

## Comité de Suivi des Dessertes Ferroviaires du 3 décembre 2021 Paris-Briançon & Paris-Nice

**Participants : voir annexe**

### 1 – Introduction

**Monsieur Mirmand**, Préfet de la région Provence-Alpes Côte d'Azur, introduit le Comité de Suivi des Dessertes Ferroviaires (CSDF) des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Paris-Briançon & Paris-Nice.

Il rappelle que les TET assure un service de grandes lignes rapides entre les grandes villes non reliées par la grande vitesse en permettant le désenclavement des territoires sur des liaisons inter-régionales radiales ou transversales.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, à l'issue du processus de reprise des lignes par certaines Régions, l'État est resté Autorité Organisatrice (AO) de dix lignes de TET :

- trois lignes de jour à réservation obligatoire (Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont Ferrand & Bordeaux-Marseille),
- cinq lignes de jour sans réservation obligatoire (Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon, Toulouse-Hendaye, Clermont Ferrand-Lyon & Clermont Ferrand-Béziers),
- deux lignes de nuit à réservation obligatoire (Paris-Briançon & Paris-Rodez-Albi/Latour de Carol/Cerbère).

Ce réseau dessert 161 communes avec en moyenne 70 trains quotidiens.

Compte-tenu de la longueur de lignes conservées par l'État, de leurs caractéristiques propres, le ministère des Transports a proposé de créer un CSDF par ligne TET, soit neuf CSDF.

Ces CSDF ont été instaurés par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018, précisée par le décret n° 2018 1364 du 28 décembre 2018.

Le CSDF réuni ce jour a pour objectif de présenter :

- l'évolution et la mise en œuvre de l'offre de mobilité,
- la politique tarifaire,
- la qualité de service (régularité, ponctualité et satisfaction des voyageurs),
- l'information aux usagers, notamment en situation dégradée,
- la rénovation et l'acquisition du matériel roulant,
- l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap.

Il s'agit également de recueillir les avis des acteurs concernés c'est-à-dire les parlementaires, les présidents de conseils Régionaux et Départementaux, les maires des villes desservies, les associations d'usagers, de personnes en situation de handicap ou environnementales.

**Monsieur Philizot**, Préfet missionné sur les réflexions d'avenir relatives aux TET, complète les propos de M. Mirmand en précisant que la réorganisation du réseau des TET qui s'est déroulée de

2015 à 2020 s'inscrivait dans une stratégie de construction d'un réseau ferroviaire de longue distance plus efficace : réorganisation des dessertes, amélioration des structures horaires, relance de commande de matériel de jour et de rénovation de celui de nuit...

L'objectif étant de capter plus de clientèle en répondant mieux à la demande de transport. Les résultats observés montrent que lorsque l'offre s'améliore, la clientèle est au rendez-vous.

Il s'agit d'un des aspects de la politique ferroviaire ambitieuse, puisque la desserte de Briançon, notamment, n'est pas sans lien avec le processus de régénération des lignes de desserte fine du territoire.

Il rappelle que l'année 2020, du fait de la crise sanitaire, et l'année 2021, du fait des importants travaux sur la ligne Paris-Briançon, ont été deux années particulières.

Par ailleurs, des premiers enseignements seront présentés suite à la relance de la ligne Paris-Nice en 2021.

Enfin, le gouvernement, conformément à la loi d'orientation sur les mobilités, a présenté au parlement un rapport sur les perspectives en matière d'évolution des TET, pour lequel les discussions sont en cours.

## 2 – Présentation

Le diaporama envoyé par mail en pièce jointe est diffusé.

La **DGITM** présente :

- la desserte adaptée et développée entre janvier et mi-mars, puis de mi-mars jusqu'au changement de service prévu le 13 décembre 2021 (diapositive 8),
- la desserte prévue en 2022 entre le 14 décembre 2021 et la fin mars, puis jusqu'au changement de service 2022 à la mi-décembre (diapositive 9).

Concernant le Paris-Briançon, **SNCF Intercités** présente la fréquentation globale en 2020 (diapositives 10 & 11), ainsi qu'un bilan de la substitution de la ligne via Modane (diapositive 12).

La **DGITM** précise que les travaux, ayant conduit à la substitution, sont situés entre Livron et Veynes et se termineront le 12 décembre 2021. Ces travaux représentent 74 M€ d'investissements (diapositive 13).

