 28 juin 2023 pour « missionner SNCF Réseau et la SGP pour proposer la nouvelle gouvernance du projet de service express régional de l'Étoile ferroviaire Lilloise et entamer les concertations dès septembre 2023. » [https://production0-rzov1.sncfreseau-prod.aws.vsct.fr/medias-publics/2023-07/CP\\_Service\\_express\\_r%C3%A9gional\\_m%C3%A9tropolitain\\_de\\_l%27%C3%89toile\\_ferroviaire\\_0.pdf](https://production0-rzov1.sncfreseau-prod.aws.vsct.fr/medias-publics/2023-07/CP_Service_express_r%C3%A9gional_m%C3%A9tropolitain_de_l%27%C3%89toile_ferroviaire_0.pdf)

Ce document précise que « Le programme du SERM Lillois repose sur un doublement des niveaux de desserte, avec un cadencement à minima au quart d'heure pour les missions rapides et omnibus au sein de l'aire métropolitaine de Lille et un doublement de la fréquence actuelle y compris pour les gares les plus éloignées. Les études réalisées ont montré que cette ambition était atteignable, moyennant la création d'une nouvelle infrastructure entre Lille et Hénin-Beaumont et des adaptations majeures du réseau sur l'ensemble des radiales de l'Étoile ferroviaire Lilloise, ainsi qu'une nouvelle gare traversante à Lille pour désengorger Lille-Flandres ».

## Les attentes des associations d'usagers

- lignes concernées, cf carte ci-dessus OK,
- desserte, la desserte au ¼ h convient, par contre il faut la prolonger plus tard (minuit) et renforcer les dessertes de week-end,
- la fiabilisation des lignes SERM est primordiale, les aléas du TER sont beaucoup trop fréquents. Notamment suppression des passages à niveau, mise en place d'évitements, etc...
- multimodalité, les pôles d'échanges sont en cours de création. L'interconnexion avec les autres réseaux, notamment le métro, est primordiale, notamment pour le tronçon neuf une desserte de l'aéroport de Lesquin et le métro 4 Cantons,
- tarification, A noter que dans les zones urbaines de Lens, Béthune, Lille et Valenciennes la tarification des transports urbains s'applique déjà aux TER,
- gouvernance. : pilotage du projet par la région,
- quel financement pour le projet ? On peut supposer que le SERM sera un volet spécial du CPER, néanmoins les besoins de financement sont importants et nécessiteront des ressources pérennes. Il nous paraît souhaitable de mettre en place des ressources complémentaires à partir d'un péage urbain, et mettre à péage les autoroutes régionales de l'Aire Urbaine de Lille. Une écotaxe poids lourds sur la Région est également souhaitable (comme cela existe en Belgique et est envisagé en Grand Est ou en Nouvelle Aquitaine).

## Normandie

### ▪ Rouen

La FNAUT Normandie a publié un communiqué de presse le 2 décembre 2022 sur ses attentes à l'égard d'un SERM de Rouen.



### Communiqué de presse

## Où en est le RER rouennais ?

Une nouvelle brève relevée dans la revue de presse de la FNAUT doit interpeller la Région Normandie et la Métropole de Rouen :

*Le RER strasbourgeois lancé le 11 décembre*

*Le conseil régional a validé, ce jeudi 17 novembre 2022 en séance plénière, le lancement de la première phase du très attendu RER strasbourgeois, appelé Réseau express métropolitain européen (REME). Il consiste en l'augmentation importante et en trois étapes, de l'offre de trains régionaux desservant l'étoile ferroviaire strasbourgeoise.*

☐ *À compter du 11 décembre 2022, 813 trains supplémentaires par semaine.*

☐ *À compter du 2 janvier 2023, 67 nouveaux trains supplémentaires par semaine.*

☐ *À partir du 21 août, 2023, 192 nouveaux trains supplémentaires par semaine.*

*Le conseil régional annonce une cadence à la demi-heure de 5 h à 22 h pour la desserte périurbaine de Strasbourg (Haguenau, Molsheim, Sélestat, Mommenheim), une amplitude étendue le soir, des diamétralisations entre Saverne et Sélestat (sans changement de train à Strasbourg) et une augmentation de l'offre en week-end.*

*L'Eurométropole de Strasbourg va participer au financement du nombre de trains supplémentaires, en partenariat avec le conseil régional.*



Cette augmentation d'offre s'ajoute à des dessertes déjà bien cadencées et avec une grande amplitude horaire. Ce « choc de l'offre » vise à provoquer un véritable report modal.

En Normandie, la réflexion est lancée pour un RER rouennais mais paraît avancer lentement, sans que les associations d'usagers y soient associées. Nous partons de très loin alors que les deux pôles métropolitains de Rouen et Strasbourg ont une population de taille sensiblement équivalente. Comparée à la desserte périurbaine strasbourgeoise, celle de Rouen reste beaucoup trop faible pour répondre aux besoins : chaque jour de semaine, (hors desserte Omnéo vers Paris et le Havre), on ne compte à destination de Rouen que 8 trains depuis Caen, 16 depuis Paris, 6 omnibus + 3 semi-direct depuis Serqueux, 16 depuis Yvetot, 16 depuis Elbeuf, 15 depuis Dieppe, 6 depuis le Havre, soit 86 trains seulement, soit 162 arrivées et départs cumulés !

- Seule la ligne Elbeuf-Rouen-Yvetot a un cadencement horaire du lundi au vendredi, mais il manque les trains supplémentaires qui seraient nécessaires aux heures de pointe, et l'amplitude du service est insuffisante. En outre, la tarification régionale 4 € s'avère dissuasive sur les petits trajets effectués à partir des gares de proche banlieue (Sotteville, Saint Etienne, Oissel, Maromme, Malaunay...), d'où une fréquentation très faible. Il n'y a pas de service le dimanche et seulement un train sur deux le samedi dont le dernier entre 19h et 20h alors que c'est un jour où la population sort le plus pour les loisirs.
- La desserte résiduelle de Pont-de-l'Arche, à seulement 21 km de Rouen, ne tient absolument pas compte du potentiel de clientèle vers Rouen et Paris,
- Rouen-Le Havre omnibus, c'est seulement 6 trains par jour, souvent mal positionnés,
- Bourgtheroulde ne voit s'arrêter que 4 trains vers Rouen et 4 vers Caen malgré le trafic automobile généré par ce territoire vers la métropole rouennaise. En outre, aucun rabattement n'est organisé vers cette halte située à distance des bourgs à desservir.
- La gare de Tourville ne voit s'arrêter que 5 trains par jour dans chaque sens alors qu'elle dessert une zone de plus de 2000 emplois à proximité (étude CEREMA),
- Il y a un creux de desserte de 3 heures entre 13h et 16h entre Rouen et Val-de-Reuil, et 4 autres creux de desserte de 2h sur la ligne,
- les dessertes vers Buchy et Serqueux sont très réduites avec de gros trous en journée,
- Il n'y a que 6 trains / jour desservant toutes les gares de Rouen à Dieppe dont le dernier départ à 18h43,
- La majorité des trains arrivent à Rouen après 6h30 (sauf premier Le Havre-Paris et premier semi-direct Dieppe-Rouen),
- Depuis Rouen, des derniers trains partent entre 19h et 20h vers de nombreux axes : le roumois et Bernay, omnibus de Dieppe, Buchy et Serqueux.

L'amplitude horaire très limitée ne donne aucune liberté au quotidien, et rend même impossible l'usage du train pour certaines professions pourtant essentielle pour la vie de la région : par exemple, le personnel soignant des 5 centres hospitaliers publics de la métropole de Rouen (plus de 8300 soignants) en horaire majoritairement décalé ne peuvent utiliser le train pour se rendre au travail (embauche pour les roulements du matin à 6h30, fin de journée pour les roulements du soir à 21h30).

Pour avancer, il faudrait au moins, dans un premier temps :

- tendre vers un cadencement à 30 minutes aux heures de pointe sur chaque branche de l'étoile.
- créer de nouvelles haltes adaptées aux besoins actuels de mobilité (Cléon, ND de Bondeville...)
- créer en entrée de ville des points de correspondance RER / TCU (Fond du Val, Darnétal)
- faciliter l'approche des gares de périphérie (parkings-relais, abris à vélos, navettes de bus).
- instaurer la continuité tarifaire entre train périurbains, tramways et bus urbains.

A plus long terme, une fréquence à 15 minutes en heures de pointes nécessite des investissements dans les infrastructures notamment des terminus intermédiaires à Barentin, Clères, Buchy et un saut de mouton pour fluidifier la bifurcation de Tourville.

Combien d'années faudra-t-il pour que l'agglomération rouennaise, de taille équivalente à celle de Strasbourg, dispose enfin d'une desserte périurbaine attractive ?

D'autres projets de renforcement des dessertes périurbaines sont également nécessaires,

- à Caen, sur l'axe Lisieux, Saint-Pierre-en-Auge vers Caen et Bayeux
- au Havre, avec un réseau en étoile vers Fécamp, Yvetot et la ligne de la Vallée du Commerce vers Notre-Dame-de-Gravenchon.

Les dossiers régionaux seront-ils suffisamment élaborés pour être candidats aux financements nationaux lorsque les appels à projets seront publiés ?

Nos associations d'usagers sont prêtes à contribuer aux réflexions et débats sur ces enjeux stratégiques.

Le 2 décembre 2022

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports de Normandie (FNAUT Normandie) Daniel Grébouval 07 86 70 36 20

Comité Pour les Transports en Commun dans l'agglomération rouennaise (CPTC) Bernard Champeaux 06 77 85 33 23

Association de Défense des Usagers du Rail Normand (ADURN) Karine Courteaud 06 47 62 04 46

Association Transports Eure-Seine (AUTES) Gilles Fraudin 06 75 08 94 96

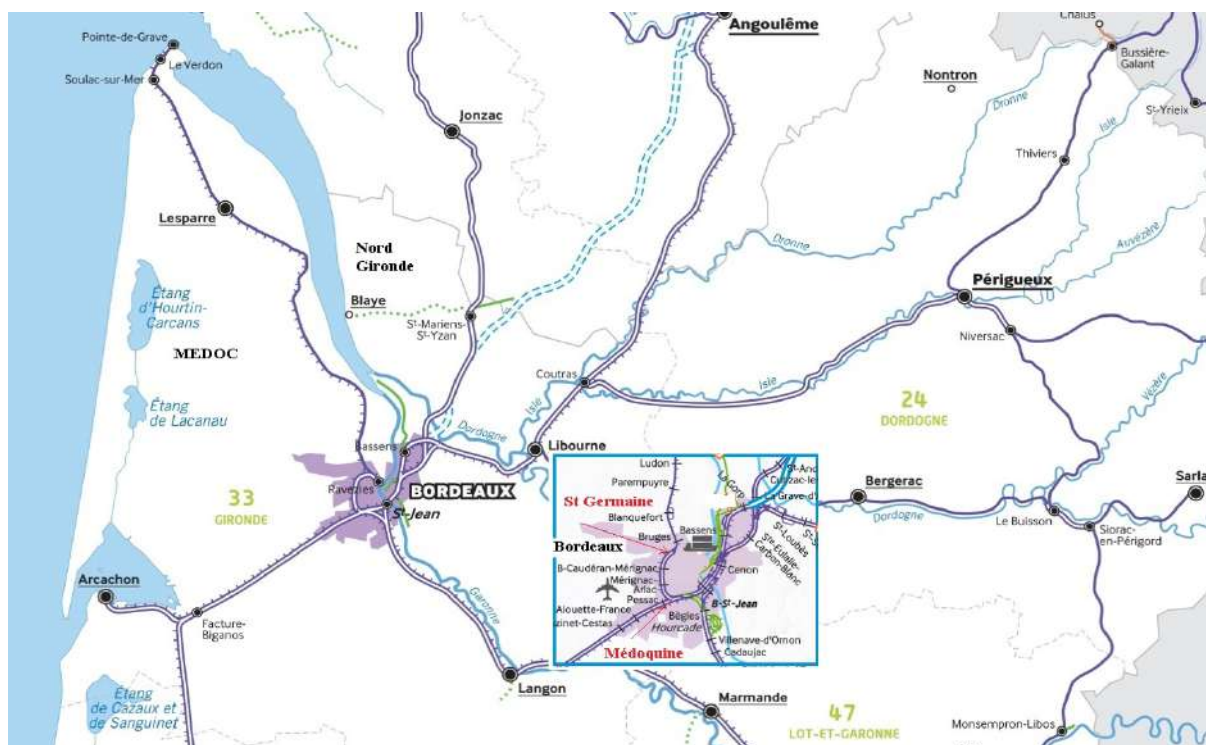
## Nouvelle Aquitaine

### ▪ Bordeaux

La FNAUT Nouvelle-Aquitaine a fait part de ses préconisations concernant le SERM de Bordeaux.

