



 Bureau Mobil'homme BMH

# Lignes politiques pour l'instauration d'un RER métropolitain en région Provence-Alpes-Côte d'Azur



BMH, bureau de sciences sociales appliquées à l'urbain et à la mobilité

Fondé comme *spin-off* de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne

Notre mission :

Comprendre l'humain...

- pour améliorer les politiques publiques
- pour planifier une mobilité soutenable
- pour accompagner les transformations du territoire
- ...

*« Peut-on intervenir sur le territoire sans comprendre les raisons, parfois intimes, qui sont à l'origine des pratiques de mobilité, des modes de vie, des formes de consommation ou encore des choix résidentiels ? Nous sommes convaincus que l'extension de l'infrastructure ne suffit pas, si au préalable, les usages et leurs évolutions ne sont pas finement compris et pris en compte. »*

*(Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet 2019)*



## Une diversité de profils pour une diversité de mandats

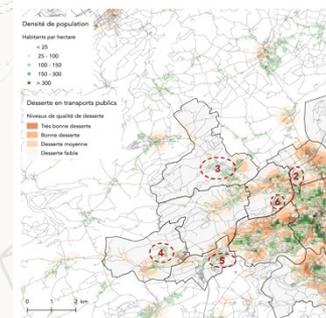
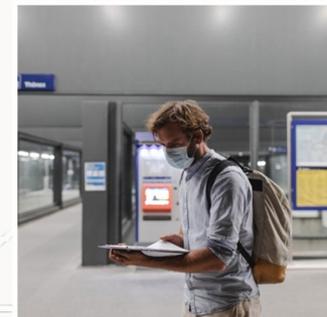
Une équipe pluridisciplinaire - sociologue, ingénieur transports, urbaniste, géographe, architecte, économiste, anthropologue – cheffes et chefs de projet au Bureau Mobil'homme et continuant d'enseigner dans plusieurs universités européennes.

Notre mission de « comprendre l'humain » s'incarne dans la réalisation de

diagnostics d'usage

études prospectives

conseil et stratégies



## Lignes politiques pour l'instauration d'un RER métropolitain en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

1. Courte introduction
2. Posture des acteurs concernant le ferroviaire (européenne > local)
3. Quelques exemples de Benchmark (Strasbourg et Bordeaux)
4. Discussions finales



## Démocratisation de la voiture dans les années 80

- Périurbanisation progressive et diffuse > organisation polycentrique des métropoles.
- Sans une structure de transports collectifs structurée, les mobilités quotidiennes sont fortement dépendantes de la voiture.
  - Congestion, saturation des axes routiers
  - Coûts sanitaires (qualité de l'air, nuisances sonores)
  - Coûts pour les ménages et la collectivité

## Impératif écologique

- Décarboniser nos mobilités, réduction des Gaz à Effet de Serre (GES).
  - Développement des mobilités durables et développement de transports collectifs efficaces et cohérents à l'échelle des territoires.
  - Inciter au report modal de la voiture aux modes doux
  - Orientations actuelles s'orientent principalement sur le ferroviaire
    - Le mode massifié par excellence
    - Structure les réseaux de transport à toutes les échelles (urbaine, métropolitaine, interurbaine, régionale ou nationale)

**> Le ferroviaire, un enjeu majeur pour l'avenir de la planète !**

## But du rapport Mobil'homme

- Analyser finement les stratégies ferroviaires en place
- Comprendre les enjeux sous-jacents à l'instauration d'un RER métropolitain en région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Accompagner et guider les acteurs du territoire dans l'élaboration de lignes politiques
- Forme d'expertise pour lever les freins à l'instauration d'une nouvelle offre RER structurante

# Posture des acteurs à différentes échelles

Echelle	Document	Acteur
Européenne	Cadre européen pour la mobilité urbaine (2021)	Commission des Transports et du Tourisme (TRAN)
Nationale	Stratégie de développement de la mobilité propre (2016)	Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer
	Prospective 2040 – 2060 des transports et des mobilités (2022)	Ministère des Transports
	Schéma directeur pour les grands nœuds ferroviaires	SNCF Réseau
Régionale	Contrat de plan Etat – Région (CPER) PACA	Etat français / Région PACA
	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoire (SRADDET)	Région PACA
Métropolitaine	Plans de Déplacements Urbains (PDU) de la métropole Aix-Marseille-Provence, de Toulon Provence Méditerranée et du Grand-Avignon	Les Métropoles

