



RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

**Direction Générale Transports Mobilité
Grands Equipements
Direction des Transports Régionaux et de
l'Intermodalité
Service des Transports Express Régionaux**

COMITE DE SUIVI DE DESSERTES FERROVIAIRES

12 AVRIL 2024

COMPTE-RENDU

Participants :

Au titre des membres du comité de suivi des dessertes ferroviaires :

En présence :

- Jean-Pierre SERRUS, Vice-président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur délégué aux transports et à la mobilité durable
- Jean-Michel PASCAL, FNAUT

A distance :

- Clotilde HIRSTEL, CLCV
- Denis JACOB, UFC Que Choisir
- Henri PONS, Conseiller départemental des Bouches-du-Rhône
- Serge PORTAL, Maire d'Orgon
- Andrée SAMAT, Vice-présidente du Conseil départemental du Var
- Nicole TAGAND, FNAUT

Au titre des experts :

- Pour SNCF Voyageurs TER Sud : Myriam GODINOT
- Pour SNCF Sud Azur : Stéphane LEBRUN et Marine BOSC
- Pour SNCF Gares & Connexions : Agnès MOUTET-LAMY
- Pour SNCF Réseau : Eric PAWLOFF et Mathilde REUMAUX (à distance)

Au titre de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

En présence :

- Bastien LAURAS, directeur des trains régionaux et de l'intermodalité (DTRI)
- Danye ABOKI, cheffe du service TER
- Sylvie PEUZIN, service TER
- Paul KNOERY, chef de service adjoint des Infrastructures ferroviaires et pôles d'échanges (SIFPE)

A distance :

- Christophe PAUCHON, directeur adjoint DTRI
- Jean-Marc BOUCLIER, chef du service des chemins de fer de Provence
- Isabelle CORNEBERT, SIFPE
- Patricia HARINCK, SIFPE
- Eric LORRAIN, SIFPE
- Emmanuelle PAING, LOM
- Marion PELLEGRINI, SIFPE
- Valérie VERNISSE, LOM

Rappel du contexte :

Le Comité de suivi des dessertes ferroviaires de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a été créé en 2019. Il est issu de la loi « pour un nouveau pacte ferroviaire » de 2018. Il est composé de représentants

d'usagers et des collectivités territoriales de la Région. La précédente réunion de ce comité s'est tenue le 8 mars 2023. Il traite des questions liées à la desserte ferroviaire du territoire régional.

Tous les documents de présentation et les comptes-rendus des réunions du comité de suivi des dessertes ferroviaires sont visibles et téléchargeables sur le site <https://zou.maregionsud.fr/instances-de-concertation/>.

Introduction de Jean-Pierre SERRUS :

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur saisit chaque jour l'importance du système ferroviaire, en tant que colonne vertébrale des mobilités, pour agir sur les grands mouvements qui parcourent la société aujourd'hui que sont la transition écologique, l'amélioration de la qualité de vie et le développement des activités économiques.

Pour autant, le modèle économique des mobilités n'est pas totalement stabilisé aujourd'hui au plan national voire au plan européen. Néanmoins les Régions ont toutes consenti à un financement important des mobilités durables, au travers des budgets qui fléchent leur contribution en fonctionnement avec notamment le financement de l'exploitation des TER qui est de leur compétence mais aussi en investissement avec les contrats de plan Etat-Région avec LNPCA, l'ERTMS... Des mesures nécessaires au respect du plan climat et au développement de mobilités durables ont été prises par les Régions. Elles se sont ainsi dotées d'outils pour décider.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Président Muselier a adopté un budget vert qui renferme l'analyse systématique de toutes les lignes budgétaire et l'évaluation de leur impact sur la transition écologique. Le ferroviaire est au cœur de nos évolutions en matière de transports. Transports qui représentent 30% des enjeux de la transition écologique.

Au dernier contrat de plan Etat-Région 2023-2027, 385 M€ Région et 385 M€ Etat ont été inscrits, soit plus d'1,5 Milliard d'euros de projets avec la contribution de l'ensemble des partenaires dont 45% sont liés au ferroviaire.

Ces priorités sont nécessaires, justifiées et opérationnelles. Il faudra néanmoins que les Etats (en particulier la France) et l'Europe arrivent à résoudre l'équation du système économique. Aujourd'hui les moyens de la DG MOVE, au niveau européen, représentent juste ¼ du besoin au financement de tous les projets.

C'est dans ce contexte de rythme très soutenu de transformation, que notre travail se situe avec pour objectif de pouvoir disposer des moyens nécessaires pour réaliser nos investissements.

Après cette introduction, une présentation des divers points à l'ordre du jour du comité de suivi des dessertes ferroviaires est commentée par le directeur des trains régionaux et de l'intermodalité (cf. document de présentation en pièce jointe et sur le site <https://zou.maregionsud.fr/instances-de-concertation/>).