RER métropolitain ? Service express Métropolitain ? RER Girondin ? RER métrogirondin ?

Le nom n'est pas encore décidé mais déjà, en décembre 2018, Bordeaux Métropole et le Conseil régional de Nouvelle Aquitaine compétent avec la loi LOM pour les TER ont voté le principe d'un réseau de train s'appuyant sur l'étoile ferroviaire autour de Bordeaux. Le projet comprend 200 km de lignes, les cinq branches de l'étoile ferroviaire (Arcachon, Libourne, Langon, le Médoc, le Nord Gironde) actuelle, 47 gares à terme, dont 18 dans la seule agglomération de Bordeaux. (réouverture du Bouscat-Sainte Germaine en correspondance avec le tram D et Talence Médoquine en correspondance avec une ligne bus forte vers le campus universitaire d'ici à 2023).



La diamétralisation permettra de réduire les mouvements techniques (60% à ce jour...) des trains gare Saint-Jean. Aujourd'hui, pour relier Langon à Saint Mariens ou Libourne à Arcachon, il faut impérativement changer de train à Bordeaux. Dès janvier 2021, première expérience de liaison directe Libourne/Arcachon.

Pour une fréquence à la 1/2 heure vers 2030 (augmentation de 286 à 522 trains/jour), il va falloir investir massivement pour lever une foule d'obstacles techniques : trafic saturé, quais trop étroits et aiguillages à revoir gare Saint-Jean, terminus à créer à Arcachon, SaintMariens, Langon et Libourne, matériel roulant plus capacitaires à acheter (REGIO 2N ?), verdissement de la flotte, création d'une voie supplémentaire à la sortie sud de Bordeaux, renforcements électriques vers Arcachon, électrification au Nord jusqu'à St Mariens, prolongement vers Blaye, billettique...

Bref, le service express métropolitain (SEM) réseau articulé avec les autres (dont celui des transports urbains de la Métropole), offrant un tarif unique quels que soient le mode et le lieu (tram, bus, train, dans ou hors de Bordeaux), une multitude de petites haltes, des trains toute la journée, des arrêts fréquents en zone dense, un service renforcé aux heures de pointe; ce sera long et cher ; 350 millions selon SNCF Réseau.

## **RER de Bordeaux : où en est-on ?**

L'amélioration de la desserte sur les cinq lignes de l'étoile ferroviaire de Bordeaux a commencé dès 2020 par l'ajout d'une centaine de trains par semaine et par la diamétralisation de la relation Arcachon-Libourne qui atteint aujourd'hui 32 trains par jour soit 1 AR par heure.

Parallèlement et pour faire suite au schéma directeur des services express métropolitains élaboré par SNCF Réseau au titre de la loi LOM, la Région Nouvelle Aquitaine et la Métropole Bordelaise ont validé une feuille de route pour la réalisation d'un "RER métropolitain" étalé sur la période 2018-2028.

Dans ce but, trois maîtres d'ouvrage (Bordeaux Métropole, SNCF Réseau, Gares et Connexions), quatre partenaires financiers (Etat, Région, Métropole, Département) ont élaboré un projet ferroviaire et routier (cars express dans les zones non desservies par le chemin de fer) qui comporte la réalisation de trois lignes de RER dont deux traversantes. L'objectif est d'une desserte au 1/4 d'heure sur la majeure partie du réseau pour transporter 38 000 voyageurs/jour (18 000 aujourd'hui) à l'horizon 2030

(fréquence à la 1/2h au début). Les investissements prévus sont de 590 millions d'euros (aménagement des terminus, réalisations de nouvelles haltes, etc..) sans compter 90 millions d'euros d'achat de matériel roulant. Seront-ils suffisants ?

Sur une base volontaire, les maîtres d'ouvrage ont décidé d'engager une concertation préalable, distincte, mais concomitante sur « le projet de service ferroviaire » de chacune des trois lignes concernées, sous l'égide de la CNDP qui a nommé les garants de cette opération. Elle s'est déroulée du 19 octobre au 25 novembre 2022. Les garants viennent de remettre le 20 décembre 2022 les trois bilans de ces concertations qui comportent un certain nombre de demandes et de recommandations. Les maîtres d'ouvrage doivent indiquer les suites qu'ils leur réservent vers la mi-février.

Ensuite après réalisation des études d'impact, une enquête publique se tiendra au second semestre 2023 pour la seule ligne Arcachon-Libourne : pour les deux autres dont les études sont moins avancées, l'enquête publique viendra plus tard.

**Alain Roux - FNAUT Nouvelle Aquitaine**

### ▪ Toulouse

L'association Rallumons l'Étoile (qui n'est pas membre de la FNAUT) a publié une contribution<sup>10</sup> « RER toulousain, un instant de vérité, pour un accord en 2023 sur 1<sup>ère</sup> phase pragmatique d'ici 2029 », extraits :

#### **3. Trois leviers pour une première phase du RER toulousain**

##### **a) Exploitation : cadencer afin d'améliorer l'offre pour un coût limité**

Il est possible d'améliorer significativement l'offre actuelle en mettant en place un cadencement systématique sur la base de lignes de RER cadencées à la demi-heure de 5h à minuit et de lignes TER cadencées à l'heure de 5h à 22h. En effet, cela correspond grosso modo aux capacités actuelles de l'étoile ferroviaire, comme le montre la trame horaire de référence pour 2025. Des améliorations semblent donc possibles en optimisant l'existant avec une exploitation à coût marginal.

##### **b) Investissements : prioriser ce qui permet d'optimiser l'existant**

Pour optimiser l'utilisation de l'existant, il faut activer en priorité des leviers peu « sexys », mais essentiels et largement utilisés ailleurs :

- effectuer les travaux et la maintenance des rames et du réseau au maximum la nuit et le week-end,
- régénérer le réseau pour utiliser ses capacités au maximum, limiter les points de fragilité et faciliter la maintenance,
- augmenter les capacités de maintenance et de stationnement des rames hors de Matabiau,
- réaliser des opérations de modernisation et de développement pour augmenter la capacité du système en levant certains goulets d'étranglement.
- adapter le matériel roulant à la desserte urbaine.

**A contrario, d'autres projets de développement pourraient être mis en stand by.** En effet, ils pourraient être utiles pour viser un RER cadencé tous les 15 mn à l'horizon 2040. Mais les décisions et la mise en œuvre peuvent attendre la poursuite des études et un projet partagé sur la deuxième phase après 2029 avant d'être intégrés dans la programmation pluriannuelle après ce CPER.

##### **c) Financement : chacun doit prendre sa part**

La mise en place d'une première phase pragmatique du RER toulousain nécessite que les différents acteurs prennent leur part en fonction de leurs responsabilités et de leurs moyens.

Ainsi, en s'inspirant des feuilles de route des RER de Bordeaux et de Strasbourg, **il est proposé une répartition possible des participations des différents acteurs :**

- **Exploitation : partage à 50/50 par la Région et Tisséo des coûts nets supplémentaires par rapport à l'offre actuelle** (dépenses supplémentaires – recettes voyageurs nouvelles)
- **Investissements : voir le tableau détaillé**

<sup>10</sup> <https://www.rallumonsletoile.fr/articles/123384-rer-toulousain-un-instant-de-verite>

#### 4. L'essentiel des trois scénarios proposés pour 2025 et 2029

Étapes	Scénarios	Cibles principales
<p><b>Première étape</b> « ZFE » début 2025 pour offrir de nouvelles solutions concrètes aux personnes et aux entreprises impactées par la Zone à Faibles Émissions, dont l'extension pourrait être décalée d'un an</p>	<p><b>Scénario 2025</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Offre ferroviaire cadencée</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Un meilleur cadencement ferroviaire en s'appuyant sur la trame horaire déjà prévue pour le Service Annuel 2025</li> <li>◦ Nœud de correspondances toutes les heures à Matabiau</li> </ul> </li> <li>• <u>Offre multimodale globale</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Tarification intégrée</li> <li>◦ 1<sup>ère</sup> réorganisation des bus Tisséo et LiO</li> <li>◦ Expérimentations sur le système Train+Vélo</li> </ul> </li> </ul>
<p><b>Deuxième étape</b> début 2029 conjointement avec la mise en service de la 3ème ligne du métro et de premières réalisations dans le cadre des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT)</p>	<p><b>Scénario 2029</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Offre ferroviaire cadencée</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ RER toutes les 30' de 5h à minuit / TER toutes les heures</li> <li>◦ Nœud de correspondances RER toutes les 30' à Matabiau</li> </ul> </li> <li>• <u>Offre multimodale globale</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Nouvelle réorganisation des bus Tisséo et LiO</li> <li>◦ Système Train+Vélo performant à l'échelle du périmètre du RER</li> <li>◦ Autopartage et covoiturage organisé dans toutes les gares</li> </ul> </li> <li>• <u>Plan Gares</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Amélioration des gares existantes</li> <li>◦ Quelques nouvelles gares</li> </ul> </li> </ul>
	<p><b>Scénario 2029+</b></p>	<p><u>Projet plus ambitieux</u>, notamment en terme de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• création de nouvelles gares</li> <li>• réalisation du Réseau Express Vélo</li> </ul>



## 5. Notre scénario pour 2025

### a) Offre ferroviaire cadencée

<p><b>Le « laboratoire » de la Branche Ouest</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligne Colomiers/Arènes cadencée à la demi-heure de 5h à 22h (si possible dès 2024)</li> <li>• Ligne Auch/Matabiau cadencée à l'heure de 5h à 22h</li> <li>• Ligne L'Isle-Jourdain/Arènes cadencée à l'heure de 5h à 22h</li> </ul>
<p><b>Branches Sud-Ouest</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligne Toulouse-Muret cadencée à la demi-heure de 5h à 22h</li> <li>• Ligne Toulouse-Montréjeau cadencée à l'heure de 5h à 22h</li> <li>• Ligne Toulouse-Tarbes cadencée à toutes les 2 heures de 5h à 22h (alternance avec intercitys Toulouse-Bayonne)</li> <li>• Ligne Toulouse-Foix cadencée à l'heure de 5h à 22h s'arrêtant systématiquement dans toutes les gares</li> <li>• Ligne non omnibus Toulouse-Ax cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h</li> <li>• Ligne non omnibus Toulouse-Latour cadencée toutes les 3 heures de 5h à 22h</li> </ul>
<p><b>Transversale Nord/Sud-Est</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligne omnibus Montauban-Castelnaudary cadencée à l'heure de 5h à 22h</li> <li>• Ligne omnibus Montauban/Toulouse cadencée à l'heure de 5h à 22h</li> <li>• Maintien de l'offre à vocation régionale vers Agen, Cahors/Brive, Narbonne/Perpignan</li> </ul>
<p><b>Branche Est</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'une offre Saint-Sulpice/Matabiau omnibus cadencée à l'heure de 5h à 22h, soit par une nouvelle ligne dédiée, soit par l'évolution des lignes existantes</li> <li>• Maintien de l'offre à vocation régionale vers Castres, Albi, Rodez et Figeac</li> </ul>
<p><b>Matabiau</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nœud de correspondances toutes les heures</li> </ul>

## b) Offre multimodale globale

- **Création d'une tarification multimodale intégrée** (plusieurs systèmes possibles) pour :
  - les abonnés et les occasionnels
  - intérieur/extérieur de Tisséo
- **Un système d'information et de billetterie unifié** avec, à défaut d'un outil unique, la possibilité d'avoir toutes les informations et d'acheter tous les billets sur les applications de LiO (Région), de Tisséo et de la SNCF.
- **1<sup>ère</sup> réorganisation des réseaux de bus Tisséo et LiO (Région)** à la mi-décembre 2024 en même temps que la mise en place de la nouvelle offre ferroviaire (service annuel 2025)
  - rabattement vers les gares en coordonnant les horaires avec ceux des trains
  - cadencement sur une base horaire (offre minimale cadencement à l'heure toute la journée, même sur les plus petites lignes)
  - mise en place de lignes partagées Tisséo/LiO pour offrir un meilleur service dans les communes aux limites du périmètre de Tisséo (dedans et dehors)
- **Réseau Express Vélo et autres pistes cyclables : étape 2025 à définir**, en incluant des aménagements définitifs et provisoires, pour assurer une desserte sécurisée de toutes les gares
- **Expérimentations stationnements et services vélos dans certaines gares**
  - Ouest : Arènes, Ramassiers, Colomiers
  - Nord : Lacourtenourt, Castelnau d'Estrétefonds
  - Sud-Est : Montaudran, Labège Innopole (développement de la « Station V » existante), Escalquens
  - Sud-Ouest : Saint-Agne, Portet, Muret
  - Est : Gragnague, Montastruc, Saint-Sulpice
- **Expérimentations autopartage et covoiturage** dans certaines gares

## c) Plan Gares

- **Premières adaptations de Matabiau** qui doit être capable de faire face à l'augmentation de la fréquentation qui sera générée par un nœud de correspondances RER toutes les heures en 2025

## Provence-Alpes-Côte d'Azur

### ▪ Marseille

La FNAUT PACA a élaboré un document de propositions pour la métropole Aix-Marseille-Provence : un réseau RER le Grand Marseille Aixpress.