La **DGITM** rappelle que la réouverture de la ligne TET Paris-Nice a été inaugurée par le Premier Ministre, le Ministre délégué en charge des Transports et le Président de la SNCF le 20 mai 2021 (diapositive 14).

**SNCF Intercités** présente la fréquentation de cette ligne entre le 20 mai et le 30 septembre 2021 (diapositive 15).

**SNCF Intercités** donne la tarification (réservation obligatoire) proposée sur les deux lignes Paris-Briançon & Paris-Nice (diapositive 16). Cette tarification est similaire à celle appliquée sur les grandes lignes mais avec un effort particulier sur le TET Paris-Briançon, lié à la rupture de charge consécutive aux travaux, ainsi que sur le TET Paris-Nice, lié à sa réouverture.

La **DGITM** présente la régularité sur les deux lignes TET (diapositives 18 à 20).

**SNCF Intercités** présente les indicateurs de la satisfaction des voyageurs (diapositive 21) et le plan d'actions portant sur la qualité de service (diapositive 22) : attractivité de l'offre, nouvelle relation client ainsi que l'information en situation en situation perturbée.

**SNCF Réseau** présente l'état général et de la composition de l'infrastructure garant d'un bon niveau de service (diapositive 23). Un point est également fait sur les travaux envisagés en 2022 ayant un impact sur les services (diapositive 24) :

- entre Paris et Lyon, des travaux occasionneront un impact sur la circulation des trains lors de 25 nuits principalement du samedi au dimanche lors du second semestre,
- autour de Lyon, des travaux de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) impacteront les circulations du lundi au jeudi (week-end préservés) pour sur les sections à voie unique entre Livron et Briançon pendant sept semaines sur le dernier quadrimestre,
- une autre phase de travaux pour la CCR nécessitera de détourner les trains par la rive droite du Rhône du lundi au jeudi entre août et mi-novembre 2022 : SNCF Intercités et SNCF Réseau travaillent à limiter la hausse du temps de parcours (une heure) liée aux manœuvres à réaliser à Valence.

Pour le TET Paris-Nice, la **DGITM** présente les travaux d'allongement des quais latéraux en gare de Marseille Blancarde afin d'accueillir des compositions de onze voitures contre sept voitures actuellement, en les faisant passer de 100 m de long actuellement à 310 m à l'avenir (diapositive 25).

Concernant le TET Paris-Briançon, une amélioration des services en gare sera mise en œuvre grâce à l'implantation d'abris chauffés supplémentaires et l'ouverture à distance de certaines gares, notamment Chorges (diapositive 26). Ces aménagements sont financés entièrement par l'État (793 k€).

La **DGITM** présente la rénovation du matériel roulant prévu (diapositive 28) : pour le TET Paris-Briançon, la mise en service des premières voitures interviendra en février 2021.

Dans le cadre du plan de relance, l'État prend en charge les 44,3 M€ d'investissements nécessaires. La rénovation des voitures du Paris-Nice représente un coût de 46,6 M€ pris également en charge par l'État.

**SNCF Intercités** présente les services proposés aux passagers (diapositives 29 & 30).

### 3 – Echanges

- **Monsieur Serrus**, vice-Président en charge des transports et de la mobilité durable représentant le président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, remercie pour l'organisation de ce CSDF et relève la qualité des informations présentées ce jour. Il comprend les priorisations à faire sur le service régional vs les trains d'équilibre du territoire et leur complémentarité : usagers régionaux, touristes...  
Il indique être favorable aux services et à l'effort collectif pour l'amélioration des infrastructures.
- **Monsieur le sénateur Benarroche** remercie le CSDF pour les informations données, salue la présence des associations d'usagers et souhaite connaître comment l'accueil est réalisé en gare de Marseille Blancarde (Paris-Nice).

**SNCF Intercités** indique qu'à Marseille Blancarde l'accès se fait via des portiques : il n'y a pas d'accueil à l'embarquement.

**M Benarroche** souhaite que ce dispositif évolue.

- **Monsieur Gony, représentant Madame la députée Bouchet**, souhaite savoir si un cabotage, c'est-à-dire la prise en charge de passagers locaux sur de courtes distances avec des arrêts sur davantage de petites gares de la ligne Paris-Briançon, pourrait être mis en place. Il précise que cela améliorerait grandement la mobilité via le ferroviaire sur le territoire en ayant conscience de la problématique de sûreté que cela peut poser.