En tout premier point de la réunion il est noté une **augmentation de la fréquentation** du réseau de transport régional. Pour l'ensemble des TER de la région, plus de 91 millions d'usagers ont fréquenté les gares en 2023 soit une augmentation de près de 14 % par rapport à l'année 2022.

Ce qui représente près de 1 433 millions de voyageurs km en 2023 contre 1 337 millions de voyageurs km en 2022.

Les principaux secteurs affectés sont le secteur Azur avec plus de 18 % d'augmentation et le secteur Ouest Provence avec 8 %, en partie dû à l'accroissement du tourisme.

L'année 2024 commence elle aussi avec une fréquentation record, en augmentation de 7 % par rapport aux premiers mois de 2023, avec une forte hausse du nombre d'abonnés (+ 23 %).

1. Bilan de l'année 2023 (cf. diapositives 6 à 23)

Les statistiques de **régularité** ont été présentées. L'année 2023, avec de nombreux mouvements sociaux de la part de SNCF, présente une régularité faible (87,5 %), quelques explications sont données. La demande de la Région pour un plan d'action régularité est rappelée, ainsi que les chiffres très encourageants de début 2024 (91,2 % de régularité sur les trois premiers mois de l'année).

S'agissant de l'**accessibilité**, la Région a rappelé qu'en 2023, 3 nouvelles gares ont été mises en accessibilité complète : Orange, Toulon et Beaulieu-sur-Mer. 34 gares sont donc accessibles. Restent 8 gares dont les mises en accessibilité seront réalisées d'ici 2029 :

- Briançon et Tende (2024)
- Arles, Cagnes-sur-Mer et Villefranche-sur-Mer (2025)
- Miramas (2026)
- St Laurent-du-Var et La Trinité (2028)

Par ailleurs, a été présenté le bilan 2023 du service **TAD PSH Sud** ainsi que la mise en place d'une **charte accessibilité** avec 7 associations d'handicapés.

S'agissant de la **tarification**, ont été présentées, les évolutions suivantes :

- Augmentation tarifaire 2024 (session décembre 2023)
- Cumul tarif enfant et réduction Zou Solidaire (session décembre 2023)
- Extension des ayants-droits au PZE (session mars 2024)
- Nouvelle tarification pics de pollution (session mars 2024)

Enfin, en clôture de cette partie sur le bilan 2023 la Région a présenté un point sur le **matériel roulant** : le grand programme d'OPMV et de modernisation du matériel roulant du secteur azur sur le TER et concernant le matériel roulant pour les Chemins de fer de Provence, un rappel sur le programme d'acquisition ainsi que sur la rénovation des autorails anciens et leur couplage nécessaire en heure de pointe pour faire face à l'augmentation de la fréquentation.

Phase de questions/réponses :

Intervention de Clotilde HIRSTEL pour la CLCV :

- 1 – Regrette l'augmentation des tarifs pour les occasionnels car aujourd'hui c'est devenu moins cher de prendre la voiture que de prendre le train, même lorsqu'une personne voyage seule dans une voiture.
- 2 – Au sujet de l'accessibilité, il est signalé un écart très important entre le quai et le train dans de nombreuses gares du Vaucluse, rendant l'accès au train problématique voire impossible pour les personnes âgées.

Réponse de la Région :

1 - Concernant la clientèle occasionnelle, il est confirmé que la nouvelle gamme tarifaire a privilégié les détenteurs d'abonnements. De nombreux anciens titulaires de la carte Zou 50/75 se sont désormais reportés sur des abonnements Flex qui correspondent entièrement à leur besoin.

Il est rappelé que la Région a pris en compte le sujet de l'évolution de la tarification occasionnelle héritée de l'histoire avec un patchwork de tarifs différents et totalement inégalitaires selon le lieu d'habitation sur le territoire régional et qui perdurait depuis les premières lois de décentralisation. Une première étape a été réalisée avec la refonte et l'harmonisation totale de la tarification régionale. Cette révolution tarifaire est amenée à encore évoluer et à s'améliorer. La mise en place du SIBR (service d'information et de billettique régional), dont l'attribution du marché de réalisation vient d'être voté, va contribuer à cette amélioration.

Il est rappelé également que la Région travaille à rendre le train et le car plus attractifs que la voiture y compris pour les occasionnels. C'est l'objet de la tarification spéciale « mini-groupes ». Dans ce même objectif a été lancée une expérimentation pour modifier la tarification du Pass Journée qui coûte 20€ par jour pour une utilisation illimitée sur un département par un usager et 35€ sur deux départements et 5€ supplémentaire par accompagnant (au lieu de 10€ avant).