### Un Réseau Express Régional (RER) pour la Métropole AMP Le Grand Marseille Aixpress Une proposition de la FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur

*Ce document est appelé à connaître des versions ultérieures en fonction de l'évolution de la situation, des avancées des études, des consultations...*

#### 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 .....	8
4. Etudes du report modal potentiel sur les lignes TER : exemple du bassin d'Aix.....	9
5. Valorisation du réseau TER de la Métropole AMP .....	11
5.1 Aix-en-Provence - Marseille. Modernisation MGA3.....	11
5.2 La ligne des Alpes .....	11
5.3 Réouverture de la ligne TER Aix-en-Provence - Rognac (24 km) avec un Tram-Train ou un Train léger .....	11
5.4 Réouverture de la ligne Gardanne - Trets (20 km) .....	12
5.5 Le tram-train de la vallée de l'Huveaune .....	13
5.6 La Côte bleue : modernisation .....	13
6. Le tunnel de la Gare souterraine .....	13
7. Les objectifs des SERM (Services Express Régionaux Métropolitains).....	15
7.1. La loi N°1166 du député J.-M. Zulesi (25 Avril 2023).....	15
7.2 Le discours de la première ministre sur les transports (24/02/23).....	15
7.3 Quelques commentaires en France sur les SERM.....	15

<b>8. La construction du Réseau de RER de la Métropole AMP</b> .....	16
<b>8.1 Le potentiel idéal des lignes</b> .....	17
<b>8.2 Report modal : le cas de la navette L50 entre Aix-en-Provence et Marseille</b> .....	17
<b>9. Première description des SERM de la Métropole AMP</b> .....	18
<b>9.1 SERM 1 Aubagne - Marseille et Salon-de-Provence - Marseille (PLM)</b> .....	18
<b>9.2 SERM 2 ligne TER Aix-en-Provence - Marseille</b> .....	19
<b>9.3 SERM 3 Pertuis - VAMP avec un tram-train</b> .....	20
<b>9.4 SERM 4 Ligne TER de la Côte Bleue</b> .....	20
<b>9.5 SERM 5 Le tram-train La Bouilladise - Marseille</b> .....	21
<b>10. Changer l'Administration de la Mobilité dans la Métropole AMP</b> .....	22
<b>10.1 L'absence d'Établissement public pour gérer la Mobilité dans la Métropole AMP</b> .....	22
<b>10.2 La Métropole doit se doter d'une AOM avec une forme juridique d'établissement public : le SYTAMP</b> .....	23
<b>10.3 Intégrer les lignes TER métropolitaines de la Métropole AMP dans le SYTAMP</b> .....	24
<b>10.4 La composition du SYTAMP à créer</b> .....	25
<b>10.5 La conception et le financement concernant le RER Métropolitain : le rôle de l'établissement public SGP</b> .....	25
<b>Lexique</b> .....	25

## 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 km<sup>2</sup> 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'Ile 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 (proportionnellement 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 % concernant la mobilité quotidienne. Quel sera le bilan de la Métropole AMP dans 7 ans concernant la circulation automobile et le nécessaire report modal vers les transports en commun ?**

## 1. La mauvaise situation de la Métropole AMP en ce qui concerne le report modal vers 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 vers les transports en commun est anormalement faible dans la Métropole AMP, y compris à 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)

Ville	marche	vélo	transports collectifs	voiture et autres
Paris	52,3%	3,1%	31,9%	12,8%
13 grandes métropoles	39,9%	3,6%	17,2%	39,3%
Autres grandes villes	34,8%	2,3%	9,1%	53,8%
Toutes les grandes villes	36,6%	2,6%	11,8%	49,0%

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 pourtant intervenue sur ce point durant l'enquête publique de 2021, avec dépôt de 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, sans attendre la réalisation de la gare souterraine de 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, alors que 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 Luyne 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**

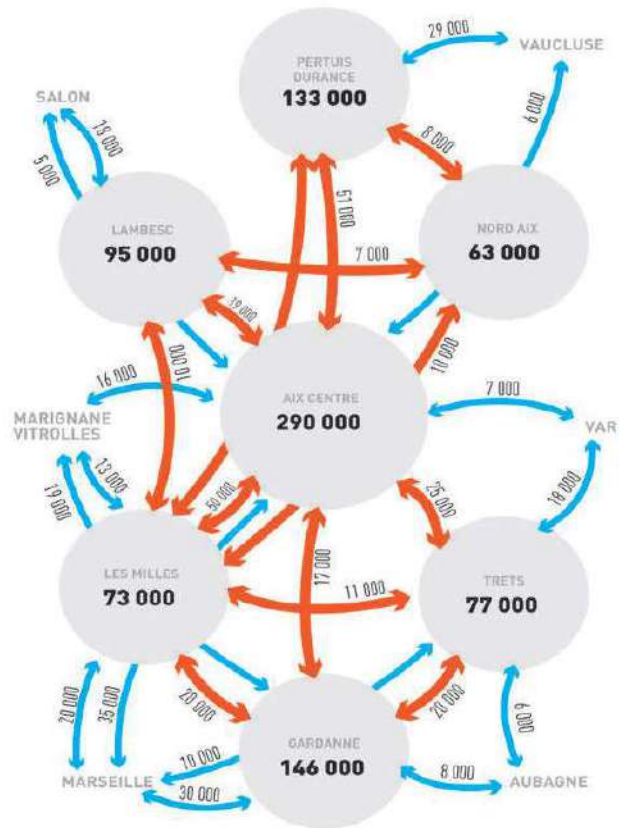
Cette évaluation est délicate, elle peut s'appuyer sur la base de données des « **déplacements journaliers** » très détaillée qui figure dans le PDM (2020-2030) (Plan de Mobilité de la Métropole AMP) comme suite à une Enquête Ménage- Déplacement.

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 principalement 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 ferroviaire, ce qui est souvent le cas.

La Métropole AMP est parcourue par un réseau dense de lignes ferroviaires (parcourues notamment par les 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 ferroviaires 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 ferroviaires qui concernent respectivement les 6 bassins de la Métropole et les actions à effectuer pour les rendre opérationnelles pour un RER. 8 lignes ferroviaires 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 ferroviaires 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 courtes non circulées 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	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
<b>Longueur</b>	36 km	24 km	20 km	33 km	61 km	65 km	20 km
<b>Actions</b>	<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	<b>x</b>				<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
Bassin Aix	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>			
Bassin SE (Aubagne)							<b>x</b>
Bassin Est Etang Berre (Marignane)					<b>x</b>		
Bassin Ouest Etang Berre (Martigues/Istres)					<b>x</b>	<b>x</b>	
Bassin NO (Salon)		<b>x</b>			<b>x</b>	<b>x</b>	

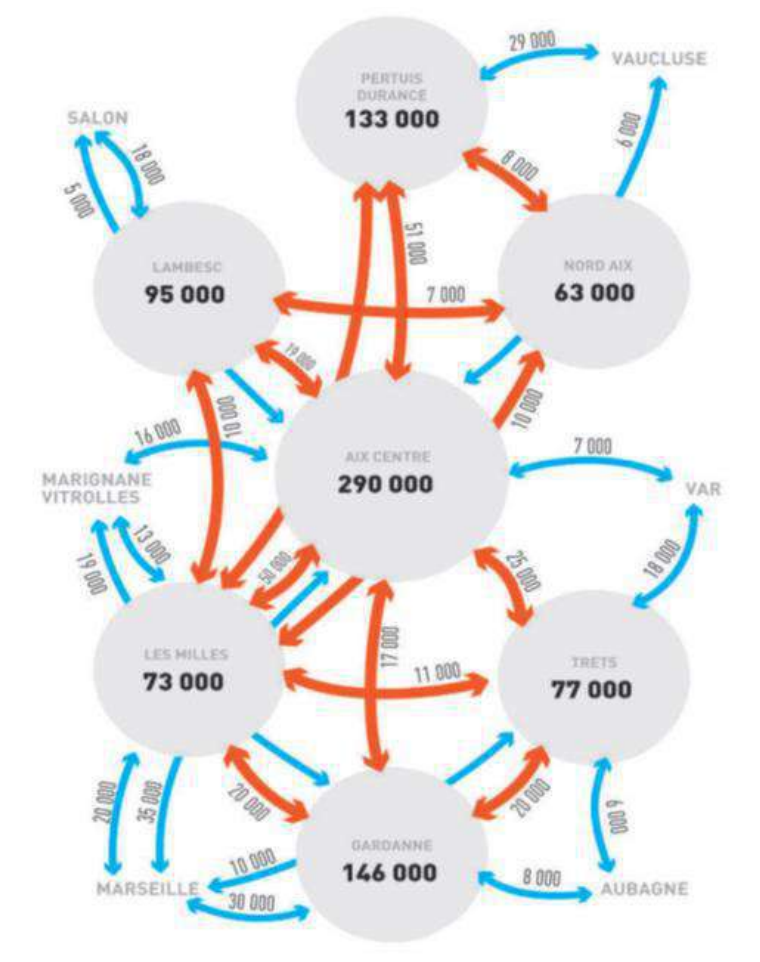
**Tableau 4 : Lignes TER des 6 bassins de la Métropole : actions à effectuer pour un RER**

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

Ci-dessous figurent 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 exploit. 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
<b>Total</b>	<b>177 000</b>	<b>169 000</b>	<b>56 000</b>	<b>110 000</b>

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
<b>Total</b>	<b>82 000</b>	<b>0</b>	<b>0.</b>	<b>51 000</b>

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

## **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 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 par jour (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 ensuite été 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 voyageur de la ligne TER Aix-en-Provence - Rognac (24 km) avec un Tram-Train ou un Train léger**

La reprise de l'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'Île 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 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 voyageur 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 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, du reste 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 Côte d’Azur) le tram-train pourrait pénétrer sur le faisceau Sud et continuer directement sur Marseille.

Remarque : un autre avantage de l’électrification en 25000V de cet axe est son bas coût, car l’électrification prévue en 750V 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 phases 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 est électrifiée jusqu’à Lavalduc pour desservir le pôle de Fos, elle doit être électrifiée entièrement ce qui représente environ 45 km à électrifier.

Il convient aussi de 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 industrialoportuaire, 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.