### Tous pour le fer !

- Levier principal pour décarboniser les mobilités contemporaines
- Répondre aux enjeux sanitaires engendrés par la voiture
- Garantir la cohésion sociale des territoires urbains et ruraux
- Posture nationale qui diffère des autres postures (TGV versus transport du quotidien)
  - Incohérence opérationnelle et manque de complémentarité entre le réseau TGV/TER

*« Après la construction progressive du réseau et de l'offre TGV depuis quatre décennies, il est désormais nécessaire d'orienter les investissements de développement dans le transport ferroviaire en priorité vers les déplacements du quotidien et, pour cela, vers la création de capacités supplémentaires dans les principaux nœuds ferroviaires. » (Rapport SNCF Réseau, page 12)*

*« Un doublement de la part du rail en France en passant de 9 à 18 % éviterait chaque année à partir de 2030 l'émission de huit millions de tonnes de CO<sub>2</sub>. »  
(Prospective 2040 -2060 des transports et des mobilités, page 40)*

### **La Région doit être au centre du dispositif**

- Acteur clé pour le développement du ferroviaire (même du point de vue de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur)
- La LOM rappelle l'engagement central des Régions dans l'élaboration des réseaux express métropolitains
- Un réseau express métropolitain qui doit être collaboratif selon la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
  - Impératif de coopération avec le niveau local (métropoles, communautés de communes) et SNCF Réseau

### **Une notion de service express métropolitain partagée mais peu appliquée**

- Un service express métropolitain qui doit être inscrit dans le territoire, multimodal, attractif, compétitif, collaboratif et durable.
- Au stade de la planification dans la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (faible intégration tarifaire, information multimodale incomplète, concurrence entre les modes, accessibilité à la gare difficile).

## Le car comme un train !

- Réseau de car pour les voyages interurbains (un des 3 modes du réseau express métropolitain de la métropole Aix-Marseille-Provence)
  - Garantir les voyages interurbains
  - Solution sensée être provisoire
- Concurrence directe avec le train (offre bien plus attractive que le train)
  - Prix, fréquence, temps, amplitude.
  - Incohérence entre les deux modes, nécessité d'avoir une réflexion pour rendre ces deux modes complémentaires.
  - Le train est le pilier de l'intermodalité, notamment en lien avec la stratégie des pôles d'échange multimodaux.
  - Le car peut être un frein au développement du rail.



## Des entrées sur le territoire peu accessibles en train

- Impératif de développement des mobilités touristiques durables
  - Amélioration de la desserte des portes d'entrée au territoire (aéroport, gares, ports, etc..)
- Une desserte actuellement peu fonctionnelle
- Le ferroviaire est support au développement des mobilités écologiques et durables des touristes

## Un potentiel présent mais inexploité

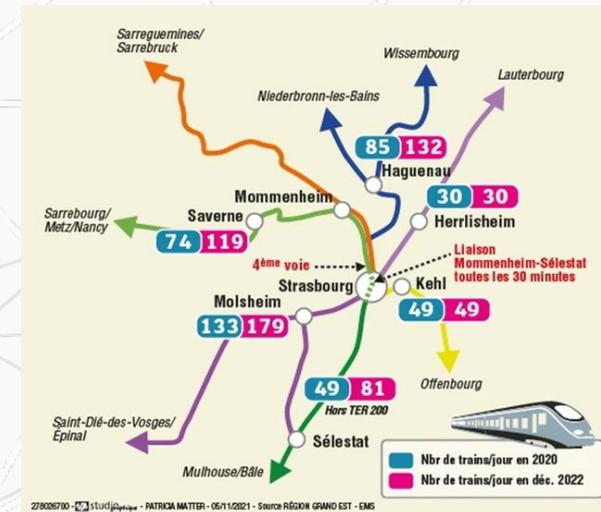
- Consensus sur la nécessité d'optimiser et de moderniser les infrastructures existantes.
- Certaines de ces infrastructures peuvent d'ores et déjà être mises en service pour instaurer un réseau express métropolitain.
- Exemple de la gare de la Blancarde (fortement connectée au tissu urbain).
- Grande quantité d'infrastructures ferroviaire > moyen de mener des expérimentations

### Un calendrier peu cohérent avec l'urgence climatique

- Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur comme impératif pour structurer le mode ferroviaire régional
  - Notamment les travaux souterrains de la gare St-Charles (environ 2037)
  - Plus-value relativement limitée pour le transport du quotidien mais plus pour les TGV.
- Les acteurs partagent ce calendrier opérationnel à moyen et long terme
  - Il n'est pas prévu d'entreprendre des projets ferroviaires à court terme
- Un projet flou et peu transparent
  - Ne facilite pas la prise de position citoyenne
- Nécessité d'hierarchiser les projets à court, moyen et long terme pour avoir une cohérence entre tous les projets.
  - Eviter que le territoire soit figé pendant 10-20 ans par des projets d'envergure.