2 - Concernant l'accessibilité des gares et l'adaptation des quais, la Région suit et réalise les travaux inscrits dans le schéma d'accessibilité et d'adaptation des quais selon un agenda d'accessibilité partagé avec l'Etat. Il s'agit par-là d'adapter les quais aux nouveaux matériels roulant (allongement et rehaussement des quais) mais également le traitement de traversée de voies piétonnes génératrices de dangers. Il est précisé que le Vaucluse fait l'objet d'un programme très chargé avec de nombreuses opérations identifiées et pour lesquelles les études sont en cours avec un horizon de réalisation des

travaux entre aujourd'hui et 2030. Sont concernées les gares de : Montfavet, Morières les Avignon, Le Thor, Bédarrides, Courthézon, Saint Saturnin les Avignon, Gadagne.

Intervention de Jean-Michel PASCAL pour la FNAUT :

- 1 – Demande confirmation et information préalable sur la fermeture totale des guichets des gares entre Marseille et Toulon sauf La Ciotat avec pour exemple une demande de remboursement réalisée pour un adhérent de Six-Fours obligé de se rendre en gare de Toulon pour faire sa démarche avec pour corolaire une attente d'1h15 au guichet très fréquenté.
- 2 – Demande de garder les bâtiments voyageurs des gares ouverts du 1^{er} au dernier train, même si le guichet est fermé.
- 3 – Demande de pouvoir aborder tous les sujets en lien avec les trains dans les comités de suivi des dessertes ferroviaires.

Réponse de la Région :

1 – La Région ne ferme aucune gare. Un travail est réalisé en commun avec l'ensemble du groupe SNCF pour rationaliser et optimiser la distribution des titres de transport en mettant en place des équipes mobiles sur plusieurs gares ou en tissant des partenariats publics ou privés afin de permettre l'achat des titres de transport par tous les usagers, sans nécessairement se rendre à un guichet de gare. Ainsi, à chaque fois qu'un guichet qui n'était que très peu utilisé a été fermé, il a systématiquement été remplacé par la présence programmée d'équipes mobiles de la relation client (EMRC) dans la gare ou par la mise en place d'un partenariat (buraliste, office de tourisme...) pour la distribution de titres de transport soit au sein même de la gare, soit à proximité immédiate.

Le schéma de distribution des titres de transports entre Marseille et Toulon a ainsi pérennisé la présence d'EMRC dans les gares de Bandol, Cassis, La Seyne-Six Fours, Ollioules-Sanary, Saint-Cyr-Les Lecques-La Cadière. Les horaires de présence de ces équipes sont affichés sur le fronton de la gare ainsi que sur les sites internet de SNCF Voyageurs, Gares & Connexions, etc.

Pour exemple de solution au cas par cas pour faciliter la vie des usagers, à partir du mois de décembre 2025, les habitants de la vallée de la Roya pourront acheter leur billet dans le train directement auprès du contrôleur au même tarif que s'ils l'avaient acheté au guichet.

2 – Information sur le dispositif « Place de la Gare » par SNCF Gares & Connexions. Plus de 20 projets déjà développés. Travail au plus près avec les collectivités pour trouver une activité qui réponde au mieux à l'activité socio-économique de la ville. Certains des projets ainsi conclus ou en cours de l'être prennent en charge l'ouverture et/ou la fermeture de la gare et pourraient également procéder à de la distribution de billets.

Certains bâtiments voyageurs font également l'objet d'ouverture et/ou de fermeture programmée. Les gares de la ligne des Alpes ont ainsi été équipées de ce dispositif qui permet aux usagers de se mettre à l'abri des intempéries en attendant leur train. De nombreux projets d'ouverture programmée de gares sont en cours. Entre Marseille et Toulon, la gare de Bandol dispose déjà d'un dispositif d'ouverture programmée du bâtiment voyageur dès le premier train. D'autres gares sont en projet.

3 – La Région est tout à fait favorable à répondre à toutes les questions et à tous les sujets de préoccupation des usagers. C'est d'ailleurs ce qu'elle fait au sein de ses différents comités auxquels les usagers participent soit directement soit représentés par des associations. A ce propos, il est rappelé les nombreux comités créés par la loi LOM. Ainsi, 12 bassins de mobilité ont été créés en Provence-Alpes-Côte d'Azur dans lesquels sont représentés tous les élus représentant les territoires. La Région a son propre comité des partenaires qui se réunit tous les trimestres et dans lequel les associations d'usagers sont partie prenante. Toutes les AOM ont également été contraintes par la LOM à mettre en place un comité des partenaires à l'échelle de leur territoire avec une représentation des usagers.

Intervention de Serge PORTAL :

- Satisfait qu'il n'y ait pas de fermeture de gare et de constater que le dispositif « place de la Gare » est maintenu et espère que la gare d'Orgon pourra en bénéficier.
- Demande des précisions sur le sujet de la réouverture éventuelle de gares et particulièrement de celle de Barbentane.