Nous rappelons 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)

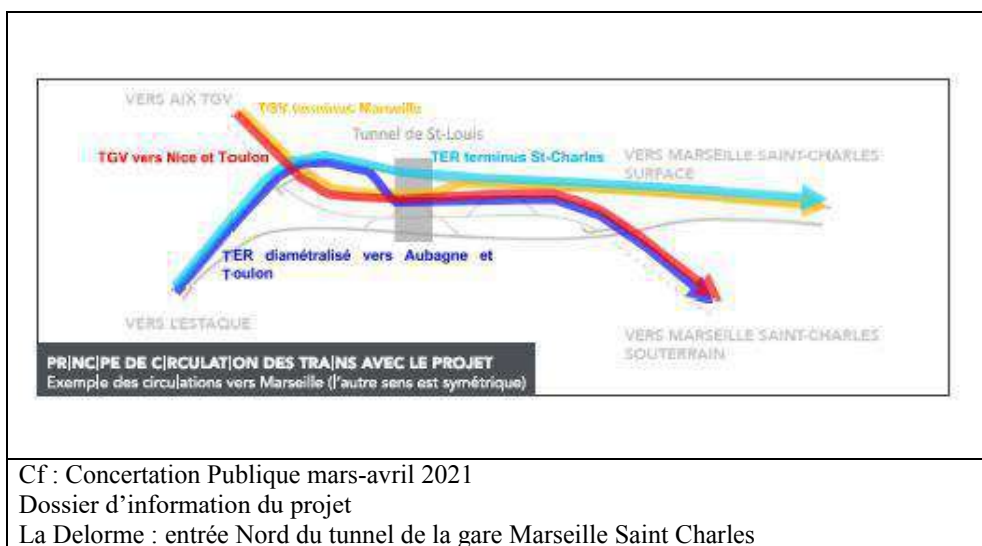
Le raccordement du réseau ferroviaire est présenté ci-dessous, par exemple pour le tunnel Nord dans le secteur de la Delorme. Ce raccordement permettrait :

- 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 étapes qui sont décrites en section 8.



## **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 ferroviaires 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 intra-muros.

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

L'existence de ces lignes ferrées, 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 que l'on connaît, associés à la pollution, les émissions de gaz à effet de serre, et la dégradation de la qualité de vie des salariés. Elle est également un frein au développement de ces pôles, dont les dirigeants s'engagent 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 par l'insuffisance de la 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.

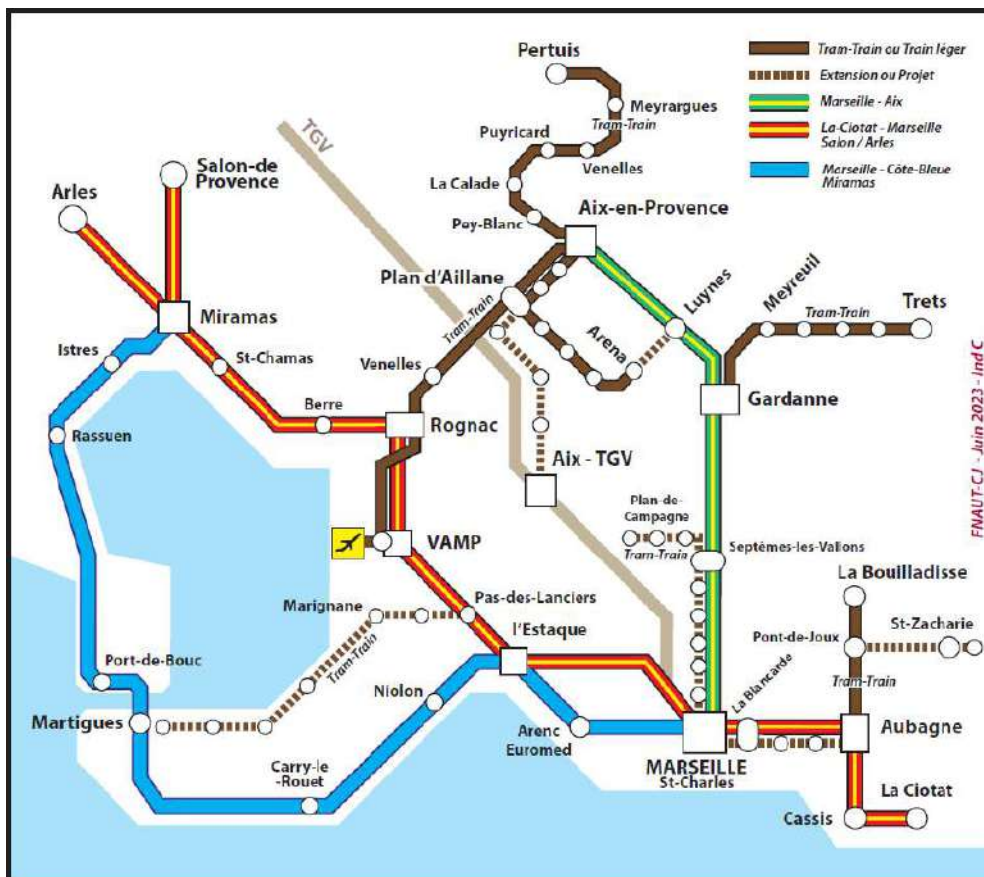
La FNAUT propose d'exploiter la partie basse au moyen de tram-trains ou trains légers, avec une extension à construire en voie tramway vers la zone de Plan-de-Campagne après la gare de Septèmes, alors que la partie haute serait exploitée depuis Marseille avec des trains directs jusqu'à Septèmes, au moyen de rames 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 première version de description des SERM de la Métropole AMP

Les SERM de 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 : La Ciotat – Aubagne – Marseille Saint Charles – Miramas – Salon de Provence.

La longueur totale de cette ligne serait de 85 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. Elles sont électrifiées. Le fait qu'un demi-tour soit nécessaire à la gare de Marseille Saint-Charles en cul de sac ne doit

pas faire obstacle à cet objectif, d'autant plus que le quai concerné ne sera occupé que quelques minutes contrairement à ceux des trains terminus.

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
(Huveaune+Aubagne) - Marseille	84 000
Marseille - Vitrolles	106 000
Vitrolles - Rognac	32 000
Rognac - Salon	21 600
Total ligne Aubagne - Salon	243 600

**Tableau 6 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 1**

## 9.2 SERM 2 ligne TER Aix-en-Provence - Marseille

La longueur de ce SERM est 36 km.

Parcours	Déplacements journaliers (source PDM AMP)
Déplacements internes au bassin d'Aix (flèches rouges)	73 000
Déplacements externes au bassin d'Aix (flèches bleues)	104 000
Total des déplacements	177000

**Tableau 7 : Déplacements journaliers correspondants au SERM 2**

La description détaillée de la valorisation est donnée dans le document qui existe sur le site web de FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur :

*Mars 2023 « L'étoile ferroviaire d'Aix en Provence : L'utilisation de l'axe ferroviaire existant Pertuis-Aix Plan d'Aillane -Rognac avec un tram-train »*

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 lignes voisines (voir section 5.) qui vont l'alimenter:

- La ligne Aix-en-Provence-Marseille, actuellement en service TER, doit être électrifiée et dédoublée sur les 2/3 de sa longueur (le programme de batteries n'est pas la bonne solution pour la FNAUT, aucun RER de la Région parisienne ne circule avec des batteries, le risque de cette expérimentation doit être écarté).
- 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 en voie tramway 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 circulation voyageurs sur la ligne Gardanne-Trets

Cette valorisation ouvre de nouveaux potentiels pour la ligne TER Aix Marseille qui passe de 87 000 voyageurs par jour (potentiel actuel) à 177 000 voyageurs par jour (voir la section 4.), en utilisant les diagramme 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, nombre de projets et documents officiels présentés en diverses occasions au public envisageaient aussi une liaison vers le nord : 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 ses raisons, la FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur a préconisé dans l'enquête publique du Val'Tram l'utilisation d'un tram-train de type Citadis Dualis à 25 kV comme 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 <sup>2</sup>	Métropole Lyon Département du Rhône	Métropole (21) Région (4) Autres communes (4)
Métropole AMP	1,9 millions 3149 km <sup>2</sup>	Métropole AMP	<b>Pas d'établissement public Un adjoint au transport</b>

**Tableau 12 : Exemples d'Autorités organisatrices des transports dans les 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 des transports collectifs.**

Outre les difficultés qui en résultent à construire un réseau unique intermodal, nous doutons que cette organisation peu transparente soit de nature à inciter l'Etat à dégager les nouvelles capacités d'investissement 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 son réseau de transport collectif urbain et ferré doit être une incitation à faire évoluer l'AOM vers un statut d'établissement public qui fait ses preuves en d'autres Métropoles, plus efficace, plus transparent.

Il paraît 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 le comparant au 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 ne semblent pas conscients 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. 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'Ile 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 que nous réclamons a donc vocation d'être impliqué dans la gestion des lignes suivantes :**

- La ligne Marseille-Aix-Manosque
- La Côte Bleue
- La (future) ligne Salon-Marseille St Charles-Aubagne- la Ciotat
- La (future) ligne Aix-Rognac
- La (future) ligne Gardanne-Trets

SNCF Réseau est propriétaire de ces lignes : nous souhaitons que la situation reste ainsi, sans aucun transfert de propriétés vers la Métropole AMP ni aucun 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, tramway, bus, et RER/TER sur la zone. Un autre bon exemple, récent, régional, que nous louons, est la tarification métropolitaine de la section concernée des Chemins de Fer de Provence à Nice, dont l'AOM est notre même Région Provence Alpes Côte d'Azur.

La tarification unique est un des gages du bon fonctionnement de tout RER et du bon niveau de fréquentation. Elle n'est pas appliquée actuellement dans 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 Provence Alpes Côte d'Azur est actuellement AOM pour les TER du territoire. Ils sont très nombreux et auraient vocation à se renforcer encore avec la construction du RER métropolitain, comme nous l'observons 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.
- ✓ Eventuellement, la Communauté d'Agglomération de 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 incite à utiliser pour son développement et son financement 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.

#### **Lexique**

AMP : Aix Marseille Provence

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

CPER : Contrat de Plan Etat Région

FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur : 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

## Pays de Loire

- Nantes

La FNAUT Pays de la Loire s'est prononcée le 18 décembre 2023 en faveur d'un démarrage accéléré du SERM / RER nantais<sup>11</sup> :



### Une relance bienvenue des SERM (connus en France sous le terme RER)

L'annonce d'un objectif de 10 RER par le Président Macron a braqué l'intérêt, dans les métropoles, sur des services ferroviaires express, déjà développés dans des pays voisins. En France, les Régions Grand Est et Strasbourg, Nouvelle Aquitaine et Bordeaux avaient déjà travaillé des projets et lancé les premières réalisations.

Un « SERM / RER » permettrait à une bonne part des habitants de la métropole nantaise et de sa périphérie de disposer d'un moyen de transport rapide, articulé avec les transports urbains et les modes actifs (marche, trottinette et vélo). Il desservirait avec une régulière et forte fréquence tous les arrêts existants, plus quelques rares haltes nouvelles.

Du fait de la taille des aires urbaines qui atteignent les 50 km de rayon, les réseaux express sont nécessaires pour réduire les embouteillages et mettre en œuvre une transition énergétique et écologique, avec des déplacements accessibles à tous. La demande de déplacements augmente fortement, non seulement pour aller vers le centre, mais aussi de périphérie à périphérie, surchargeant le périphérique.

---

<sup>11</sup> <https://www.fnaut.fr/pour-un-demarrage-accelere-du-serm-rer-nantais/>

Les contraintes pour la réalisation du SERM sont fortes, les liaisons devant emprunter des voies uniques ou des axes chargés par différents types de train.

### **Premier projet à étoffer**

La Région dans son projet « Stratégie Régionale des Mobilités 2030 » esquissait un réseau express (fréquence à la demie heure en heure de pointe sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire nantaise ; mais avec une seule ligne traversante ou diamétrale Savenay / Ancenis, les autres gardant leur terminus en gare centrale, déjà bien chargée aux heures de pointe.

Ce programme cherche d'abord à limiter au maximum les investissements en s'adaptant aux infrastructures en place, sauf pour la ligne de Ste Pazanne, qui fait l'objet d'études d'améliorations. Le programme n'est pas basé sur une étude précise des besoins, n'envisage pas de nouvelles haltes à vocation urbaine, ignorait le réseau urbain. Les différences tarifaires entre les réseaux qui engorgent les haltes les plus éloignées dans la métropole par les voitures du périurbain ne sont pas traitées.

