



NOS TRANSPORTS PACA

LETTRE D'INFORMATION N°13 – JUILLET 2018

Actualités



Et maintenant ...

[Consulter l'article ...](#)



Une démarche originale

[Consulter l'article ...](#)



Des trains innovants et économes

[Consulter l'article ...](#)

Fin de grève, mais pas la fin des difficultés pour les usagers des trains régionaux ...

Les quelques retours que vous nous faites de vos voyages en train régional ne sont pas tendres avec la SNCF (c'est vrai que vous parlez peu des trains qui sont à l'heure) :

- sur la ligne Les Arcs – Toulon – Marseille, toujours des difficultés avec les premiers trains du matin (retards, suppressions ... y compris pour le seul direct Miramas qui dessert l'aéroport Marseille-Provence) et des problèmes de surcharge sur les trains du soir
- sur la ligne Marseille – Avignon via Cavaillon : suppression du 17h17, retard du 17h55 ...
- sur les lignes Marseille – Aix – Briançon et Briançon – Valence : vos verbatim ci-dessous.

Vous nous informez aussi des retards sur les cars du service régulier ou sur les cars de remplacement en cas de grève, mais vous regrettez de ne pouvoir saisir vos informations via l'appli NOS TRANSPORTS PACA. En effet, et nous le regrettons, nous n'avons pas accès à une base complète et réactualisée des cars mis en

place par la Région avec la SNCF, ni aussi par certaines autorités responsables de transport, que nous relançons régulièrement pour pouvoir disposer de leurs données.

Et la galère ne fait que commencer pour les usagers de la ligne Marseille – Aix – Briançon avec, du fait de l'organisation choisie pour les travaux entre Gardanne et Aix :

- la coupure de la ligne pendant deux mois cet été entre Gardanne et Aix
- la poursuite de la suppression de tous les trains desservant Pertuis
- le rétablissement d'une partie seulement des arrêts supprimés à Picon-Busserine, Ste-Marthe et St-Joseph
- le rétablissement d'une partie seulement des trains supprimés entre Gap et Briançon
- le maintien de temps de parcours prohibitifs sur la ligne des Alpes, pourtant récemment rénovée.

NOSTERPACA vient également d'écrire à la Région et à la SNCF pour s'insurger contre les modifications d'horaires envisagées dans le projet de service TER 2019 et demander la prise en compte de nos remarques et propositions d'ici le changement de service de décembre 2018 :

- coupure des trains Marseille – Avignon à Cavaillon en heures creuses
- suppression de la moitié des arrêts des trains à Istres-Rassuen, Fos-sur-Mer et Martigues-Croix-Sainte
- allongement des temps de parcours entre la Côte Bleue et Marseille, ainsi qu'entre Marseille et Aubagne
- suppression des trains directs reliant Toulon et Aubagne à Vitrolles-Aéroport et Miramas.

Enfin, votre association saisit l'opportunité de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par la Région pour faire part de sa vision des trains régionaux à l'horizon 2021 (voir ci-après).

Merci à toutes et tous pour vos réactions et contributions !

La parole des contributeurs

Train 880160 (Aix 14h31 – Marseille 15h16)

le 25 mai :

« J'espère que la SNCF, qui n'a absolument aucun sens du service et qui n'a aucun sens du respect non plus, se décidera un jour à laisser à d'autre la charge des transports publics. Ceci pour la santé mentale des usagers mais surtout parce qu'il y a des limites à ne pas franchir. Hors, elle vient de les franchir.

Nous sommes actuellement enfermés dans un train les portes verrouillées, sans information (au 21ème siècle, hors période de grève, juste une petite notification c'est pas trop demander !), sans compter les suppressions et les retards (et vous n'avez pas honte d'annoncer des retards croissants de 40 min etc).

Conclusion : merci pour le service et surtout restez en grève, ça marche nettement mieux. »

Train 17366 (Briançon 14h48 – Romans 19h12)

le 20 juin :

« Le climat créé par le comportement de la SUGE (police SNCF) est insupportable. L'accès à la gare de Briançon est restreint, on est obligé de faire le tour (accès via la gare routière, parking vélo impossible), les flics de la SNCF jouent les robocops, sont malpolis, réclament les titres de transport, font des remarques "vous n'avez qu'à prendre vos dispositions"... et créent le sentiment d'insécurité ...