Réponse Région :

De nombreuses demandes de réouverture de gares arrivent à la Région. L'objectif de la Région est rappelé en la matière : Optimiser le fonctionnement de l'existant sans exclure toutefois la possibilité de rouvrir des gares. Toutefois, cela ne pourra être étudié que dans le cadre des projets de SERM et/ou des grands projets tels que les JOP d'hiver 2030 et en partenariat avec les AOM concernées. A date, ce sujet n'est pas une priorité de la Région.

Réponse à une question de Nicole TAGAND dans le fil de discussion de la réunion sur la date et la forme des consultations qui seront réalisées sur l'évolution des services routiers et notamment de la ligne 69 :

Le projet de réaménagement des lignes de transport routières sur le Val de Durance est en cours par les services de la Région. Des évolutions sont prévues au deuxième semestre 2024. Une consultation des associations et des élus locaux sur ce projet pourrait se tenir avant sa mise en œuvre. Les dates et modalités seront communiqués dès qu'ils seront connus.

2. Perspectives 2024/2025 (TER + CP) :

2.1. Nouveautés pour le service Annuel 2024 : (cf. diapositives 26 à 31)

Présentation des **grands événements 2024** (JOP, Tour de France et Festival d'Avignon), ainsi que la manière dont la Région soutient ces événements *via* le renforcement des dessertes.

Il a également été fait un point sur la manière dont les contributions des associations d'usagers sont prises en compte avec pour exemple le décalage du démarrage des travaux de Nice-Breil de 3 semaines afin de préserver la saison d'été du train des merveilles jusqu'à la fin du mois d'août 2024 et la construction d'une offre de service TER de substitution durant les travaux Nice-Breil (15,5 mois) en partenariat avec la Communauté d'Agglomération Riviera Française et en concertation avec les associations d'usagers, les territoires et la Direction des services départementaux de l'Education nationale des Alpes-Maritimes (DSDEN 06) pour les établissements scolaires.

Les évolutions du **matériel roulant** prévues en 2024 ont également été présentées avec la poursuite des programmes d'opérations mi-vie (OPMV) côté Azur et retrofit ERTMS, le début du programme d'OPMV sur les BGC (Est-Provence et Ligne des Alpes), la location de 2 rames à la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour le renforcement de la desserte azurienne et l'intégration de places vélo dans les rames TER 2NPG.

Ensuite, des éléments ont été donnés sur le renforcement de la **complémentarité Car-Train**, tant sur la ligne des chemins de fer de Provence que sur la ligne des Alpes ainsi que quelques éléments sur les grands **investissements prévus côté chemins de fer de Provence** (réouverture du tunnel de Moriez, réaménagement de la gare de Digne, signalisation et SMR).

2^{ème} phase de questions/réponses :

Intervention de Jean-Michel PASCAL pour la FNAUT :

1 – Signale le phénomène qui prend de l'ampleur actuellement dans les trains Regio2N, d'embarquement de poussettes d'enfants non repliables sur les plateformes et qui empêchent complètement l'embarquement des vélos. Les Regio2N ne sont pas adaptés. Demande à ce que les strapontins situés aux emplacements vélos soient retirés pour limiter ce phénomène.

2 – Concernant la nouvelle offre des Chemins de fer de Provence, demande que le train AR qui roule tous les jours de l'été entre Nice et Annot avec prolongation jusqu'à Saint-André, circule également toute l'année en week-end. Départ Nice vers 9h30 et Retour Nice vers 18h.

3 – Concernant les JO 2030, le déploiement des sites concernés reprennent le trajet de l'ancien train Alpes Azur. La FNAUT informe la Région qu'elle est en train de constituer un dossier sur le sujet et qu'elle prévoit de revenir vers elle pour le présenter.

Réponse de la Région :

- 1 – Cf. ci-dessous la réponse à Madame HIRSTEL.
- 2 – La Région prend note et va regarder ce qu'il est possible de faire.
- 3 – Aujourd'hui telle que la candidature de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur aux JOP 2030 est retenue, les sites proposés pour les épreuves sont concentrés sur Nice pour les épreuves de glace et sur la région de Briançon pour des épreuves de ski, notamment de bosses et de surf. Il est aujourd'hui prématuré de définir précisément le plan de transport de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui sera à l'œuvre en 2030. De plus, il y aura également des sites d'entraînement notamment dans les Alpes de Haute Provence. La Région prévoit de travailler à la mise en place d'un plan de transport adapté à cet événement avec l'ensemble des AOM concernées, dont la Métropole de Nice Côte d'Azur.