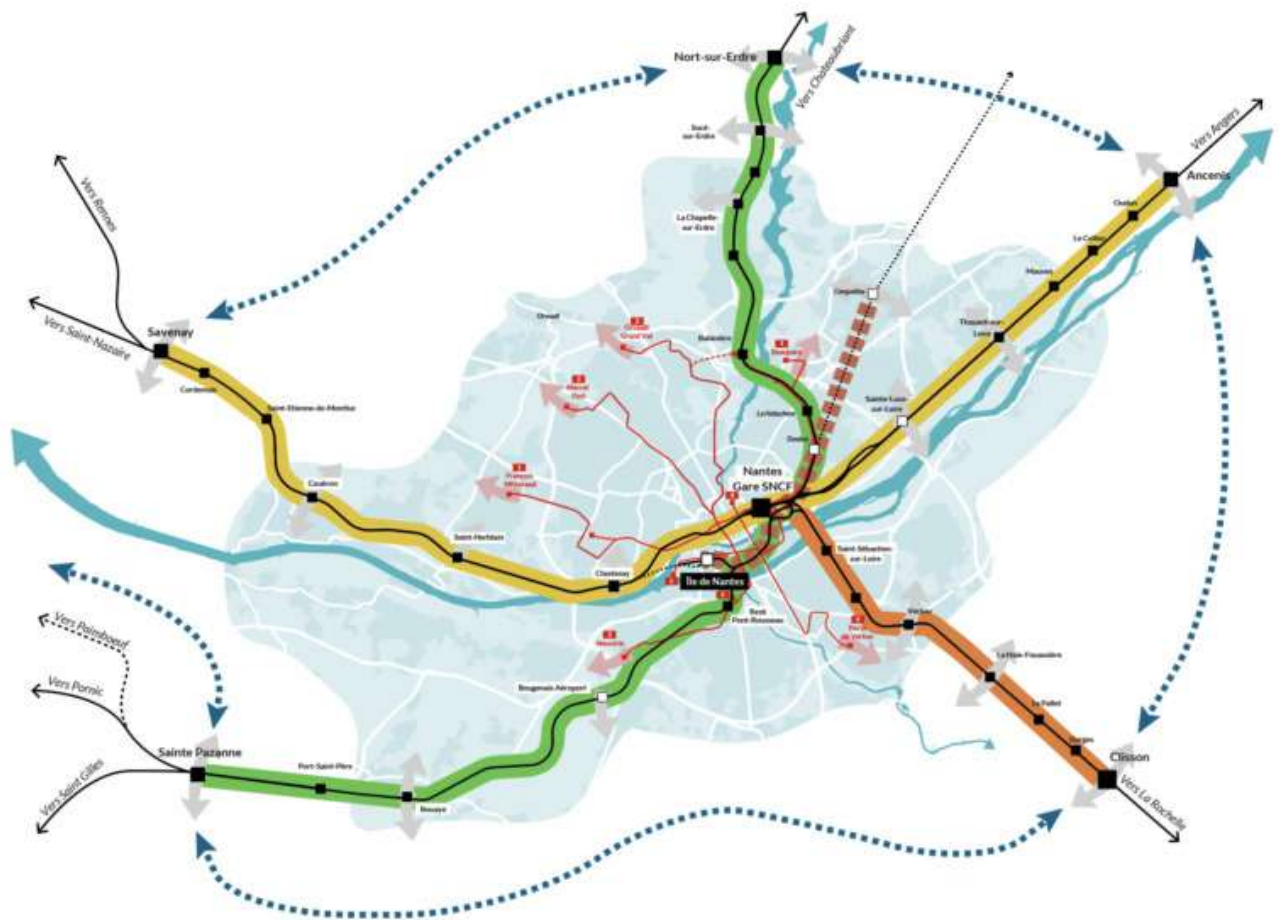
La séparation des compétences de mobilité avec Nantes Métropole a entraîné un repli de chacun sur son domaine. Un programme d'ensemble couvrant tous les modes de transport de l'aire métropolitaine maximiserait les impacts positifs des investissements de chaque collectivité.

L'annonce présidentielle a conduit Nantes Métropole et la Région à élaborer dans l'urgence début 2023 un document commun reprenant le programme de la Région. Il a au moins obtenu que Nantes soit retenu dans la dizaine de SERM.

### **Un programme ambitieux à la hauteur des enjeux**

Nos associations (AUT PL et ANDE, participant maintenant au Collectif Fer) avaient depuis plusieurs années fait des propositions, s'appuyant sur les axes existants à moderniser :

- Liaison traversante ou diamétrale Est Ouest : Savenay / Nantes / Ancenis
- Liaison traversante ou diamétrale Nord Sud : Nort-sur Erdre / Ile de Nantes / Ste Pazanne, tracé déjà envisagé au siècle dernier par une voie ferrée toujours existante
- Liaisons, à compléter, partant de Carquefou et de Clisson vers une gare dans l'île de Nantes et/ou vers un terminus à Baco, à proximité du croisement des trams à Commerce
- Liaisons par bus sur voies protégées pour les zones mal desservies, et liaisons par cars entre les gares terminus, de manière à desservir l'ensemble de l'aire urbaine
- Equipement en services et personnels compétents de gares terminus faisant fonction de PEM Pôles d'Echanges Multimodaux (Clisson, Ste Pazanne, Savenay, Nort sur Erdre, Ancenis), plus quelques autres en zone dense (Haluchère, Pont Rousseau/ Pirmil, Chantenay, etc...)
- Service permanent : fréquence élevée (au quart d'heure, à terme), au minimum de 6 h à 22 h – 365 jours par an, avec une desserte étoffée le WE
- Tarification unifiée sur le périmètre et donnant accès aux réseaux et services urbains.



## Une gouvernance et des moyens à mettre en place rapidement

Les engagements financiers de l'État étaient d'autant plus attendus qu'il a négligé l'investissement ferroviaire sur le réseau classique depuis des décennies (entretien et modernisation).

Ce qui est programmé dans le cadre du CPER (Contrat de Plan Etat Région) signé en novembre 2023 permettrait de lancer les études nécessaires, d'améliorer des infrastructures, mais pourrait apporter peu de réalisations très perceptibles par les usagers. Le SERM mobilise peu de crédits, comparé à des projets plus avancés.

Un Contrat Opérationnel des mobilités avait été signé auparavant entre la Région et les Intercommunalités concernées (moins Ancenis !) : il pourrait servir de premier cadre de concertation pour le SERM. Il reste le plus difficile : mettre en place une gouvernance décisionnaire de ce SERM, avec une équipe technique dédiée, et des moyens.

La prise en compte globale des besoins devrait contribuer enfin à apporter une meilleure protection aux emprises ferroviaires. Après l'enlèvement des voies ferrées dans l'île de Nantes dont une partie pouvait desservir le futur hôpital, en correspondance avec les futurs trams, c'est SNCF-Réseau qui a coupé cet été l'axe Nord-Sud au passage à niveau du boulevard de Doulon.

## Des actions à court terme bénéfiques à tous

Les habitants et usagers attendent une concertation globale, mais aussi sur chaque branche, où doivent s'exprimer les attentes, s'expliquer les contraintes, échanger sur les articulations avec les autres modes de transport.

Et ils attendent des réalisations, dont certaines sont envisageables sans budget supplémentaire important :

- Ouverture de la liaison traversante Savenay / Nantes / Ancenis, Les installations techniques pour stocker les trains à Savenay et Ancenis sont terminées
- Développement de Pôles d'Échanges Multimodaux entre TER, transports urbains et modes actifs. Par exemple à Chantenay (5 lignes de bus), les réseaux régionaux et urbains s'ignorent et la desserte TER est squelettique aux heures creuses.
- Halte programmée et financée de Bouguenais Aéroport, qui doit avoir aussi comme objectif de desservir les zones d'activité et les quartiers proches.
- Mise en œuvre, financée par le CPER, de l'amélioration de la voie ferrée vers Ste Pazanne et la côte, et amélioration de l'offre (un train chaque demi-heure)
- Création d'un arrêt à « île de Nantes » près du centre Beaulieu (TER, 3 lignes de busway et proximité du tram. Non financée actuellement, cette halte sur une double voie ne serait pas très coûteuse, mais donnerait une gare à l'île de Nantes, et accès par correspondance immédiate, au centre ville et à différents quartiers.

Ceci permettrait de démontrer une réelle volonté des collectivités et de mobiliser les habitants pour des changements de comportement, alors que la part des déplacements automobile reste élevée.



L'Association Nantaise de Défense de l'Environnement (membre de la FNAUT) a publié un article<sup>12</sup> dans la revue Transports Urbains N° 139 de décembre 2021 : la valorisation de l'étoile ferroviaire de Nantes : un potentiel évident, une gouvernance en attente, des citoyens impatients. Cet article décrit la situation antérieure à 2020.

## La valorisation de l'étoile ferroviaire de Nantes : un potentiel évident, une gouvernance en attente, des citoyens impatients

### Brève histoire de la simplification d'un nœud complexe

Le « complexe » découle de la superposition de plusieurs réseaux de chemins de fer (Paris-Orléans, « État », « Petit Anjou », ligne de Legé) menée par des promoteurs aux logiques concurrentes ou complémentaires. Son unification par la SNCF à partir de 1939 fut difficile (deux gares centrales jusqu'en 1959) et on peut dire que c'est son démantèlement qui a fini par rationaliser l'infrastructure et dessertes.

La juxtaposition des deux réseaux principaux compliquant au début la vie des usagers a eu le mérite de créer, notamment au niveau du quartier de Malakoff, des embranchements et des « sauts de mouton » permettant de réaliser des liaisons diamétrales. Les associations d'usagers ont dû les défendre au début de ce siècle contre des projets d'aménagement dénonçant « les saignés ferroviaires », prétexte pour accompagner le surinvestissement routier.

### Des évolutions institutionnelles, techniques et tarifaires bienvenues

La régionalisation constitue un premier processus qui s'étale entre 1980 et 2000 avec l'implication d'élus clairvoyants. La région Pays de la Loire, alors présidée par François Fillon, a fait partie des régions expérimentales entre 1997 et 2002. Il en a résulté une intensification de l'offre sur l'ensemble des branches.

Mais c'est surtout la tarification intégrée mise en place en 2002 par la SNCF et la nouvelle communauté urbaine qui apparaît la plus novatrice. Première réalisation de ce type en France après la « carte orange », elle permet aux abonnés de la TAN d'accéder à une vingtaine de gares et à ceux de la SNCF d'utiliser le réseau urbain avec les titres de transport « Métrocéane ».

L'arrivée en 1989 des trains à grande vitesse entre Paris et Le Croisic va peser sur les dessertes régionales avec le jeu des tarifications spécifiques

et d'une image contrastée entre la modernité des TGV et la disparité des services régionaux.

Les lignes à voie étroite ont été démantelées dès les années 1930 :

- ligne de Legé : 1935 (la ligne 5 de la Semitan emprunte une partie de son parcours) ;
- Basse Goulaine – Saint-Sébastien sur Loire – Nantes par le « Petit Anjou » : 1947 ;
- de même Segré – Nantes en 1939 (un service fret a subsisté jusqu'en 2011 jusqu'à Carquefou).

La croissance du modèle « tout automobile » à partir de 1960 a contribué à marginaliser les services ferroviaires alors que se développaient des logiques favorisant des équipements concurrentiels : voies express, « périphérique » nantais (achevé en 1994), zones d'activités non embranchées... D'où de nouvelles fermetures :

- Nantes – Châteaubriant : cessation du service d'autorails en 1980 ;
- Nantes – Pornic : suppression du service d'hi-ver entre 1970 et 2001.

et d'une image contrastée entre la modernité des TGV et la disparité des services régionaux.

Au niveau particulier de l'étoile ferroviaire nantaise, il convient de rappeler les améliorations concernant :

- les infrastructures avec des renouvellements de voie permettant d'accueillir des rames plus capacitatives, surtout sur l'axe Nantes-Saint Nazaire ;
- le développement dans le territoire métropolitain de nouveaux points d'arrêt, soit par amélioration de l'existant (Vertou, La Chapelle sur Erdre), soit par des créations *ex nihilo* (deux arrêts à Saint-Sébastien-sur-Loire, pôle de Haluchère et station Babinère sur la ligne vers Châteaubriant) ;
- l'amélioration de certains bâtiments de gare avec en novembre 2020 la modernisation de la gare de Nantes qui ne doit pas faire oublier ailleurs les fermetures des guichets, les restrictions de personnel.

