



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

11 DECEMBRE 2019

COMPTE-RENDU

Liste des participants :

Membres du comité de suivi de dessertes ferroviaires :

Monsieur Guy BARRET, Maire de Coudoux (membre titulaire)
Madame Pascale BONNAFOUX, cheffe du service Territoires et Europe du département des Alpes-de-Haute-Provence (pour Jérôme DUBOIS, Vice-Président du département des Alpes-de-Haute-Provence, membre titulaire excusé)
Madame Françoise COLARD, association UFC Que choisir (membre titulaire)
Monsieur Christian DAVID, Maire de Carnoules (membre suppléant)
Madame Antonia DUFOUR, Conseillère départementale de Vaucluse (membre titulaire)
Monsieur Matthieu DUTERTRE, chef de cabinet du Maire de Manosque (pour Bernard DIGUET, premier adjoint au Maire de Manosque, membre titulaire excusé)
Monsieur Patrick HAUTIERE, association Consommation Logement Cadre de Vie (membre titulaire)
Monsieur André MOLINO, Maire de Septèmes-les-Vallons (membre suppléant)
Monsieur Christian OZIOL, association UFC Que choisir (membre titulaire)
Monsieur Jean-Michel PASCAL, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – FNAUT (membre titulaire)
Madame Ophélie PAUTOT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports – FNAUT (membre titulaire)
Madame Chantal PORTUESE, Conseillère métropolitaine de Toulon Provence Méditerranée (membre suppléante)
Monsieur Laurent QUARANTA, association des paralysés de France – France Handicap (membre suppléant)
Monsieur Philippe TABAROT, Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (membre titulaire)

Invités au Comité de suivi de dessertes ferroviaires, à titre d'experts :

Monsieur Thierry JACQUINOD, directeur régional SNCF Gares & Connexions
Monsieur Jean-Aimé MOUGENOT, directeur régional SNCF Mobilités
Monsieur Charles CRESSAN, directeur du contrat TER – Direction régionale SNCF Mobilités
Monsieur Jacques FROSSARD, directeur régional SNCF Réseau

Services de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- Monsieur Julien LANGLET, directeur général adjoint Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Monsieur Bruno DESSAIGNES, directeur des trains régionaux et de l'intermodalité Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Madame Miren AGUER, cheffe du service mobilités et intermodalité

- Monsieur Edouard BERGERET, chargé de projets au service infrastructures ferroviaires et pôles d'échange
- Madame Aurélie CHARPENTIER, cheffe du service transports express régionaux
- Monsieur Jean-Claude GOGUILLOT, chargé de mission au service infrastructures ferroviaires et pôles d'échange
- Monsieur Stéphane DAVID, conseiller technique de monsieur Philippe TABAROT
- Monsieur Vincent MOUREN, responsable d'unité plan de transports et exploitation au service transports express régionaux
- Madame Sylvie PEUZIN, chargée de mission au service transports express régionaux
- Monsieur Jonathan PRIESTER, chef-adjoint du service infrastructures ferroviaires et pôles d'échange
- Monsieur Nicolas ROUBY, chef-adjoint du service transports express régionaux

1 – Accueil et présentation des membres du comité :

Après un mot de bienvenue de Monsieur Philippe TABAROT, Vice-Président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, délégué aux transports et président de la séance, aux membres du nouveau comité de suivi de dessertes ferroviaires de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, celui-ci a engagé chaque participant à se présenter lors d'un tour de table.

Monsieur TABAROT a expliqué que ce comité a été créé conformément au décret n°2018-1364 du 28 décembre 2018 en application de l'article L. 2121-9-1 du code des transports et qu'il a pour mission de rendre des avis, observations et recommandations consultatifs à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, autorité organisatrice de transport ferroviaire sur son territoire. Il a précisé que les Régions étaient tenues d'organiser un comité de suivi de dessertes ferroviaires dans un délai d'un an après la parution du décret et que Provence-Alpes-Côte d'Azur était une des premières Régions à réunir son comité, unique et compétent pour l'ensemble des dessertes ferroviaires de son territoire.

Monsieur TABAROT a également fait remarquer que ce comité s'intégrait à la démarche de concertation/consultation des usagers des transports ferroviaires que la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur mène tout au long de l'année en participant à des réunions avec les associations d'usagers et des rencontres en gares, dont seulement deux ont pu se tenir (à Nice et Manosque) avant la mise en œuvre du service annuel 2020 du fait du mouvement social en cours. Il s'est également engagé à reprendre ces rencontres au mois de janvier, dès la fin des perturbations.

Il a ensuite rappelé l'ensemble des éléments constitutifs de l'action régionale en matière de transports ferroviaires.

Monsieur TABAROT a ensuite donné la parole à monsieur Julien LANGLET pour qu'il détaille la procédure de mise en place et d'installation de ce comité de suivi de dessertes ferroviaires.