Intervention de Clotilde HIRSTEL :

- 1 - Concernant l'embarquement des vélos, elle regrette que les rames ne soient plus équipées de crochets pour disposer les vélos mais de 3 emplacements non sécurisés. Les vélos sont les uns sur les autres ce qui nuit à la tranquillité des voyageurs à vélo, obligés de contrôler à chaque arrêt du train que leur vélo est sécurisé. Suggère de réfléchir à une solution plus sécuritaire et sereine pour tous les voyageurs.
- 2 – Concernant les abris à vélo mis en place dans toutes les gares, il est fait remarquer que seuls les détenteurs de la carte Zou ! peuvent y accéder. Demande formulée de pouvoir y accéder avec un simple billet de train.

Réponses :

- 1 – Les systèmes d'accroche des vélos dans les trains diffèrent en fonction du type de matériel roulant et des contraintes d'espace y afférant. Actuellement SNCF est en train d'équiper les rames TER2NPG, qui circulent principalement sur la ligne Marseille-Toulon-Hyères/Les Arcs, de 3 emplacements à vélo. A cette occasion il est rappelé aux usagers à vélo de se concentrer sur les heures où il y a le moins d'affluence dans les trains car en heure de pointe cela peut donner lieu à des conflits d'usage du TER importants.

Par ailleurs, une consultation des associations est lancée spécifiquement sur cette thématique de régulation des vélos dans les TER et pour la mise en place d'une mesure temporaire d'interdiction d'accès aux heures de fortes fréquentations sur la ligne Marseille-Toulon-Hyères/Les Arcs, jusqu'à ce que l'ensemble des rames de la ligne soient équipées d'emplacements vélos.

- 2 – L'expérimentation pour accéder aux abris vélos Région avec le seul billet de train est en cours. Par ailleurs il est précisé que n'importe quelle carte billettique compatible avec le système Zou ! permet d'accéder aux abris vélos Région sous réserve de s'inscrire préalablement sur le site zou.maregionsud.fr

Intervention de Nicole TAGAND :

Les trains pour Marseille-Briançon ne doivent pas circuler aux heures de pointe pendant lesquelles les vélos ne peuvent pas être embarqués. Plutôt qu'un train le matin vers Briançon pendant la pointe, il est demandé de mettre un train à 7h et un train à 9h comme avant le changement d'il y a deux ans pour le deuxième (8h44 au SA 2021. Avancé d'une heure au SA 2022). Il est rappelé l'alerte des associations, à l'époque, sur les difficultés qu'un tel changement allait entraîner et constat que ce positionnement est aujourd'hui problématique en matière d'embarquement de vélos.

Réponse de la Région :

Il n'est pas question d'interdire les vélos dans les trains sur toutes les lignes. L'interdiction d'accès à bord envisagée ne concerne actuellement que la ligne des Arcs qui connaît un problème ponctuel de sur fréquentation et d'inadaptation du matériel. La ligne des Alpes n'est pas concernée par ce sujet, particulièrement dans le sens de la contre-pointe de Marseille vers Aix le matin.

2.2. Rappel des évolutions du service annuel 2024 et perspectives du SA 2025

Dans la suite de la présentation, un rappel des évolutions de l'offre entre 2024 et 2025 est présenté, par secteur. (Cf. diapositives 34 à 44 de la présentation et détails en annexes)

Le service annuel 2025 verra la mise en exploitation du lot 2 (Etoile Azurée) par SNCF Sud Azur et du lot 1 (Intermétropole) par Transdev Rail Sud Intermétropole (TRSI). Les autres secteurs, concernés par la nouvelle convention TER, font également l'objet de renforts d'offre et d'augmentations de service.

➤ Mise en service du lot 1 : Intermétropole Marseille -Toulon – Nice

Pendant les 6 premiers mois de l'année 2025, SNCF TER exploitera cette ligne avec le matériel Corail existant avec 16 TER / jour. La maintenance des rames Corail étant reportée en Avignon au lieu de Nice, des modifications d'offre ont lieu. En effet, les Intervilles, au départ de Nice, de 6h25 et 8h25 (en 2024) sont décalés de + 60 minutes.

A partir du 29 juin 2025, TRSI exploitera la ligne Intermétropole Marseille – Toulon – Nice avec du nouveau matériel Regio2N Omneo. En semaine, 30 TER / jour circuleront (correspondant à un doublement de l'offre Intermétropole par rapport au service 2024) avec un cadencement de 1 train rapide par heure et par sens.

Certaines circulations Intermétropoles marquent un arrêt en gare de Carnoules en 2024, ce dispositif est reconduit en 2025, quel que soit l'opérateur, sur des horaires proches de ceux de 2024.

