

Marseille, le 3 octobre 2024

Monsieur François DUROVRAY
Ministre chargé des transports
Hôtel de Roquelaure
246 bd Saint-Germain
75007 PARIS

Objet : Interpellations suite à la réunion CSDF Bordeaux-Marseille du 25 septembre 2024

Monsieur le Ministre,

Nous vous félicitons pour votre nomination, et vous remercions par avance pour votre mobilisation en faveur du transport collectif, et tout particulièrement du train.

Nos représentants ont participé à la réunion du 25 septembre 2024 du Comité de suivi des dessertes ferroviaires de la ligne InterCités Bordeaux-Marseille, sous l'égide de Monsieur le Préfet de la Région Occitanie.

Au-delà des conditions techniques de la visioconférence, rarement optimales, nous avons pu collecter quelques informations et poser quelques questions, sur les réponses desquelles nous souhaitons revenir avec vous.

Consistance du service et capacité de transport

Nous avons réitéré notre constat que la fréquence nominale et la capacité des trains sont insuffisantes sur un axe qui relie des métropoles de +/- 1 million d'habitants. De plus, cet été encore, la fréquence d'un train toutes les 2 heures n'a été assurée qu'à 80 % du fait de trains déprogrammés pour travaux (en plein été !) et de trains supprimés pour aléa.

SNCF Voyageurs a certes mentionné le renforcement récent (+ 1 voiture par train l'été) des rames Corail actuelles, et la commande imminente de 20 nouvelles rames offrant, en unité double, une capacité (840 places + 2x10 vélos) supérieure de 20 % aux rames actuelles. Toutefois, la perspective d'un renforcement de la fréquence est renvoyée aux initiatives des transporteurs (services librement organisés), s'agissant particulièrement de l'emprunt des tronçons de ligne à grande vitesse. Plusieurs questions sont restées sans réponse satisfaisante :

- de nouvelles dispositions ne peuvent-elles être prises pour mieux garantir que la fréquence (minimaliste) d'un train toutes les 2 heures soit respectée (sauf cas rares) : pas de travaux impactant simultanément les deux voies, activation plus dynamique des installations permanentes de contre-sens -IPCS-, mobilisation plus rapide de locomotives de réserves judicieusement localisées ?



- les inévitables aléas d'exploitation (obstacle sur voie, panne, accident de personne ...) ne peuvent-ils faire l'objet de scénarios d'exploitation alternatifs pré-construits de nature à minimiser leur impact sur les voyageurs pour lesquels le trajet en train n'est souvent qu'un maillon d'une chaîne de déplacement (correspondances avec différents moyens de transport, rendez-vous ...) ? là aussi, une utilisation plus souple des IPCS, une localisation optimale des locomotives de réserve, des protocoles plus opérationnels avec les forces de police pour les incidents et autres accidents de personnes (comme à Paris) seraient de nature à diminuer grandement l'ampleur des retards ; le recours aux systèmes-experts comme en exploitation autoroutière serait fort utile.

Desserte des gares de Nice, Toulon, Arles et Beziers

Notre association a rappelé qu'il y a 10 ans les trains de la Transversale Sud desservaient de manière régulière les gares de Nice et Toulon, d'Arles et Béziers.

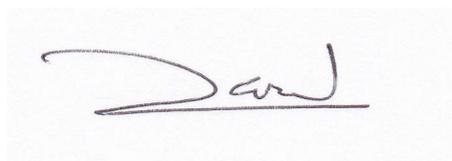
L'exploitation souhaitée en "tubes" du plateau St-Charles à Marseille n'apparaît plus compatible avec la continuité des trains sur le littoral méditerranéen, ce qui se traduit par d'importants désagréments (délais, inconfort) et ratés de correspondance. Aucune perspective n'est annoncée quant à l'emprunt, par les trains de la Transversale Sud, de la gare souterraine St-Charles à terme ni, d'ici là, par la simple desserte de Marseille par la gare de La Blancarde, très bien desservie par les transports publics urbains et les trains régionaux.

Les usagers de la gare d'Arles demandent, depuis plusieurs années, le rétablissement de l'arrêt de l'un et/ou l'autre des derniers trains Bordeaux --> Marseille de la journée. Aucune contrainte technique ne semble s'opposer à une réponse favorable à cette demande. De même, l'absence d'arrêt à Béziers sur certains trains s'explique mal.

Annonces intempestives à bord

Les usagers-clients comprennent la nécessité d'annonces en gares et dans les trains. Toutefois, ces dernières ont connu une explosion ces derniers mois, nuisant désormais clairement à la sérénité du voyage en train, et allant jusqu'à considérer le voyageur au mieux comme un sourd ou malentendant, au pire comme un délinquant en puissance. Nous vous demandons de reconsidérer la nécessité des annonces dans les trains : la seule annonce du prochain arrêt 3 mn avant, et celle (brève) de la nécessité de ne pas oublier de bagages à bord 1 mn avant devrait suffire. La vigilance quant à l'embarquement ou le rappel de la tarification ont davantage leur place sur les quais qu'à bord. Aucune réponse à ces remarques n'a pu être obtenue en réunion le 25 septembre.

Nous tenant à votre disposition pour toute information complémentaire, nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en l'expression de toute notre considération.



Gilles MARCEL
Président de NOSTERPACA



Stéphane COPPEY
Secrétaire général de NOSTERPACA

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919

Membre de France Nature Environnement Provence Alpes Côte d'Azur

14 quai de Rive Neuve – 13007 MARSEILLE – Tél.: 04 91 33 44 02

E-mail : contact@nos-ter-paca.fr - Site : <http://nosterpaca.over-blog.com/>