**Madame Tagand, représentant le Collectif Etoile Ferroviaire de Veynes**, ajoute que le « cabotage » s'est pratiqué pendant des années sans soucis, et qu'il serait source de recettes sans surcoût, tout en complétant l'offre. Elle estime que les considérations liées à la sécurité sont étudiables.

L'ouverture du train de nuit sur les dernières gares du trajet pour la passagers locaux (aucun train le matin) serait appréciable pour les autochtones et les touristes souhaitant laisser la voiture. La sécurité évoquée est facile à résoudre, avec accès aux voitures de places assises uniquement.

**Monsieur Royer, représentant le Collectif Gare à Nous !**, propose que les usagers se mettent dans les voitures de têtes pour pouvoir descendre tout de même à Saillans, Luc et Chorges.

**Monsieur Collignon, représentant l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman**, demande la systématisation des arrêts à Chorges et Luc-en-Diois.

La **DGITM** explique que la question du cabotage revient dans plusieurs territoires. Le travail à mener doit se faire entre les autorités organisatrices : l'État pour les TET, les Régions pour les TER. L'encadrement de ce sujet est fait au travers de convention Etat/Région.

La **DGITM** rappelle que la réglementation, pour des raisons de sécurité, interdit de prévoir des arrêts avec des voitures hors quais en conception.

- **Monsieur Pelloux, représentant Mobilités Alpines**, souhaite savoir :

- TET Bordeaux-Marseille : pourquoi Nice n'est pas en continuité ?

**Madame Jouen, représentant NOSTERPACA Alpes-Maritimes & l'Association pour la Sauvegarde de la Nature et des sites de Roquebrune Cap Martin, Menton et environs**, s'associe à la question relative à l'absence de liaison ferroviaire directe et fiable (les récits de voyage chaotiques sont légion) entre Nice et Toulouse-Bordeaux. Un train de nuit, vu la durée du trajet, serait assuré d'une forte fréquentation et d'une bonne rentabilité.

Elle souhaite que les élus de la région SUD puissent répondre aussi sur leur choix de privilégier la privatisation Marseille-Nice au détriment d'une liaison longue pour désenclaver Nice.

**Monsieur Chagny, représentant l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman**, indique que pour la transversale Sud, le trafic ferroviaire entre Toulon ou les Alpes-Maritimes et l'Occitanie ou la Nouvelle Aquitaine a sensiblement baissé avec la rupture de charge à Marseille avec un report du trafic sur l'avion. Le rapport sur l'avenir des TET recommande d'ailleurs de rétablir le Nice-Bordeaux avec même un bénéfice commercial.

- TET Paris-Briançon : en cas de situation dégradée, il y a eu une diminution très sensible des possibilités de croisement liées au retrait de certaines d'installation, il n'y a pas d'itinéraire de détournement tel que cela avait été préconisé par Cavaillon et Pertuis. Il précise que Mobilités Alpines avait répondu aux contraintes techniques opposées par SNCF Réseau.

**Madame Tagand, représentant le Collectif Etoile Ferroviaire de Veynes**, rejoint M Pelloux sur ce point : cet itinéraire aurait permis de conserver le train de nuit pendant les travaux de 2021 : c'est un sujet à réfléchir et à anticiper pour l'avenir.

Pour la robustesse, **M Pelloux** indique qu'il y a un problème d'agents de conduite avec un arrêt à Veynes sans autorisation d'aller au-delà.

- TET de nuit Paris-Nice : l'offre était pré-existence, il ne s'agit donc pas d'une nouvelle offre.

L'électrification n'est pas un gage de robustesse, mais un gage d'économie.

Les arrêts de Luc et Chorges sont possibles en matérialisant les voitures qui peuvent y stationner et verrouiller les portes des voitures hors quais.

S'il n'y pas d'agent en gare, l'accès notamment pour les PMR et/ou en période de forte neige est très compliqué.

La **DGITM** explique que la section de la transversale sud de Marseille à Nice est extrêmement chargée et que l'autorité organisatrice régionale a souhaité faire circuler des TER. Toutefois, un travail important sur les correspondances entre les TET et TER est effectué.

La **DGITM** explique que le sujet de l'itinéraire de détournement a été longuement débattu : cela n'a pas pu se faire car il y a des contraintes techniques et horaires.

**SNCF Réseau** rappelle qu'il est possible de démonter des installations très peu utilisées qui peuvent avoir des faiblesses de part leur vétusté et dont les coûts de fonctionnement et d'entretien sont élevés. Par ailleurs, les besoins de croisement sont relativement rares.