➤ Mise en service du lot 2 : Etoile Azurée

A partir du 15 décembre 2024, SNCF Sur Azur exploitera les lignes Les Arcs – Cannes, Grasse/ Cannes – Menton – Vintimille et Nice – Breil – Tende.

Les niveaux de desserte attendus sont les suivants :

- Secteur Les Arcs – Cannes : 1 TER par heure et par sens toute la journée circulant jusque Menton, soit une augmentation d'offre de 50% en semaine et 80% le weekend
- Secteur Grasse – Cannes : 2 TER par heure et par sens toute la journée circulant jusque Vintimille, soit une augmentation d'offre de 25% en semaine et 70% le weekend
- Secteur Cannes – Nice : 4 TER par heure et par sens toute la journée, soit une augmentation de 40% en semaine et 100% le weekend
- Secteur Nice – Menton : 4 TER par heure et par sens toute la journée, soit une augmentation de 30% en semaine et 90% le weekend
- Secteur Menton – Vintimille : 2 TER par heure et par sens toute la journée soit un maintien du niveau d'offre actuel.

La ligne Nice – Breil – Tende fera l'objet de travaux de régénérations à partir du 2 septembre 2024 jusqu'au 13 décembre 2025. Un plan de transport de substitution sera mis en place pendant cette période. A partir du service annuel 2026, il est prévu de mettre en exploitation 1 TER par heure et par sens entre Nice et Breil. Ces circulations seront complétées par des navettes Nice – Drap offrant un cadencement de 2 TER / heure / sens entre Nice et Drap toute la journée. Les liaisons entre Breil et Tende seront étudiées pour garantir une optimisation et une bonne coordination entre les services TER, CARF et Trenitalia.

Au-delà de ces fortes augmentations d'offre, certains points sont encore en cours d'étude, notamment :

- La modification du départ de 7H27 des Arcs à 7H57. Ce sujet est toujours en cours de traitement chez SNCF Sud Azur
- Le décalage du départ de Cannes 12H39 en direction des Arcs à 12H11 peut potentiellement impacter des usagers (scolaires le mercredi par exemple)

- Des impacts des travaux de nuit sur différents secteurs qui peuvent soit temporairement, soit définitivement réduire des amplitudes de services sur certains secteurs (par exemple, le 1^{er} départ de Cannes vers Grasse est décalé de + 30 minutes par rapport à 2024).
- Des impacts des fenêtres de surveillance de journée qui sont décalées par rapport à 2024 et amènent à modifier les horaires des TER par rapport à 2024

➤ Evolution de l'offre sur le secteur Est Provence

Des évolutions importantes d'offres ont eu lieu en 2024 sur ce secteur, notamment avec le retour de l'ensemble des navettes Marseille – Aubagne.

Par ailleurs, les lignes Marseille – Aubagne et Marseille – Toulon / Hyères voient leur volumétrie légèrement augmenter en 2025 :

- Ajout de 3 Marseille – Aubagne
- Ajout de 3 Marseille - Hyères

La ligne Toulon – Carnoules – Les Arcs fait l'objet de renfort d'offre avec :

- La création de navettes Toulon – Carnoules
- L'ajout de circulations entre Toulon et les Arcs

Ainsi ce seront 31 TER / jour qui desserviront les gares entre Toulon et Carnoules (vs 22 en 2024) et 25 TER qui desserviront les gares entre Carnoules et Les Arcs (vs 22 en 2024).

Il convient de noter que, à la suite de la création des navettes Toulon – Carnoules, les gares de Pignans, Gonfaron, Le Luc, Vidauban ne seront plus desservies à la ½ heure en fin de journée mais à l'heure. Ce schéma de desserte reprend les principes des futurs services de la LNPCA phase 1.

➤ Evolution de l'offre sur le secteur Alpes

L'offre entre Marseille – Aix – Pertuis reste stable en 2025. Elle avait fortement évolué en 2024 avec l'ajout de 9 circulations supplémentaires par jour. De même, stabilité de l'offre sur les lignes de l'Etoile de Veynes, à l'exception de l'ajout d'une navette Briançon – Gap (départ 18h25 de Briançon) augmentant ainsi l'amplitude de desserte au départ de Briançon.

➤ Evolution de l'offre sur le secteur Ouest Provence

En 2025, l'offre reste stable sur la ligne Marseille – Miramas via Côte Bleue. Cette ligne avait fait l'objet d'évolutions au SA 2023 avec l'ajout de 6 TER/jour supplémentaires. Entre Marseille et Miramas via Rognac, on notera une augmentation de 3 TER en journée mais surtout la desserte de la gare de Rognac par les TER semi direct Marseille – Avignon via Arles. Cette modification de la politique de desserte permettra :

- De répondre aux besoins des usagers de la gare de Rognac (3^{ème} gare la plus fréquentée de l'axe derrière Miramas et Vitrolles Aéroport)
- De répartir la charge des TER Marseille – Avignon via Cavaillon qui étaient les seuls TER à desservir toutes les gares du parcours.