**JEAN-BERNARD LUGADET**

Association Nantaise de Défense de l'Environnement (ANDE)

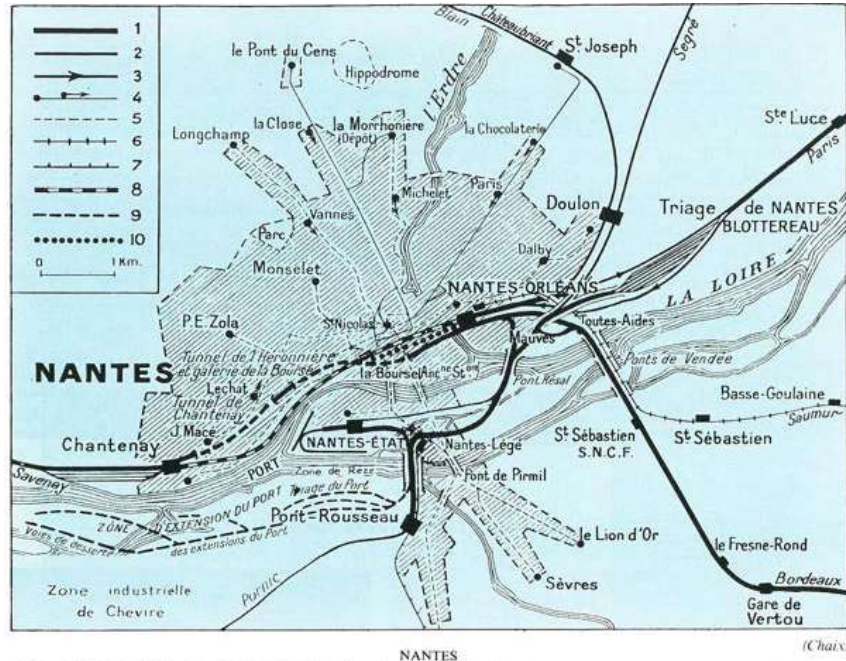
### RÉSUMÉ

Le complexe ferroviaire nantais mérite bien son nom. Issu de la juxtaposition de réseaux d'ampleur et de portées différentes développés au fil du temps, il fait depuis les années 1960 l'objet d'une « rationalisation » importante avec la suppression de doublons qui libèrent du foncier et une modernisation différenciée des différentes branches qui y aboutissent. Cet article part de ce processus et des jeux d'acteurs afférents pour déterminer le potentiel actuel d'un nœud ferroviaire encore conséquent et proposer des évolutions en termes d'offre, au-delà des premières esquisses de système express métropolitain réalisées par le gestionnaire d'infrastructures.

21

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | Téléchargé le 20/07/2022 sur www.cairn.info par Jean-Bernard LUGADET (IP: 91.165.179.109)

<sup>12</sup> <https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2021-2-page-21.htm>



**FIGURE 1.** Le nœud ferroviaire nantais à son apogée (source : Indicateur Chaix, 1934, repris par la SNCF dans sa *Géographie des transports et du tourisme*, 1986).

1. Ligne S.N.C.F. à double voie. – 2. Ligne S.N.C.F. à voie unique. – 3. Voie de circulation à sens unique. – 4 et 5. Ancienne ligne de tramway électrique. – 6. Ancienne ligne à voie étroite des Chemins de Fer Economiques (réseau de l'Anjou). – 7. Ancienne ligne à voie étroite du Chemin de fer de Nantes à Lège. – 8. Ancien tracé de la ligne S.N.C.F. de Nantes à Chantenay. – 9. Voie de service des extensions du port. – 10. Ancienne déviation provisoire (gare d'Orléans-Bourse) de la ligne S.N.C.F. de Nantes à Savenay établie dans un bras comblé de la Loire et en service jusqu'en 1956.

## Le choix du train léger sur des dessertes secondaires mais réhabilitées

La création de deux dessertes de tram-train a accru l'offre ferroviaire avec les lignes :

- T2 Nantes – Vertou – Clisson (2011), valorisant les arrêts de Vertou, Frêne rond, Pas enchantés sur le territoire de Nantes Métropole ;
- T1 Nantes – La Chapelle-sur-Erdre – Châteaubriant (2014) entraînant l'électrification

de bout en bout et l'adaptation des gares (quais bas).

Leur succès inégal sur dix années d'exploitation s'explique :

- par l'utilisation d'un matériel spécifique (rames Alstom Dualis) et d'une infrastructure



**FIGURE 2.** Rame Alstom Dualis en gare de Saint-Sébastien Frêne Rond (photo P. Zembri).

entraînant en bout de ligne des ruptures de charge, dont celle de Châteaubriant où un butoir illustre l'absence de continuité vers Rennes ;  
– par les retards pris en matière d'urbanisation autour des gares ;

– par un traitement peu volontariste des potentiels de correspondance avec le réseau urbain, sauf au pôle multimodal de Haluchère au Nord-Est.

## Des propositions d'amélioration de l'existant : trop timides ou trop vite écartées

C'est surtout dans les périodes de renouvellement des conseils municipaux qu'apparurent les projets de modernisation portés par des militants politiques déjà sensibilisés (urbanistes, syndicalistes...) ou reprenant des études spécialisées.

Retenons comme exemples :

– en 1997, le REDD (Réseau Express Départemental et Distrial) proposant une desserte cadencée entre Bouaye et La Chapelle-sur-Erdre, exemple d'optimisation de l'existant ;  
– plus proches de nous (2014) des propositions concernant la remise en service de la ligne de Carquefou (avec les options du tramway ou du TER), le doublement de la voie entre Pont-Rousseau et Sainte-Pazanne, etc. ;  
– en 2020, la publication dans ses tracts par la liste « Mieux vivre à Nantes » (droite républicaine) d'un plan d'un réseau express métropolitain que ne désavoueraient pas des défenseurs militants du transport public.

La SNCF, souvent perçue comme privilégiant le « système TGV » et n'étant après 1995 que le mandataire de l'autorité régionale, a pu être

jugée insuffisante quant à sa capacité d'amélioration. Il faut toutefois lui reconnaître un rôle certain de conseil (et de fait de décision) dans la rationalisation des dessertes avec la définition des missions, l'affectation des matériels. Rien de moins que ses missions essentielles, encadrées par lois et conventions mais qui ont permis surtout sur l'axe Savenay – Nantes – Ancenis d'indéniables progrès à moyen terme entre 2005 et 2015. Améliorations peu perçues peut-être par les usagers soumis aux aléas de l'exploitation : suppression de services, grèves.

### Les édiles doivent acquérir une sensibilité ferroviaire pour impulser la solidarité que réclament les périphéries.

De 1997 à 2014, la gestion séparée du réseau par l'établissement public RFF a pu ouvrir d'intéressantes perspectives en cela qu'il avait intrinsèquement un intérêt à multiplier les circulations voire à susciter de nouvelles lignes. L'exemple de la réouverture de Nantes – Châteaubriant selon un régime d'exploitation spécifique montre son ouverture d'esprit.

## Une coopération limitée par les différenciations territoriales et politiques

Les réussites passées dans la réalisation de projets ferroviaires par l'autorité régionale et d'autres acteurs donnent à penser que lorsque les élus travaillent ensemble sur des sujets pertinents et avec de bons prestataires, des avancées sont au rendez-vous.

La période entre 2014 et 2020 n'a guère suscité d'évolution positive en la matière. Elle s'est caractérisée par des crispations politiques entre une région plutôt soucieuse de la desserte des territoires périurbains et une métropole en forte croissance démographique mais sans ambition ferroviaire autre qu'une gare centrale vitrine, crispée sur le coûteux réseau urbain et confrontée depuis mars 2020 à la crise sanitaire.

On n'a pas recensé de projet d'envergure dans la zone nantaise depuis le changement de majorité au Conseil régional en 2016. Pis, des mesures récentes de dépose et déclassement des voies ferrées menacent l'intégrité de l'étoile ferroviaire nantaise.

Le déménagement des services fret de l'ancienne gare de l'État vers le triage du Grand Blottereau (ligne de Paris) ont motivé une demande par la métropole de suppression des voies pour faciliter la densification de « l'Île de Nantes ».

Sur la ligne non utilisée Doulon – Carquefou, c'est au contraire la SNCF qui propose la mise en place d'un service de navettes automatisées. Ce projet répondant à une mode et n'ayant objectivement guère fait l'objet d'étude d'impact implique le déferrement de la voie, voire l'aliénation de la plate-forme. Il est désormais engagé dans le cadre d'une expérimentation nationale.

Les édiles doivent acquérir en urgence une sensibilité ferroviaire, la mieux à même d'impulser ces solidarités que réclament les habitants des périphéries pas toujours lointaines. Les conseillers régionaux sensibles à l'isolement des territoires non métropolisés ne doivent plus considérer que seules les pénétrantes routières contribueront à leur « désenclavement ». Les conseillers communautaires doivent apprendre à penser

globalement un réseau desservant l'agglomération et s'impliquer dans l'optimisation des connexions. Les projets des futures lignes de

tramway (6, 7 et 8) actuellement débattus en sont le contre-exemple, en omettant quasiment toute référence au ferroviaire !

## Périmètres et dessertes : des choix engageant l'avenir d'une agglomération en croissance

Les propositions qui suivent sont la mise en forme des échanges menés depuis vingt ans au sein du Collectif Transport de Nantes et complétées après la proposition d'un Service Express Métropolitain (SEM) par SNCF Réseau fin 2020. Elles se veulent une bourse aux idées pour tous les acteurs qui prendraient en main ce projet et ne sont nullement figées. Cette démarche valorise une expertise d'usagers à confronter aux propositions des techniciens et des politiques, mais qui bien souvent a contribué par le passé à ouvrir des chantiers aujourd'hui réalisés.

### Le SEM s'inscrit dans le bassin de vie de l'agglomération, qui excède largement le périmètre de la Métropole.

Doit être posée d'emblée la question de l'espace géographique pertinent pour ce SEM : le bassin de vie de l'agglomération de Nantes (défini par l'INSEE) ou un territoire plus ténu, limité à 24 communes de la métropole.

*A priori*, les services TER sont organisés au sein du premier de ces cadres pour accompagner les déplacements domicile-travail dans des rayons de 40 à 70 km. Leur montée en puissance a accompagné en partie la croissance de la mobilité dans l'agglomération élargie et nos associations souhaitent qu'ils croissent en qualité (amplitude, fréquence, régularité et tarification). Leur gouvernance impliquera de plus en plus d'acteurs dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), avec surtout l'intervention de la plupart des communautés de communes de la

Loire-Atlantique à propos de la connexion des réseaux, de l'implantation d'activités autour des gares, de la promotion d'un mode de transport respectueux de l'environnement.

La superposition de dessertes purement métropolitaines fait bien entendu débat au niveau :

- de la faisabilité technique surtout pour les infrastructures en bout de service, les points d'arrêt actuels (Couëron, Thouaré, La Chapelle-sur-Erdre, Bouaye, les deux gares de Saint Sébastien sur Loire, etc.) n'étant sauf exceptions (Vertou, Chantenay) que des gares de passage ;
- des missions supplémentaires à créer particulièrement sur l'axe majeur que nous souhaitons voir valoriser ;
- des limites administratives dont chacun peut dénoncer l'artificialité (la « tête de ligne » du service suburbain est dans le cas du tram-train Nord à Nort-sur-Erdre, hors métropole).

Elle peut être aussi séduisante eu égard :

- à la moindre complexité du financement puisqu'il n'y aurait là qu'un partenaire « local » (Nantes Métropole) que l'on peut *a priori* suspecter d'être moins pressé de financer des services hors limites ;
- aux dynamismes en cours autour des pôles cités qu'il conviendra de toute manière d'accompagner par une croissance de l'offre ferroviaire (et multimodale).