L'électrification n'est effectivement pas directement un gage de robustesse, mais elle permet de faire circuler tout type de train. A ce titre et donc indirectement, une voie électrifiée présente un caractère plus robuste.

- **Madame Tagand** demande pourquoi le choix du bus a été fait pour la desserte du val de Durance alors qu'un drainage Train, plus efficace en temps entre Veynes et Briançon aurait amélioré le remplissage, mais aussi les conditions de voyage ? Le changement supplémentaire n'est rien en regard de la possibilité de voyager couché et du confort du TER vs le bus (diapositive 8).

La **DGITM** explique la complexité d'organiser un train pour une petite section alpine.

Après de nombreuses discussions, le passage par Modane avec une liaison par autocars est apparue la plus pertinente.

- **Madame Tagand** pose la question du nombre de voitures maximum pour le Paris-Briançon quand il circule couplé au Paris-Nice. Le train sera affiché complet à combien de voitures ? ou à partir du remplissage initial, est-il prévu un scénario à deux rames ? (diapositive 9)

La **DGITM** répond que le TET Paris-Briançon & Nice comporte 14 voitures : deux trains sont séparés en hiver à partir de la mi-décembre.

Le reste de l'année, il y a sept voitures pour le TET Paris-Briançon et sept voitures pour le TET Paris-Nice.

- **Monsieur Chagny** souhaite savoir pourquoi en période de pointes neige les arrêts dans le Diois et à Chorges sont supprimés.  
SNCF Intercités indique que lors des pointes neige, les TET de nuit ont une composition de 14 voitures (4 voitures de forçement pour ces pointes neige). Or, pour 3 gares, Crest, Die et Chorges, les quais ne permettent pas d'accueillir ces 14 voitures et pour des raisons de sécurité, il n'est pas possible d'avoir une partie du train hors quai lors de sa conception.

- **Madame Tagand** indique que la satisfaction client n'inclut pas la réservation, gros soucis habituel : mise en ligne tardive, informations erronées, manque d'informations... Lors des restrictions sanitaires, le Paris-Briançon était affiché complet, et il a fallu réclamer et attendre un traitement équivalent aux autres trains pour obtenir la réouverture des réservations (diapositive 21).

**SNCF Intercités** indique que les billets sont mis à la vente dès lors que le train est certain de pouvoir circuler (matériel et sillon). Sur la période de la crise sanitaire il y a eu beaucoup d'adaptations du plan de transport. Les usagers sont recontactés lorsque ceux-ci laissent leurs coordonnées.

- **Monsieur Chagny** souligne le fait que la desserte de Modane a aussi bénéficié à la desserte de la Haute-Maurienne. Il demande la part des voyageurs du train de nuit Paris-Modane qui ne prennent pas la correspondance pour les Hautes-Alpes et quel est le taux de remplissage du Paris-Modane.

**SNCF Intercités** indique qu'il y a 12 900 voyages sur le Paris-Modane en train. 49% ne font pas de correspondance autocar. Attention toutefois à la lecture de ce chiffre : l'analyse ne porte que sur les voyageurs pour lesquels nous avons identifié cette correspondance. Si le client a acheté son voyage en train d'un côté et son voyage en car de l'autre, nous ne pouvons pas voir dans nos outils qu'il a fait cette correspondance. Par conséquent, 49% est sous-estimé d'autant que la destination Modane n'est pas touristique (encore plus hors période hivernale).

- **Madame Bonhomme, représentant la Communauté de Communes du Briançonnais**, souhaite savoir si l'amélioration de la régularité, présentée slide 20, concerne également une amélioration de la régularité de la desserte de Briançon.  
**Monsieur Griffit, représentant la mairie de Veynes**, conteste que la régularité soit la seule cause des sillons sur la voie unique : pour lui, il s'agit d'un mensonge.

La **DGITM** précise que les données de régularité en 2021 ne sont disponibles que jusqu'en septembre. Or, les circulations entre Paris et Briançon ne reprenant qu'en décembre, l'amélioration de la régularité ne sera mesurable qu'à partir de 2022 suite aux travaux en cours.

**Le Préfet Philizot** indique qu'il n'a pas été dit que l'irrégularité était exclusivement liée à la présence de voie unique, mais qu'elle y participait.

- **Madame Tagand** souhaite connaître les problèmes de construction de sillons sur Veynes Briançon, alors que la desserte ferroviaire, toutes branches confondues est rachitique (diapositive 18).