La gare de Rognac sera donc desservie par 67 TER / jour en semaine au lieu de 56 en 2024.

La ligne Marseille – Avignon via Arles connaît une augmentation de + 6 TER / jour en semaine.

La ligne Marseille – Avignon via Cavaillon voit, pour 2025, l'ensemble des TER Marseille – Cavaillon prolongés jusqu'à Avignon, permettant une desserte à l'heure de toutes les gares entre Cavaillon et Avignon toute la journée (sauf pendant les travaux projetés en journée sur cet axe).

La ligne Avignon – Carpentras est renforcée avec l'ajout de 8 TER / jour en semaine.

Les autres lignes ont une offre stable par rapport à 2024.

3^{ème} phase de questions/réponses :

Intervention de Jean-Michel PASCAL :

- 1 – Inquiétude sur la tension de matériel existant sur la Côte d’Azur et notamment pour effectuer les dessertes entre Nice et Monaco.
- 2 – Inquiétude face à l’augmentation des dessertes inter métropolitaines Marseille-Toulon-Nice de voir l’offre TGV diminuer.

Réponse de la Région :

1 - Une rencontre avec les autorités monégasques est programmée sur le sujet du besoin en matériel roulant supplémentaire pour répondre à la forte augmentation de la fréquentation des trains entre Nice et Monaco.

Complément de Stéphane LEBRUN pour expliquer que la création d’un site de maintenance spécifique au matériel roulant circulant sur les lignes Azur à Nice ainsi que la nouvelle organisation de maintenance des trains axée sur le travail de nuit devraient permettre de disposer de plus de rames (suppression des temps d’acheminement et retour d’immobilisations pour maintenance) et d’améliorer la disponibilité des engins en journée.

De plus la location de 2 rames à la Région AURA à partir de mai 2024 jusqu’au début d’exploitation 2025 va permettre également de faciliter le démarrage de l’exploitation sur Azur.

Par la suite, la question de l’acquisition de nouveaux matériels roulant s’anticipe en effet au vu des délais de fabrication du matériel et de la fréquentation des trains entre Nice et Monaco toujours plus accrue.

2 – La Région et SNCF Voyageurs TER ont des échanges réguliers avec SNCF Voyages qui exploite les dessertes TGV. Ces derniers n’ont à ce jour jamais exprimé de volonté de supprimer de dessertes sur cette ligne Paris-Marseille-Nice ou sur les lignes inter secteurs desservant Lyon Part Dieu. Au contraire, ils sont plutôt en demande de création de dessertes supplémentaires durant l’été qui sont actuellement à l’étude chez SNCF Réseau en lien avec SNCF Voyageurs, SNCF Sud Azur et TRSI afin que la desserte TER ne soit pas péjorée par la création de ces sillons supplémentaires.

Le comité prononce un avis favorable sur les évolutions d’offre de services prévues pour 2025 avec une abstention de Madame TAGAND.

3. Information sur les investissements infrastructures

Présentation des grands investissements sur l’infrastructure pour les prochaines années (Cf. diapositives 46 à 52)

Travaux SNCF Réseau 2025 impactants

En 2025, plusieurs chantiers de régénération et de modernisation du Réseau sont prévus, avec des impacts sur l’offre TER :

- Axe Miramas – Avignon via Cavaillon : travaux de journée prévus sur le 1^{er} semestre 2025 avec un impact sur 20 TER / jour (substitution prévue)
- Axe Marseille – Aix en Provence : travaux de journées sur le dernier trimestre 2025 avec un impact sur 18 TER / jour (substitution prévue)
- Axe Marseille – Miramas via Rognac : mise en commande centralisée + mise en accessibilité de la gare de Miramas
- Gare de Marseille St Charles : renouvellements d’appareils de voies
- Axe Marseille – Les Arcs : renouvellements des caténaires, allongement des quais de la gare de Cassis, et divers chantiers de régénérations
- Axe Côte d’Azur : nombreux chantiers de renouvellement de voies, de tunnels ainsi que des travaux effectués dans le cadre du projet HMPV.

L'ensemble de ces chantiers aura un impact ponctuel sur l'offre, les exploitants associés aux équipes de la Région œuvreront pour proposer des solutions de mobilités de substitution.

[Protocole de préfiguration du CPER Etat-Région 2024-2027](#)

La Région a signé avec l'Etat en décembre 2023 le protocole de préfiguration du CPER 2023-2027. Le volet ferroviaire voyageurs prévoit un investissement de plus de 541 M€ pour améliorer le réseau ferroviaire (structurant et de desserte fine du territoire) ainsi que développer et moderniser les gares et pôles d'échanges multimodaux. La part de la Région est établie à 223,34 M€.