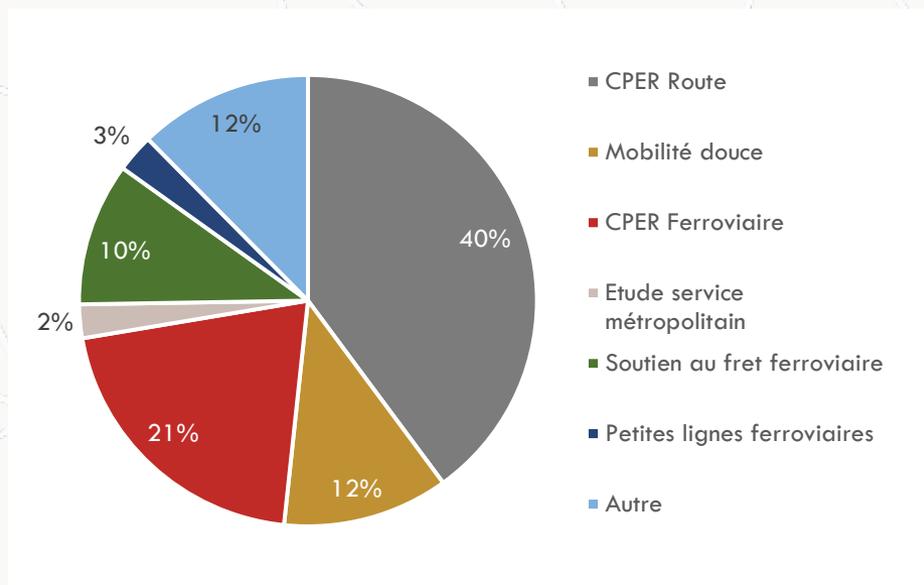
## 4 février 2022, lancement du projet de Réseau Express Métropolitain Européen (REME)

- Augmentation considérable de la cadence des TER, soit une hausse de 84% d'ici la fin de l'année.
  - Un train toutes les 30 minutes entre 5h et 22h (weekends inclus) et un train toutes les 15 – 20 minutes en heure de pointe.
- Un projet porté collaborativement par la Région du Grand-Est et co-financée par la Métropole de Strasbourg.
- Une nouvelle ligne diamétrale, un réseau de car interurbains, BHNS, mobilité active.
  - D'autres lignes diamétrales sont en cours de réflexion



## Un CPER qui encourage le développement du train

- 5 M € sont destinés à l'étude des services express métropolitains
- 5,6 M € sont alloués pour garantir les dessertes fines du territoire
- 35% ferroviaire/40% route



Crédit total 2021 - 2027

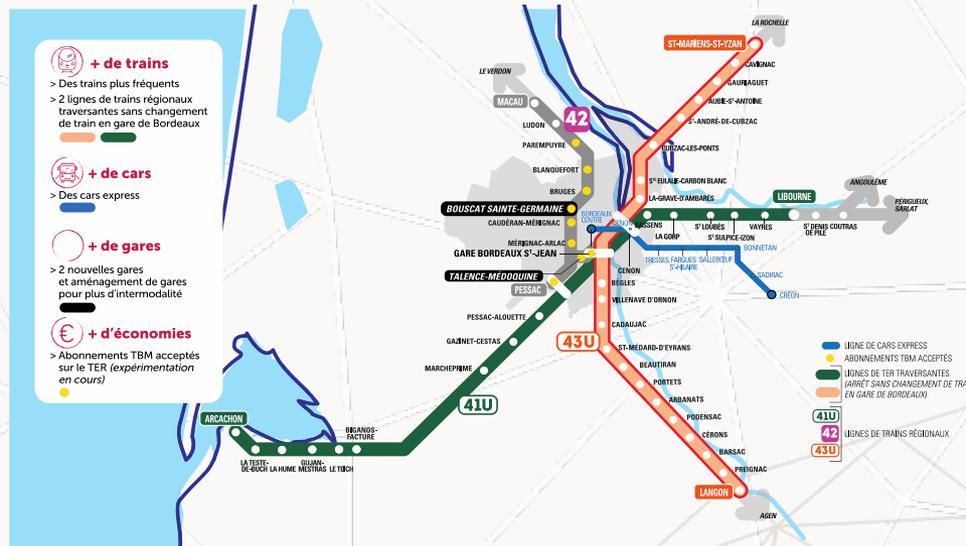
## Une réelle volonté de développer un RER strasbourgeois