Sans hystériser ce débat qui implique une réponse nationale, on peut supposer que ce sont les enquêtes à la fois de chalandise et de faisabilité et surtout les choix financiers qui trancheront.



**FIGURE 3.** Croisement de rames TER en gare de Bouaye, dont l'adaptation en terminus du système express métropolitain nécessiterait un investissement important (photo P. Zembri).

## Propositions du Collectif Transport

Le Collectif Transport nantais, qui rassemble des syndicalistes liés au transport, des associations est devenu un interlocuteur consulté par les élus et les techniciens du transport nantais. Cette entité sans support juridique a porté depuis plus de 30 ans des propositions et des actions en faveur du développement du chemin de fer dans l'agglomération.

Utilisant le réseau existant, la proposition comprend deux liaisons diamétrales principales et deux demi-liaisons étroitement maillées entre elles et avec le réseau urbain. Ceci permettrait de soulager les axes routiers et d'utiliser au mieux l'étoile ferroviaire de Nantes, consacrée actuellement surtout aux besoins régionaux et nationaux.

### Liaison Ouest-Est : Savenay – Couëron – Nantes – Sainte Luce-Thouaré – Mauves – Ancenis

Elle se développe sur l'axe ferroviaire primordial de l'agglomération où cohabitent des dessertes complexes. Ses aménagements dans les perspectives proposées (signalisation ERTMS) sont probablement plus complexes qu'ailleurs mais déjà les travaux en cours en gare de Nantes devraient dégager plus de sillons.

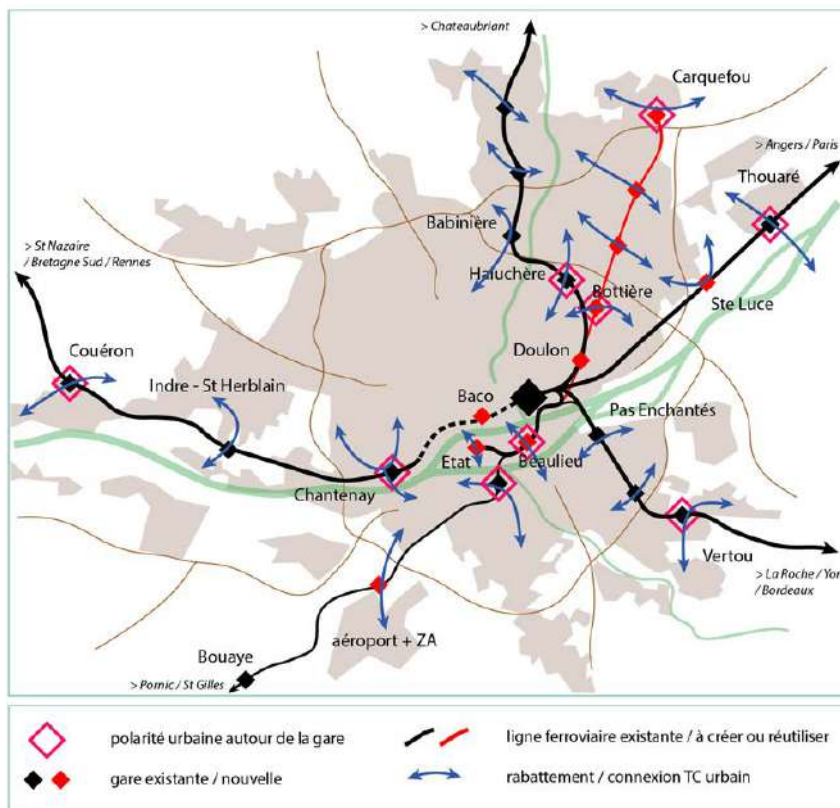
La diamétralisation des services entre Savenay et Ancenis apparaît prioritaire. Sa mise en œuvre demande certainement une refonte des « sillons » actuels. Elle est actée dans le Schéma régional des transports présenté en avril 2021 et devrait se dérouler au moins le long du prochain mandat du conseil régional. Son fonctionnement optimum apparaît lié à la réalisation d'une troisième voie de Nantes à Mauves.

### Liaison Nord-Sud : (Châteaubriant) – Nort-sur-Erdre – Nantes – Rezé – Bouaye – Sainte-Pazanne

Une diamétralisation est ici techniquement réalisable du fait de l'héritage des voies exploitées par le réseau de l'Ouest-état. Même si elle évite la gare centrale, cette desserte serait en contact avec la plupart des lignes du réseau urbain. Sa réalisation, qui entrerait dans une logique multipolaire, pourrait résoudre des problèmes en suspens : traversées de la Loire, liaisons Rezé-Doulon, desserte de la zone d'activité de l'aéroport, etc.

Nous proposons sur son tracé trois nouvelles haltes :

– Picasso Malakoff (à proximité du busway 5, du Chronobus C3 et de la ligne 8 du tramway) ;



**FIGURE 4.** Schématisation des propositions du Collectif Transport en zone centrale (source : ANDE). L'armature du réseau RER repose sur la croisée de deux lignes diamétrales, est-ouest (Savenay-Ancenis) et nord-sud (Châteaubriant - Sainte-Pazanne), plus une ligne radiale (Nantes-Clisson).

– Mangin Beaulieu au centre de l'île de Nantes (tramways 2-3, busway 4) ;  
– un pôle d'échange à créer au milieu de l'intervalle de 14 km séparant les gares de Pont-Rousseau et de Bouaye, pour assurer plusieurs fonctions de desserte polyvalente.

Cette proposition étant depuis peu actée sur le territoire de Bouguenais pour l'horizon 2026, les associations adhérentes au Collectif Transport souhaitent qu'une concertation spécifique soit menée sur la desserte de l'aéroport de Nantes-Atlantique envisageant tous les scénarios en matière de tracé et de mode : ferroviaire, tram, routier voire navettes autonomes.

L'absence de passage de ce tram-train en gare centrale serait compensée par l'accès à l'île de Nantes et des correspondances avec toutes les lignes fortes du réseau nantais existantes (1, 2, 3, 4, 5) et à créer (8).

Les trams-trains venant de Châteaubriant pourraient continuer à arriver en gare centrale comme les TER venant de Pornic ou de Saint Gilles-Croix de Vie.

## Le principe : diamétralisation et nouvelles stations de connexion au réseau de transports collectifs urbains.

De cette proposition il découle la pose d'une caténaire de l'île de Nantes à Sainte-Pazanne (25 km). L'instauration d'une fréquence plus soutenue sur cette diamétrale demanderait des renforcements de la signalisation et de l'infrastructure (doublement de la voie).

Pour des dessertes au-delà de l'agglomération, la FNAUT Pays de la Loire réitère sa proposition de création d'un service TER entre Babinère et Rennes (évitant la rupture de charge à Châteaubriant) qui renforcerait l'intérêt de cette diamétralisation Nort-sur-Erdre – Sainte-Pazanne.

### Branche Nord-Est : Carquefou – Doulon-(Ste-Pazanne ou Baco)

Carquefou (20 000 hab.) est à 12 km du centre-ville et seulement à 15 minutes si le mode ferroviaire était réactivé, en desservant des haltes intermédiaires (Housseau, Madeleine, le Perray). Le tram-train, adapté à l'itinéraire, préserverait la possibilité d'un retour du trafic fret dans l'importante zone d'activité traversée. Cette réouverture en jonction avec la branche Sud-Ouest (Nantes – Sainte-Pazanne) contribuerait à une avancée majeure dans le dynamisme territorial de l'agglomération, en offrant de nouvelles offres de mobilité pour le Sud-Loire.

L'exploitation ferroviaire de cette ligne offre d'autres perspectives qu'il conviendrait d'étudier scrupuleusement :

– création d'une liaison vers l'île de Nantes dans la perspective d'une desserte de ce quartier

urbain en grande mutation où existent ou sont prévus (futur CHU) des équipements à aire de recrutement régionale ;  
– création alternative d'une liaison tram à plus forte fréquence qui supposerait de dégager plus de tronçons à double voie.

Le Collectif Transport s'oppose avec force au projet cité plus haut d'affectation de l'emprise de cette ligne à un système de navette routière autonome.

### Branche Sud-Est : Nantes – Vertou – Clisson

Il est proposé d'entamer très vite une réflexion ouverte sur les possibilités de diamétralisation de cette liaison avec :

– des services (Clisson)-Vertou-Sainte Pazanne et Clisson-Vertou-Île de Nantes permis par le branchement maintenu au sud de la « petite Amazonie » ;

– l'étude de faisabilité d'une liaison Vertou – Baco – Chantenay – Couëron qui suppose que soient réglés les problèmes de passage en gare centrale (voie dédiée) et de la compatibilité des sillons créés avec ceux déjà en place (TGV, TER, SEM, fret...).

Bien entendu, les liaisons régionales et interrégionales (vers Les Sables d'Olonne, Bordeaux...) continueraient de desservir la gare de Nantes. Nous demandons qu'une étude des missions affectées aux gares de Clisson et de Vertou soit menée pour mettre en place les conditions d'un accroissement de leur fréquentation dans toutes les directions. Nous demandons surtout que ces pistes ne soient pas écartées sans examen. à charge des experts et autres bureaux d'études d'éclairer les décideurs en tenant compte des idées d'usagers.

### Embranchement de la gare de l'État et nouvelle traversée ferroviaire de la Loire

Nous persistons dans notre souci de voir les emprises ferroviaires de la gare de l'État préservées pour que soit maintenue à court terme la possibilité d'une desserte ferroviaire d'un quartier en voie de densification et dont les fonctions régionales s'accroissent. à plus long terme, nous demandons l'étude d'une traversée ferroviaire de la Loire qui permettrait de « shunter » le tunnel de Chantenay et d'offrir de nouvelles perspectives au train dans l'agglomération.

### Branche Sud-Ouest : Rezé Pont Rousseau – Cheviré

Il s'agit d'une voie ferrée ayant essentiellement servi à la desserte d'une zone industrielle active jusqu'en 1980, et peu à peu remplacée par des activités de service. Sa desserte fret peut être qualifiée de « résiduelle », mais elle peut rebondir si est menée une tout autre politique valorisant les potentiels écologiques du chemin



**FIGURE 5.** Avec un terminus très proche des quais SNCF, la station de tramway de Rezé Pont-Rousseau est un des rares exemples de pôle multimodal fonctionnel dans l'agglomération nantaise. (Photo J.-B. Lugadet, ANDE.).

de fer. Nous demandons le maintien de cette infrastructure et une étude sur son potentiel

voyageur notamment dans la perspective de la création des lignes de tram 6 et 7.

## Conclusion

Le doublement de la part modale du train en zone urbaine à l'horizon d'une quinzaine d'années est un des objectifs de la Loi d'orientation des mobilités qu'il faudrait aussi appliquer à Nantes. Il paraît conforme aux attentes en matière de lutte contre l'effet de serre et de mobilité décarbonée.

Quelques choix récents semblent indiquer une avancée dans cette direction : schéma régional des transports promettant des dessertes à la demi-heure, début de la diamétralisation sur l'axe Savenay – Ancenis, halte ferroviaire près de l'aéroport...

Les effets attendus, certes encore difficiles à appréhender, apparaissent encore trop limités aux yeux des associations d'usagers regroupées dans le Collectif Transport de Nantes qui attendent des échéanciers plus précis, des investissements techniques ciblés et surtout une politique volontariste, notamment de pôles multimodaux visant à sortir de la logique centralisée de l'agglomération actuelle où la liaison centre-ville – gare principale même rénovée reste encore un facteur de congestion.

### Le REDD : un premier projet de réseau métropolitain partiellement mis en œuvre

L'idée d'un « métro nantais » utilisant le potentiel de l'étoile ferroviaire à six branches a émergé dès la fin des années 1960 sous l'impulsion de l'OREAM (organisme régional d'études et d'aménagement métropolitain). Nécessitant peu d'investissements, cette solution de diamétralisation et de cadencement des dessertes n'a cependant pas été retenue, au profit du projet de tramway lancé en 1979. Pour autant, elle n'a pas été complètement oubliée et elle a ressurgi à l'initiative des élus du District de Nantes au début des années 1990. Plusieurs versions du projet ont été produites jusqu'en 1997.