Qu'on mette les moyens financiers et humains sur du fonctionnement, des renseignements au guichet, des agents sur les quais, mais pas dans la police SNCF, et des agents de sécurité en plus à la gare ... J'avais déjà été marqué par le système de fouille et de contrôle sécurité (digne d'un aéroport) mis en place par la Région à la gare d'Aix-en-Provence. J'espère que l'on ne prend pas cette voie-là pour l'ensemble des gares en région. »

Train 881702 (Les Arcs 6h05 – Miramas 8h52)

le 26 juin :

« Le seul train direct Toulon Vitrolles (pour Airbus), supprimé depuis des mois, réapparaît !

Malheureusement, ce n'est que pour l'affichage : aucun train n'est passé.

Nous allons encore devoir perdre 40 min à chaque passage par Saint-Charles. »

Quels transports régionaux en 2021 ?

NOSTERPACA saisit l'occasion de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par « Ma Région Sud » auprès d'opérateurs ferroviaires français et étrangers (réponses fixées au 10 juillet) pour faire connaître sa vision des transports publics en région.

L'ouverture à la concurrence des trains certes ... mais les voies ferrées ?

NOSTERPACA rappelle qu'environ la moitié des problèmes rencontrés par les usagers des trains régionaux est liée à l'exploitation de l'infrastructure : pas seulement l'état des rails, des traverses, de la plate-forme, des ouvrages d'art, qui nécessite parfois des ralentissements en attendant des travaux souvent reportés d'année en année, mais aussi tout simplement la capacité à faire se succéder des trains sur les voies et à quai tant en situation normale qu'en cas de perturbations, souvent inévitables.

La qualité du service ferroviaire ne changera pas notablement si les compétences du gestionnaire d'infrastructure ne sont pas renforcées, à l'image de ce qui se passe en Suisse par exemple.

Sur les lignes secondaires, il est important d'en revenir à des établissements d'exploitation multifonctions (trains + infrastructures) qui ont fait toute la preuve de leur efficacité dans le passé.

Faciliter les déplacements des voyageurs, et non les complexifier !

Comme NOSTERPACA a déjà eu l'occasion de l'écrire à de nombreux responsables, l'objectif permanent doit être la facilitation des déplacements en transport public : être informé de l'ensemble des trains qui circulent, pouvoir acheter son billet facilement y compris pour les tarifs sociaux, passer d'un train à un bus avec le même titre de transport, mais aussi demain d'un train à un autre sur le territoire national, en interrégional et en intrarégional, en situation normale mais aussi en cas de perturbation.

Force est de constater que peu de choses sont écrites sur ce sujet dans la loi de réforme ferroviaire : espérons que les décrets et l'intelligence des autorités responsables de transport sauront dépasser le risque du chacun pour soi des différents opérateurs.

Des logiques de réseau, mais aussi des logiques de territoires

Pouvoir circuler facilement, comme aujourd'hui, du nord au sud de la France, pouvoir franchir mieux qu'aujourd'hui les frontières d'un pays à un autre, c'est important.

Pour les déplacements régionaux (de 30 km en moyenne), l'important est surtout l'intermodalité, l'imbrication du train et des cars avec les transports urbains, avec les navettes de desserte des stations ... A l'image de l'abonnement « Pass intégral » décidé en 2011 et mis en œuvre en février 2018 sur la Métropole Aix-Marseille-Provence, il est important de réfléchir et piloter l'organisation du système de transport à l'échelle territoriale adaptée : les collectivités locales (tout comme les usagers !) doivent être impliquées dans la définition de l'offre de transport ferré sur leur territoire, doivent mettre en place les correspondances adaptées dans toutes les gares, les tarifications combinées ou intégrées.

Cette collaboration doit aussi concerner les régions voisines : l'Occitanie pour les relations de/vers Nîmes, Alès et Montpellier, Auvergne-Rhône-Alpes pour les relations de/vers Grenoble et Valence, le Piémont et la Ligurie pour les relations de/vers Limone (Turin) et Impéria (Gênes), avec la création déjà envisagée de groupements européens de coopération territoriale.