**SNCF Réseau** explique qu'en effet il y a beaucoup moins de circulations entre Veynes et Briançon que sur des zones plus denses : il faut donc essayer d'articuler les demandes des entreprises ferroviaires qui ont des horaires correspondant au besoin du marché avec plus de trains dans des périodes où les gens vont travailler.

Il peut y avoir un faible nombre de trains quotidiens et avoir les circulations dans ce même laps de temps créant des problématiques de croisement.

- **Monsieur Griffit** pose la question de la capacité des voitures.

La **DGITM** indique que la capacité des voitures rénovées reste la même.

- **Madame Duroc, représentant l'Association des Paralysés de France**, rappelle que le train de nuit Paris-Briançon n'est pas accessible aux PMR et souhaite en connaître la raison. Elle précise que c'est toute une part de la population qui est exclue de fait. Elle demande de changer le matériel pour le rendre accessible PMR, tel que prévue par la loi accessibilité de février 2005, permettant un accès en autonomie des PMR. Par ailleurs, elle demande de penser à la population locale et pas seulement touristique (facilitation de l'accès à Paris).  
**Monsieur Fadel, représentant la Fédération des Aveugles de France**, indique que s'il s'agit d'un nouveau service alors il doit être accessible aux PMR.  
**Madame Tagand** regrette de ne pas avoir profité de la rénovation pour faciliter l'accès PMR avec des compartiments comportant moins de couchettes ou en option de confort.

La **DGITM** confirme que le matériel Corail n'est pas accessible pour les personnes handicapées du fait de son ancienneté. Sa mise aux normes représenterait un coût énorme ne permettant pas de faire la rénovation du matériel présentée. En revanche, suivant la décision du gouvernement les nouvelles rames seront adaptées aux PMR suivant les dernières spécifications techniques d'interopérabilité.

**Le Préfet Philizot** confirme que c'est ce qui a été fait pour le matériel de jour Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont Ferrand.

- **Madame Tagand** demande si les quais de Chorges et du Diois vont être allongés.

La **DGITM** indique que cela n'est pas en projet à l'heure actuelle.

- **Madame Tagand** estime que les gares sans agent ne sont qu'un pis aller : le confort et la sécurité ne sont pas les mêmes dans un « abris chauffé » (diapositive 26). Elle souhaite connaître la possibilité de garder les agents notamment pour Chorges où le personnel va être supprimé, alors qu'à l'heure actuelle, il est présent le matin et le soir pour le train de nuit. Elle rejoint Madame Duroc sur la question de l'assistance aux personnes, qu'elles soient PMR ou pas, et en cas de neige fréquente dans les départements alpins : l'agent en place déneige les quais, mais que fera la télécommande d'ouverture ? Que feront les voyageurs sur la traversée de voies, et le quai patinoire ? Elle rappelle le blocage des trains à l'Argentière il y a trois ans, alors que le réseau routier était praticable. Le glissement vers des locaux indépendants, tout comme les bornes automatiques, est préjudiciable à la qualité du service par rapport à du personnel en gare. Elle s'inquiète de la construction d'un abri à ouvrir à distance si la raison est bien uniquement les retards sur lesquels SNCF travaille activement. Quand le train est en retard, le personnel pourrait être retenu jusqu'au passage du train, comme cela se fait de partout (le conducteur reste bien dans son train).  
**Madame Saudemont, représentant le département des Hautes-Alpes**, souhaite connaître les arrêts où seront construits des abris chauffés sur Paris-Briançon : est-ce que Chorges sera la seule gare qui restera ouverte sans personnel ?  
**Monsieur Griffit** demande que soit apportée une réponse à la question des conducteurs de Veynes.

La **DGITM** convient que le niveau d'accueil n'est pas le même avec des agents.

Le dispositif prévu permettra d'accueillir des voyageurs lorsqu'il y a un retard en dehors des plages de travail des agents.

Seule la gare de Chorges est prévue d'avoir une ouverture à distance.

Concernant les conducteurs de trains de Veynes, il est rappelé que l'AO commande un service : c'est à l'exploitant de s'organiser pour y répondre. L'affectation de la charge de travail aux conducteurs relève de SNCF Voyageurs. L'AO ne connaît pas le lieu d'attache des conducteurs (Paris, Veynes, Briançon...). Il s'agit d'un principe commun à toutes les autorités organisatrices.