- Nécessité d'un portage fort de la part des collectivités, à la fois régionales et métropolitaines
  - La Région du Grand-Est est proactive
- Importance d'une collaboration active entre les parties prenantes du ferroviaire
- Une volonté politique traduite de manière concrète dans les financements

En décembre 2018, élaboration d'une nouvelle fiche de route (2020-2028)

- Un projet axé sur 4 axes principaux : une augmentation de l'offre en TER et la création de nouvelles offres ferroviaires traversantes, la construction de nouvelles gares et haltes, une tarification unifiée au sein du territoire métropolitain et la création de nouvelles lignes de cars régionaux.

**RER Métropolitain  
Bordeaux Nouvelle-Aquitaine / 2020-2028**



Le projet du RER métropolitain évoluera année après année pour atteindre sa cible en 2028, grâce au travail partenarial des différents acteurs. Cette carte présente une vision du réseau en 2028 basée sur les projets validés à ce jour, en août 2020.



## En décembre 2018, élaboration d'une nouvelle fiche de route (2020-2028)

- Une tarification intégrée au sein de la métropole
  - Expérimentation tarifaire au sein du territoire métropolitain
- Un réseau de car pour connecter les territoires n'ayant pas de TER
  - Volonté de complémentarité entre les modes

## Un projet de RER pensé dans son ensemble

- Collaboration entre les parties prenantes (Métropole de Bordeaux, Région Nouvelle-Aquitaine, SNCF Réseau, SNCF Voyageur, Mobilité Nouvelle Aquitaine, Etat français)
- Démarche communicationnelle lisible et efficace
  - Un phasage et des déclinaisons opérationnelles claires
  - Offre une lecture facile et transparente à la population

### La collaboration essentielle entre la Région et les Métropoles

- Un fort portage régional et une collaboration active des parties prenantes (selon les deux cas du Benchmark).
- Portée politique relativement faible à l'échelle du territoire pour faire émerger des projets ferroviaires seul (sans la portage de l'instance régionale).
  - Les Régions doivent assumer leur rôle de chef de file dans le portage des projets de RER.
- A l'échelle du territoire Provence-Alpes-Côte d'Azur, le mode ferroviaire est peu porté par la Région.
  - Collaboration insuffisante avec les métropoles
  - Focalisation des financements sur le mode routier
  - Un manque d'investissement qui peut être la cause de l'inaction de SNCF Réseau sur le territoire
  - Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur, seul vrai projet que la Région porte
- L'Etat français doit davantage soutenir le ferroviaire et la LOM doit être plus contraignante pour les Régions.

### Un projet ferroviaire à réfléchir dans son ensemble

- Des choix politiques qui ne vont pas dans le sens des critères du service express métropolitain.
  - Tarification peu intégrée, le car concurrence le rail.
  - Articulation uniquement axée sur le projet Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA)
- Une communication peu lisible et peu claire, des modalités du projet LNPCA complexes et des informations dispersées.
  - Démarche communicationnelle du projet de RER-M bordelais
- Au niveau tarifaire, il faut garantir l'interopérabilité avec le train et réfléchir à une extension régionale (faciliter les trajets interurbains)
  - Augmentation de l'attractivité de l'offre ferroviaire
- Un réseau de cars qui doit servir de support au réseau ferroviaire structurant (cf. RER-M bordelais)
- La LOM doit mieux accompagner le développement des REM, notamment des réseaux de cars interurbains.

### Développer un RER dès maintenant

- Il existe un potentiel d'infrastructures ferroviaires utilisable.
  - Inventaire des infrastructures et plan de modernisation
- Pas besoin d'attendre la fin de la phase 2 de la LNPCA pour débuter une réflexion de RER sur le territoire.
  - Possibilité d'expérimenter ( > Bordeaux)
- LNPCA n'est pas remise en cause, son calendrier est problématique
  - Nécessite une hiérarchisation des projets ferroviaires pour garantir une cohérence entre les travaux à court, moyen et long terme.
- Réflexion transversale avec le fret.
  - Assurer leur complémentarité

### Fer ou ne pas faire ?

- Malgré un consensus général sur la nécessité de développer le rail, le calendrier dans la région reste peu ambitieux.
- L'autorité régionale doit sortir du discours et s'activer collaborativement avec les autres parties prenantes.
- Rendre l'offre ferroviaire plus attractive > report modal.
- Rail est le support principal au déploiement de la multimodalité sur le territoire.
- Signal fort pour la transition vers des mobilités durables.



**Merci de votre attention !**