[Contrat de performance Gares 2021-2024 et sécurisation des gares](#)

La Région et SNCF Gares & Connexions ont signé en 2021 un contrat de performance des gares ferroviaires régionales visant à améliorer l'attractivité et la gestion des gares dans une démarche d'amélioration continue et d'optimisation des coûts d'exploitation. Ce premier contrat prévoit 40M€ d'investissement sur 4 ans.

Les investissements portant sur la rénovation des gares (30 M€) concernent 3 blocs distincts :

- Bloc de base (rénovation du patrimoine bâti, requalification des abords, remplacement d'ascenseurs, vidéo-protection, remplacement de signalétique, amélioration du confort d'attente),
- Bloc transition énergétique (mesures de réduction des consommations d'énergie, végétalisation, mise en place du tri sélectif),
- Bloc « service + » (gare à ouverture programmée, toilettes automatiques, services).

A fin 2023, 420 opérations ont été réalisées sur 125 gares. 40 opérations sont prévues en 2024.

[SERM](#)

La Région soutient quatre dossiers : le SERM Azuréen, le SERM Aix-Marseille-Provence, le SERM de l'aire toulonnaise et le SERM de l'aire avignonnaise. Avec l'Etat, elle a ainsi identifié dans le volet Mobilité du CPER 2021-27 des enveloppes dédiées à des études et à de premières réalisations. Elle a également lancé une concertation auprès des différentes AOM métropolitaines sur les conditions de réalisation de tels projets. L'instauration du statut SERM représente une opportunité significative pour la mise en valeur du territoire à l'échelle nationale, dont un nombre limité de projets pourront bénéficier. Ce statut pourra s'avérer également un avantage pour obtenir des financements y compris européens, qu'il s'agisse ou non d'appels à projets ciblés.

Dans cette optique, une conférence inaugurale, orchestrée sous l'égide du Préfet de Région et du Vice-Président de la Région en charge des transports et de la mobilité durable, s'est déroulée le 1^{er} mars 2024. L'objectif principal de cet événement : engager un dialogue constructif, en vue notamment d'élaborer une méthodologie de travail pour concrétiser ces quatre projets. La première phase de cette démarche consistera en la labellisation des quatre projets de SERM.

[Ligne de desserte fine du territoire - Etoile de Veynes/Ligne des Alpes :](#)

Priorité du protocole de préfiguration du CPER 2023-2027 :

- Régénération de l'infrastructure de l'Etoile de Veynes = 151 M€
- 1^{ère} opération en volume financier
- 28% du volet ferroviaire voyageurs
- Régénération des branches de Valence, Briançon et Aix-en-Provence

Des interventions urgentes sont prévues en 2024 par SNCF Réseau sur la branche de Grenoble sous peine d'un risque d'arrêt des circulations à court terme. Également, par anticipation des travaux prévus

en 2026 sur la branche de Grenoble, sont prévus des études et travaux dédiés aux ouvrages d'art et en terre.

Ces travaux seront sans impact sur les circulations.

Les diverses études qui s'achèveront en 2024 en lien ou non avec la perspective des JOP permettront de définir les travaux à engager sur les 4 branches de l'étoile en région Sud.

Perspectives JOP 2030

Opérations en cours d'étude dans l'optique de l'organisation des JOP d'hiver de 2030 :

- accélération de la régénération de l'infrastructure de la branche de Briançon (non prévue au CPER 2023-2027)
- amélioration du temps de parcours entre Marseille et Briançon, en sus du programme de régénération prévu au CPER
- adaptation des gares et PEM à proximité ou en interconnexion avec les sites olympiques et paralympiques : redimensionnement des zones d'attente, gestion des flux, adaptation ou création de PEM

En conclusion, et au titre des questions diverses, il est rappelé que la réduction de 20 % du tarif kilométrique pour tous les usagers sur la ligne des Alpes, mise en œuvre en 2023, a pu l'être grâce aux remarques des usagers faites dans le cadre des multiples comités et consultations que la Région organise tout au long de l'année.

La FNAUT confirme les retours très positifs des usagers sur cette diminution du tarif sur cette ligne et demande à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur de revenir sur sa décision de ne plus prendre en compte les cartes « avantages » de SNCF Voyages sur son réseau TER. Il est pris pour exemple la Région Auvergne-Rhône-Alpes limitrophe, et qui partage des lignes avec Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui continue à les accepter sur toutes les lignes de son territoire. Aujourd'hui, un détenteur de la carte Avantages a plus intérêt à prendre le TGV entre Marseille et Nice qu'un TER, plus cher.

La Région note le point, remercie l'ensemble des participants et clôture le comité de suivi des dessertes ferroviaires.

*

* *