**SNCF Intercités** précise avoir choisi de centrer la charge de travail sur un minimum de sites de production et permettre ainsi d'avoir un volume d'activité important sur chacun des sites retenus. La traction des TET de nuit Paris-Briançon est notamment assurée par l'Unité de Production de Portes-lès-Valence.

- **Madame Duroc** souhaite que la gare Montdauphin-Guillestre reste ouverte car elle dessert les stations de Vars, Risoul, Queyras.

La **DGITM** indique qu'il n'est pas envisagé de fermer la gare Montdauphin-Guillestre.

- **Monsieur Royer** revient sur la question des gares fermées en indiquant qu'il y a aussi eu des problèmes en lien avec la substitution via les bus. Par exemple pour Die, il n'est pas rare que le bus arrive beaucoup plus tôt que prévu de Paris, vers 5h au lieu de 6h et dans ce cas-là les usagers se retrouvent dehors, devant une gare fermée et quelquefois sans moyen de communiquer avec ceux qui ont prévu de venir les chercher. Ce dernier mois la situation a été compliquée pour plusieurs personnes.

**SNCF Intercités** précise que les temps de parcours en autocars ont été vus avec le transporteur : il peut effectivement arriver que l'heure d'arrivée soit plus précoce. Ce point sera pris en compte en tant que retour d'expérience.

- **Monsieur Chagny** souligne qu'avec la substitution routière, Luc-en-Diois a bénéficié d'une desserte quotidienne. Il estime souhaitable pour la desserte du Haut-Diois que le train de nuit desserve Luc-en-Diois toute l'année et pas seulement l'été ou le dimanche.

**Madame Tagand** indique que Chorges a été un point de scission de la ligne pendant la substitution, seulement moins 5% sachant que non desservi quand le train est en composition 14 voitures (diapositive 11).

- **Monsieur Gony** demande confirmation que le Paris-Briançon ne sera pas ouvert à la réservation le 29 janvier, ce qui pose des problèmes pour certains événements organisés de longue date et déjà reportés en raison des travaux... Si tel était le cas, il souhaite en connaître la raison relevant que peu d'information a été apportée aux usagers.

**Monsieur Chagny** interroge sur une substitution envisagée pour le 29 janvier et quelle sera l'offre TET lors des travaux (car, train pour Modane, aucune substitution).

**SNCF Intercités** indique qu'effectivement le train du 29 janvier 2022 est supprimé pour des raisons de travaux en région parisienne. Il n'y a pas de substitution routière prévue.

- **Monsieur Chagny** indique que pour le tourisme il serait pertinent de pouvoir vendre un trajet de bout en bout train de nuit et car jusqu'aux Orres, Vars, Serre-Chevalier ou Montgenèvre.

Il demande également pourquoi la saison d'hiver n'est-elle plus sacralisée sans travaux pour permettre la circulation des trains de nuit.

- **Madame Tagand** souhaite savoir s'il est possible de prévoir un ajustement de l'offre quand le train est complet rapidement sur ces périodes supposées moins prisées.  
Par ailleurs, elle insiste sur le fait qu'il faut développer l'offre, dans un contexte où les trains de nuit redeviennent à la mode, même si celle-ci est contrainte.

La **DGITM** indique que cela n'est pas le cas : en effet, l'ouverture des sillons demande un travail important de plusieurs mois, voire plusieurs années.

**Le Préfet Philizot** complète en expliquant qu'il faut également disposer du matériel nécessaire.

- **Monsieur Chagny** demande si dans le cadre de la desserte des lignes fines du territoire, la ligne Livron-Briançon va être classée dans le réseau structurant (relevant à 100% de l'Etat), comme par exemple Vierzon-Montluçon.

**Le Préfet Philizot** indique que la ligne Veynes-Briançon ne fait pas partie des quatorze lignes reclassées dans le réseau structurant. En revanche, un accord a été conclu entre l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour la régénération de la ligne sur la partie provençale avec des financements prévus dans le plan de relance pour les travaux les plus urgents dans la partie drômoise avec des discussions en cours sur la période 2023-30 sur l'ensemble des dessertes fines d'Auvergne-Rhône-Alpes.

- **Madame Tagand** rappelle que le train est un train dit d'équilibre du territoire et pas seulement un train touristique : au vu des annonces gouvernementales sur l'ouverture de nouvelles lignes de nuit, elle s'interroge sur le fait que cette liaison sera bien conservée.