Dans sa dernière expression, le Réseau express districte et départemental (REDD) envisagé associait deux lignes ferroviaires diamétrales utilisant à plein les raccordements du complexe ferroviaire nantais : Carquefou – Rezé Pont Rousseau – Bouaye d'une part (avec antenne vers l'aéroport) et Couëron – Clisson via la gare centrale. Il était en outre prévu que la ligne 1 du tramway nantais soit prolongée jusqu'à Sucé-sur-Erdre en reprenant le tracé de l'ancienne ligne SNCF vers Châteaubriant. Des dissensions entre les différentes parties (Région, District, Département) n'ont finalement pas permis de réaliser ce premier et original réseau diamétralisé.

**Les attentes et les préconisations de la FNAUT sur les SERM peuvent être synthétisées en deux catégories des critères fonctionnels et de service** telles les attentes des voyageurs en matière de dessertes, d'aire géographique à desservir, d'intermodalité et d'intégration tarifaire du SERM **permettent de définir les caractéristiques essentielles suivantes :**

- **mailler les territoires urbains et métropolitains**

**L'aire à desservir doit être la zone d'attraction urbaine de l'agglomération.** Elle doit permettre de satisfaire les besoins de déplacements massifs et répétés vers les lieux de travail, d'études, de services ou de santé, de loisirs, culturels et sportifs.

Le réseau ferré régional composé d'étoiles ferroviaires vieillissantes, de petites lignes périurbaines délaissées et abandonnées, d'un ensemble de petites gares et haltes ferroviaires, lieux d'échanges sur lesquels peuvent se connecter les mobilités douces, constitue un potentiel important. Sa rénovation et l'intégration des deux réseaux urbain et ferroviaire est la réponse adéquate et nécessaire à ces besoins de mobilité des habitants des territoires périphériques.

**Le développement de SERM ne doit pas se faire au détriment du TER qui vise à couvrir une plus longue distance.** Il faut une bonne desserte interne de l'agglomération (SERM) et une bonne relation avec les villes voisines (TER). Le choix de la pertinence des lignes concernées par le projet de SERM est essentiel.

- **renforcement et amélioration des dessertes**

**La FNAUT a relevé des critères importants concernant le type de dessertes et les règles d'exploitation ferroviaire pour pouvoir retenir la qualification de SERM, et les distinguer des TER :**

- des dessertes diamétrales qui évitent des correspondances, dégagent des capacités en gare centrale (ce qui est rendu plus difficile quand la gare centrale est en cul-de-sac comme à Marseille et Lille) et permettent des liaisons traversantes,
- des inter-stations courtes,
- une fréquence de dessertes élevée et cadencée, et renforcée en pointe : cadencement, trame de desserte à l'heure au minimum, heures creuses et week-ends compris, à la demi-heure voire au quart d'heure en heures de pointe,
- une amplitude étendue des services (de tôt le matin à tard le soir) et une offre adaptée au trafic des fins de semaine,
- des arrêts brefs rendus possibles par une excellente accessibilité du matériel roulant assurant la fluidité des montées et descentes.



- **intégration des différents modes** (dont le mode routier)

Les étoiles ferroviaires existantes, qu'il est proposé d'utiliser pour la mise en place des SERM, sont principalement radiales, ne desservent pas l'ensemble du territoire de l'aire urbaine et ne peuvent répondre que partiellement par les liaisons traversantes aux besoins de transport de rocade (banlieue à banlieue). **Pour ces deux raisons, la mise en place des cars express disposant de priorités de circulation (feux tricolores, voies réservées, portions de site propre, etc.) doit impérativement être intégrée au projet.**

- **intermodalité**

Détourner une partie significative du trafic automobile vers le transport ferroviaire doit constituer un objectif essentiel. **Cela suppose l'adjonction, dans chaque gare ou point d'arrêt desservis d'un Pôle d'Échange Multimodal (PEM) dimensionné selon le transfert modal escompté et vers lequel doivent converger des lignes routières de rabattement.** Une meilleure attention portée aux aménagements intermodaux (souvent de détail) pourrait largement faciliter la vie des voyageurs et accroître leur nombre<sup>13</sup>. Elle permettrait d'élargir la zone d'accès aux pôles d'échanges que sont les gares. Elle encouragerait l'utilisateur à ne pas redouter le passage d'un mode à l'autre et à privilégier les transports collectifs.

**La mise en place du réseau express local s'accompagne du développement de pôles principaux de transport dans l'agglomération** (points de correspondances entre lignes périurbaines et régionales, entre ferroviaire et transport collectif routier). Les usagers en attendent un accès élargi à tous les modes de la mobilité (y compris vélos, véhicules partagés, etc.), ainsi qu'à l'information et l'achat de titres de transport, qui ne doivent pas être assurés que par les gares centrales.

- **intégration de l'information, de la distribution et des tarifs**

**Le développement des SERM doit ainsi s'accompagner d'une intégration de l'information, de la billetterie et de la distribution entre les différents prestataires de mobilité** (ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas dans la grande majorité des régions urbaines). L'intégration physique et tarifaire entre le SERM et les différentes composantes de la mobilité urbaine (transports collectifs, vélo, taxi) est déterminante.

- **prépondérance du mode ferroviaire**

Pour la FNAUT, les transports ferroviaires doivent constituer l'armature principale indispensable des transports de l'aire urbaine et, au-delà, être connectés aux transports publics urbains, suburbains et régionaux par l'intermédiaire de pôles d'échanges multimodaux (PEM).

---

<sup>13</sup> Cf. étude FNAUT « Bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares » : <https://fnaut.fr/bonnes-pratiques-de-lintermodalite-dans-les-gares-marc-debrincat/>

Il faut s'assurer que les études prennent en compte l'ensemble des trafics (TGV, Intercités, TER, fret, autoroutes ferroviaires) dans une approche globale car un transport de type SERM renforce l'hétérogénéité des services.

En ce qui concerne le matériel roulant, il doit avoir des capacités d'accélération et de freinage importantes afin de pouvoir s'insérer aisément dans la trame des circulations et permettre l'information dynamique à bord, avoir une capacité d'emport suffisante y compris pour les besoins futurs, permettre une circulation aisée des flux de voyageurs vers les quais et à bord du train, être compatible avec les systèmes de signalisation en cours de déploiement, permettre les circulations vers les pays voisins.

**À noter qu'un appel d'offres européen<sup>14</sup> a été émis le 13 décembre 2023 par SNCF Voyageurs en ce qui concerne un marché d'études et d'acquisition d'Automoteurs Dessertes Métropolitaines** et acquisition des éléments de soutien correspondants : *« Le marché concerne la fourniture de 150 automoteurs au maximum et les prestations associées. Ces automoteurs seront exploités principalement sur les lignes du Réseau ferré national français. Certains automoteurs pourront être commandés dans une configuration apte à circuler sur le réseau de pays limitrophes au territoire métropolitain et notamment en Suisse.*

*Les automoteurs présenteront une configuration de base bi tension (1500V continu et 25kV alternatif) apte à circuler à la vitesse limite de 160 km/h qui pourra se décliner en trois longueurs (une version de 110m maxi présentant une capacité minimale de 400 places assises, une version longue de 140m maxi et une version courte de 83m maxi présentant toutes les deux un rapport places assises longueurs identique à celui de la version de 110m).*

*La configuration de base sera complétée, pour les marchés subséquents, par la levée d'une ou plusieurs options issues du catalogue d'options qui sera décrit dans les documents de la consultation. »*

---

<sup>14</sup> <https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:753958-2023:TEXT:FR:HTML>

## CONCLUSION

À l'occasion de son colloque « Osons le train ! » en mai 2023, la FNAUT a rendu publique une étude, réalisée par Patricia PERENNES du cabinet Trans-Missions, proposant la mise en place d'une « *convention collective des usagers - simplicité et cohérence pour le parcours voyageur* »<sup>15</sup>.

Afin de faciliter le parcours du voyageur, la FNAUT a construit une série d'exigences, un socle sur lequel chaque voyageur pourra s'appuyer dans ses relations avec les parties prenantes du secteur ferroviaire. Leur mise en place permettra de simplifier le parcours du voyageur. Ces « 23 exigences pour le train de 2023 » ont vocation à devenir une véritable « convention collective » des voyageurs, mentionnant les droits minimaux de chacun, quel que soit l'opérateur ferroviaire en charge de son déplacement. Bien loin d'être une simple revendication catégorielle, la mise en place de l'ensemble de ces bonnes pratiques et de ces droits simplifiera l'accès au train et la compréhension de son fonctionnement pour le plus grand nombre.

Ces exigences vont bien souvent dans le même sens que celles imposées par la mise en place de SERM, notamment par la nécessité de faciliter et encourager l'intermodalité :

• **Exigence 1 : Trouver l'ensemble de l'information sur son trajet en un seul lieu, via la création d'un « guichet unique » multi-opérateurs**

Les SERM sont des services qui visent un trajet rapide, pour lequel l'information doit être efficace.

• **Exigence 2 : Disposer d'une information exhaustive et compréhensible sur l'accessibilité**

Une excellente accessibilité des rames permet à tous les voyageurs de pouvoir monter et descendre des rames avec le plus d'aisance possible, ce qui permet de diminuer le temps d'arrêt en gare.

• **Exigence 3 : Trouver l'information sur les modes en correspondance dans toutes les gares françaises**

Pour pouvoir détourner les voyageurs des modes de déplacements automobiles, il faut pouvoir offrir facilement une information disponible concernant les modes de transport collectif disponibles ou les modes doux.

• **Exigence 19 : Transporter son vélo dans des conditions clairement définies**

Permettre le transport de vélo et en informer les voyageurs permet d'encourager ces modes doux de transport, au détriment de la voiture individuelle.

---

<sup>15</sup> Étude et synthèse disponibles : <https://www.fnaut.fr/convention-collective-de-lusager-p-perennes-trans-missions/>

Ces quatre exigences visent à simplifier le parcours du voyageur, notamment lorsqu'il parcourt un trajet intermodal : son voyage doit pouvoir se faire sans entrave, avec une information claire et des accès faciles. Les SERM visent les mêmes objectifs.

De la même manière, les exigences de la FNAUT, contenues dans la proposition de convention collective des usagers, poursuivent un autre but partagé avec les SERM : permettre une distribution facile des billets, avec si possible une uniformisation tarifaire et billettique :

- **Exigence 6 : Acheter facilement sur « un guichet unique » l'ensemble des titres**
- **Exigence 8 : Disposer d'un format de billet standard pour faciliter les déplacements et le contrôle de son titre**
- **Exigence 10 : Disposer d'un billet flexible, qui permet de monter à bord de tous les trains pour un trajet donné, quels que soient l'opérateur ou le type de service**
- **Exigence 11 : Voir sa carte commerciale nationale et les tarifs sociaux acceptés sur l'ensemble du territoire et pour tous les services, harmoniser les conditions tarifaires régionales.**

Ces quatre exigences visent à permettre au voyageur de connaître facilement le tarif applicable à son trajet, les conditions de vente en vigueur, et le format de son billet. **Le développement des SERM doit s'accompagner d'une intégration de l'information, de la billetterie et de la distribution entre les différents prestataires de mobilité** (ce qui est aujourd'hui loin d'être le cas dans la grande majorité des régions urbaines). L'intégration physique et tarifaire entre le SERM et les différentes composantes de la mobilité urbaine (transports collectifs, vélo, taxi) est déterminante.

Notre demande de participation aux instances de pilotage des SERM se combine avec nos demandes de mise en place effective des comités de partenaires de la mobilité régionale et des comités de gestion des grandes gares<sup>16</sup>.

Une véritable démocratisation du secteur des transports doit permettre l'association des représentants des voyageurs aux décisions relatives aux services de transports nationaux, régionaux et urbains, de tous modes, organisés par des autorités organisatrices et doit être étendue au SERM.

La FNAUT et les FNAUT régionales porteront auprès des Pouvoirs publics, des Autorités Organisatrices et des exploitants les demandes qu'elle a émis dans le cadre de cette étude sur les Services Express Régionaux Métropolitains.

---

<sup>16</sup> Étude disponible sur notre site internet : <https://www.fnaut.fr/etude-les-comites-permettant-la-participation-des-usagers-des-transports-publics/>