Une efficacité dans la maintenance des trains

Comment mieux garantir une meilleure disponibilité du matériel si ce n'est en assurant l'essentiel de cette maintenance (niveaux 1, 2 et 3) et le pilotage de l'exploitation au plus près des besoins : à Nice pour la Côte d'Azur, à Marseille pour la ligne littorale jusqu'au Var, à Avignon, Arles ou Miramas pour le Vaucluse et le pourtour de l'étang de Berre, à Veynes, Gap ou Briançon pour les Alpes (et le train de nuit).

Des logiques fonctionnelles et territoriales qui se dessinent naturellement

Au-delà des seules 3 lignes auxquelles la Région a circonscrit l'appel à manifestation d'intérêt, il apparaîtrait ainsi logique et efficace de faire émerger, de manière peu différente d'ailleurs de ce qui existe déjà de fait : une zone « Azur » pour l'exploitation des trains de St-Raphaël et Grasse à Monaco et l'Italie (dont la ligne Nice – Breil – Tende – Coni – Limone) ; des trains rapides Marseille – Italie pourraient y être rattachés :

- une zone « Provence » pour l'exploitation des trains de St-Raphaël et Hyères à Marseille, Avignon et Nîmes
- une zone « Alpes » pour l'exploitation des trains de Marseille à Pertuis, Gap et Briançon mais aussi

de Briançon à Valence et de Gap à Grenoble, voire également de Digne à Avignon.

Des amplitudes horaires, des fréquences et des capacités de transport adaptées aux besoins

Par comparaison à des situations similaires dans des pays voisins, l'offre de service ferroviaire sur ces différentes zones devrait avoir les caractéristiques suivantes, compatibles avec les capacités actuelles de l'infrastructure :

- amplitude minimale de 5h30 à 00h30 sur chacun des axes (sauf Alpes au nord de Manosque et au nord de Breil)
- fréquence d'un train omnibus ou semi-direct par demi-heure toute la journée (un par ¼ h en pointe) entre Menton et Cannes, entre La Pauline et Bandol, entre La Ciotat et Marseille, entre Marseille et Aix, sur la Côte Bleue, entre Marseille et Miramas, et moitié moindre au-delà (voire ¼ moindre entre Meyrargues et Veynes)
- fréquence, en outre, d'un train rapide par heure entre Gênes et Marseille, ainsi qu'entre Marseille et Bordeaux (qui ne relèvent pas forcément de conventionnements régionaux), nonobstant le retour aux trains de nuit (Briançon-Paris, Train Bleu, Transversale sud prolongée...) et à une offre structurante de fret ferroviaire.

L'ensemble de l'offre ferroviaire doit être accessible aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux vélos. Ces derniers doivent également trouver en gares et haltes des capacités suffisantes de stationnement sécurisé.

Des tarifications préférentiellement zonales et intermodales, une information voyageur fiable

L'essentiel de la fréquentation étant constitué de courts parcours intermodaux, la tarification doit être « plate » par grande zone telle que définie ci-avant, intermodale, et déclinée sur un nombre très limité de titres (plein tarif, carnet de 10 billets, titre « faibles ressources », abonnement mensuel, abonnement jeunes) : aucune perte de recettes n'est à craindre pour la collectivité, et l'attrait sur les longs parcours repositionne le train par rapport au car et au covoiturage.

Non exclusifs de titres papier, les cartes magnétiques et les titres dématérialisés doivent trouver leurs prolongements numériques dans une information voyageurs fiable, et accessible de manière cohérente sur tous les supports : smartphones, panneaux en gare et à bord des trains ...

Une communication, une promotion tous azimuts sur les nouvelles offres

Au-delà de ses insuffisances actuelles, l'offre de transport public reste très mal connue du grand public. Le train et son partenaire privilégié le vélo doivent être au cœur de tous les messages de promotion à destination de tous les publics, bien au-delà de la sphère médiatique de la mobilité quotidienne et du tourisme.

.