**Le Préfet Philizot** répond qu'il n'y a pas de contradiction entre une réflexion sur le redéploiement d'une offre de train de nuit à l'échelle nationale, type Paris-Nice, et l'attention portée au Paris-Briançon ou Paris-Rodez.

Au contraire, elles seront d'autant plus robustes qu'on sera dans une dynamique de reconquête pour des questions d'exploitation, de capacité à acquérir des matériels neufs : il s'agit d'un effet système permettant de consolider l'offre de train de nuit.

- **Monsieur Chagny** souhaite savoir s'il est envisagé de rétablir la commercialisation des trajets régionaux ou des interrégionaux comme Gap-Briançon ou Die-Gap.

La **DGITM** indique que cette question s'adresse aux autorités organisatrices régionales et devra donc être soulevée dans les instances dédiées.

- **Monsieur Benarroche** revient sur le Paris-Nice pour savoir si, vu le temps de remplissage et la progression attendue, la capacité offerte sur la partie azurienne durant la période estivale va évoluer.

Il demande également combien de places sont prévues pour l'embarquement de vélos et la date de mise en service.

La **DGITM** indique que le matériel rénové prévoit trois places pour les vélos. Ce matériel sera disponible selon le calendrier précisé sur la diapositive 28.

Pour le matériel neuf, le nombre de places est réglementé.

- Concernant la fréquentation du Paris-Nice (diapositive 15), **Madame Tagand** attire l'attention sur un effet doublon avec l'avion non supprimé comme indiqué par la convention citoyenne pour le climat qui diminue l'attractivité de Marseille Saint-Charles.
- **Monsieur Onzon, représentant la mairie de Cannes**, souligne le fait que Cannes et Toulon ont autant de passagers, alors que Toulon a presque 3 fois plus de population.
- **Monsieur Chagny** demande s'il est envisagé pour 2023 un départ de Nice après 20h (19h16 étant un peu tôt).

La **DGITM** convient qu'il est effectivement préférable que le train parte à des horaires aux environs de 22h pour arriver vers 7h. Mais les travaux de régénération du réseau imposent des contraintes ne permettant d'avoir des horaires idéals.

- **Madame Tagand** demande de répertorier les trains de nuit complets afin d'améliorer l'offre en conséquence.



**Contribution suite à la réunion du 3 décembre 2021 du  
Comité de suivi des dessertes ferroviaires  
Trains de nuit Paris-Briançon – Paris-Nice**

**Paris – Nice**

Le taux de remplissage moyen annoncé de 87% traduit une situation de saturation de l'offre (trains complets) une bonne partie de l'année, notamment le week-end et en saison estivale. NOSTERPACA demande donc que le train de nuit soit dédoublé non seulement en saison hivernale, mais également en saison estivale et le week-end hors saison.

La saturation du graphique en heures de pointe vers Nice peut difficilement être entendue, eu égard à l'heure d'arrivée du train de nuit (après 9h) et au fait que la troisième voie réalisée entre Antibes et Cagnes-sur-Mer répondait originellement au souci de libérer la double voie des nombreux trains de nuit qui arrivaient à Nice il y a encore 15 ans.

**Paris – Briançon**

La fréquentation constatée de l'offre de substitution (12 000 voyageurs dans le train de Modane, 8000 au total dans les cars Paris-Chorges et Paris-Briançon) traduit une chute des deux-tiers de la fréquentation du train de nuit Paris-Briançon (70000 voyageurs), ce qui est conforme au constat fait dans la plupart des substitutions de trains par des cars. NOSTERPACA ne peut que regretter, une fois de plus, que les propositions formulées de détournement de ce train via Pertuis n'aient pas été mises en œuvre, non pour des raisons financières ou techniques (lesquelles se sont avérées erronées) mais du fait de rigidités organisationnelles au sein des services d'exploitation. NOSTERPACA réitère sa demande que le détournement (via Grenoble ou Pertuis) puisse constituer la solution naturelle en cas d'aléas.

De même, l'insuffisance de la voie unique (avec ses points de croisement) ne saurait constituer une raison de l'absence de trains supplémentaires en saison, dans la mesure où jusqu'à 11 trains ont pu être accueillis à Briançon un même samedi matin, il y a une vingtaine d'années.

NOSTERPACA souhaite avoir des précisions sur le détail des travaux de simplification des installations réalisés ou envisagés sur les branches Livron-Aspres et Clelles-Aspres de l'étoile de Veynes, étant entendu que toute suppression de possibilité de croisement réduit la capacité de ces lignes, ce qui ne peut constituer une perspective raisonnable dans un contexte de croissance attendue du trafic ferroviaire.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919 - [nosterpaca@gmail.com](mailto:nosterpaca@gmail.com)

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

Site : <http://nosterpaca.over-blog.com/> - Secrétariat : 04 91 33 44 02



## **Annexe : participants**

### **Services de l'État**

- Monsieur Christophe Mirmand, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Monsieur François Philizot, préfet missionné sur les réflexions d'avenir relatives aux TET
- Madame Isabelle Pantèbre, SGAR Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Madame Nadia Fabre, SGAR Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Madame Carole Pesin, Préfecture des Alpes-Maritimes
- Monsieur Cédric Verline, préfecture des Hautes-Alpes
- Madame Sylvie Topenot, préfecture des Hautes-Alpes
- Madame Nathalie Basnier, sous-préfète, adjointe au préfet SGPP Île-de-France
- Monsieur Adrien Le Duc, adjoint au chargé de mission transport et mobilité, SGPP Île-de-France
  
- Monsieur Pierre-Christophe Soncarrieu, DGITM
- Monsieur Benjamin Rougier, DGITM
- Monsieur Martin Cori, DGITM
- Monsieur Sylvain Glantenay, DGITM
  
- Madame Christine Marcaillou, DRIEAT Ile-de-France
- Monsieur Xavier Tassi, DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Monsieur Gilles Chevasson, DREAL Auvergne-Rhône-Alpes
- Monsieur Dominique Mesnier, DDTM des Alpes-Maritimes
- Monsieur Alexandre Noailly, DDT de la Drôme
  
- Monsieur Bruno Cusatis, Alenium Consultants

### **Parlementaires**

- Monsieur Guy Benarroche, Sénateur des Bouches-du-Rhône
- Madame Lucie Cézanne, représentant Monsieur Jean-Michel Arnaud, Sénateur des Hautes-Alpes
- Monsieur Anthony Gony, représentant Madame Claire Bouchet, Députée des Hautes-Alpes
- Monsieur Florent Bishop, représentant Célia de Lavergne, Députée de la Drôme
- Madame Julie Oreggia, représentant Marie-Arlette Carlotti, Députée des Bouches-du-Rhône

### **Collectivités**

- Monsieur Jean-Pierre Serrus, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Madame Isabelle Cornebert, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Monsieur Vincent Mouren, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Madame Sylvie Peuzin, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
  
- Monsieur Jonathan Follet, Région Auvergne-Rhône-Alpes
  
- Madame Bernadette Saudemont, Département des Hautes-Alpes
- Monsieur Marc Javal, Département des Alpes-Maritimes
  
- Madame Isabelle Bonhomme, Communauté de Communes du Briançonnais
- Madame Patricia Ferraioli, Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée
- Madame Justine Honoré, Communauté de Communes de Serre-Ponçon
- Madame Aurélie Charton, Communauté de Communes de Serre-Ponçon

- Madame Marie Pourreyron, Mairie de Cannes
- Monsieur Thomas Onzon, Mairie de Cannes
- Madame Marianne Kaced, Mairie d'Antibes
- Madame Maryse François-Xausa, Mairie de Briançon
- Monsieur Patrick Enjalran, Mairie de Luc-en-Diois
- Monsieur Gérard Griffit, Mairie de Veynes

### **Associations**

- Madame Nicole Tagand, Collectif Etoile Ferroviaire de Veynes
- Monsieur Charles-Henri Paquette, Collectif Etoile Ferroviaire de Veynes
- Monsieur Olivier Royer, Collectif Gare à Nous !
- Monsieur Didier Chagny, Association Rail Dauphiné Savoie Léman
- Madame Catherine Duroc, Association des Paralysés de France
- Monsieur Raymond Pelloux, Mobilités Alpines
- Monsieur Rémi Fadel, Fédération des Aveugles de France
- Monsieur Stéphane Coppey, NOSTERPACA
- Madame Marjorie Jouen, NOSTERPACA & Association pour la Sauvegarde de la Nature et des sites de Roquebrune Cap Martin, Menton et environs

### **SNCF**

- Monsieur François Pasquier, SNCF Intercités
- Monsieur David Potier, SNCF Réseau
- Monsieur Thierry Jacquinod, SNCF Réseau
- Monsieur Patrick Larminat, SNCF Réseau