2 - Installation du comité :

Monsieur LANGLET a détaillé, en s'appuyant sur une présentation projetée en séance et jointe au présent compte-rendu, le contenu proposé pour le règlement intérieur du comité afin d'en définir ses modalités de fonctionnement. Ce projet de règlement intérieur avait préalablement été adressé par mail aux participants et également remis en séance. Il a expliqué que ce règlement reprenait pour l'essentiel les dispositions du décret, notamment concernant les thèmes sur lesquels le Comité est informé ou consulté. Il y est prévu, en outre, la possibilité, en plus de la réunion annuelle du Comité, de consulter les membres par voie dématérialisée.

Il a donc été précisé que le Comité était informé sur :

- la mise en œuvre de l'offre de transport ;
- le suivi de la ponctualité et le respect des correspondances avec les autres services ;
- le suivi de la propreté ;

- la qualité de l'information aux voyageurs, notamment en situation dégradée ;
- le suivi de la réalisation des objectifs de mise en accessibilité.

Et que le Comité était consulté sur :

- les évolutions envisagées de la politique de desserte conventionnée, notamment en ce qui concerne l'articulation avec les dessertes du même mode en correspondance ;
- les projets d'évolution de la tarification des services concernés ;
- les projets relatifs à l'information des voyageurs et à l'amélioration de l'intermodalité ;
- les projets de rénovation et d'acquisition du matériel roulant affecté à l'exploitation des services concernés, notamment les caractéristiques, en matière de confort, d'accessibilité ainsi que de performance énergétique et écologique.

Le texte a prévu également que l'autorité organisatrice de transport ferroviaire en fixe sa composition (Art.2), en nomme ses membres, titulaires et suppléants, sur proposition des collectivités territoriales et des associations concernées pour une durée de six ans (Art. 3).

La Région a ainsi sollicité les 6 délégations départementales de l'association des maires de France, les 6 départements, les trois métropoles du territoire régional et la délégation régionale de l'association des paralysés de France-France Handicap pour qu'ils proposent chacun un représentant titulaire et un suppléant. Elle a également sollicité les délégations régionales de la fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), de l'association Consommation Logement Cadre de Vie (CLCV) et de l'union fédérale des consommateurs (UFC) Que choisir pour qu'ils proposent chacun deux représentants titulaires et deux suppléants.

Il a enfin été précisé que la Région élabore un compte-rendu de séance et le transmet par voie électronique pour avis des membres du comité, dans un délai raisonnable et qu'elle attendra l'approbation de ce compte-rendu par chacun des membres pour le publier sur son site web.

Monsieur TABAROT a rappelé que ce Comité devait être un espace de concertation et d'échanges et qu'il appelait l'attention des participants sur la nécessaire confidentialité des débats et documents remis avant leur publication. Il a précisé que les échanges du Comité feraient l'objet d'un compte-rendu dont le projet serait remis à tous les participants pour validation et seulement après rendu public.

Les participants n'ayant pas d'observation sur le règlement intérieur, ce-dernier a été adopté.

3 - Information (diapos 6 et suivantes) :

Monsieur LANGLET a présenté le bilan chiffré de l'année 2019 en matière de transport ferroviaire. Il a précisé que ce bilan était présenté, concernant les TER, en comparaison avec l'année 2017, l'année 2018 ne pouvant pas servir de référence du fait du mouvement de grève qui a duré pendant plus d'un trimestre et qui a fortement impacté tant la fréquentation que les taux de suppression et de retard des trains.

- En termes de fiabilité :

Il apparaît un taux de fiabilité des TER en augmentation de 9 % par rapport à 2017. Le taux annuel global de régularité 2019 est excellent avec 89,8% à fin septembre (le meilleur niveau, en 2011, était de 88,1% de régularité). Il s'approche déjà de l'objectif contractuel 2020 de 90 %, fixé par la nouvelle convention Région SNCF pour l'exploitation des services TER.

Les deux lignes TER à forte fréquentation quotidienne montrent un taux de fiabilité particulièrement satisfaisant :

- Azur (Les Arcs/Grasse/Cannes-Vintimille) est fiable à plus de 92 %
- Marseille-Hyères/Les Arcs est fiable à près de 90 %.

La baisse de la fiabilité de la branche Valence s'explique par le mauvais état de la voie d'une part et des mauvaises correspondances à Valence.

La ligne des chemins de fer de Provence fait montre également en 2019, avec 95,65 % de régularité (au-delà de l'objectif contractuel de 93,6 %) et 1,9 % de suppression, d'un très bon taux de fiabilité.

- En termes de fréquentation (diapos 9 et 10)

La fréquentation des TER est en augmentation de 2 % par rapport à 2017 malgré le long mouvement de grève de 2018 qui a contribué à une perte de confiance des abonnés. Il faudra analyser quels seront les impacts des mouvements sociaux actuels sur cette dynamique de fréquentation.

Les trois lignes TER les plus fréquentées augmentent encore leur fréquentation de 7 à 14 points en 2019 par rapport à 2017 (les Arcs-Vintimille, Marseille-Vintimille et Marseille-Les Arcs). Les chiffres de fréquentation en baisse sur la ligne des Alpes s'expliquent par la situation particulière des travaux MGA, avec une ligne interrompue à partir du 1^{er} juillet, ainsi que par le fait que les données n'intègrent pas la fréquentation liée au pass intégral.

Pour les chemins de fer de Provence, il est constaté une hausse de la fréquentation en bas de la ligne grâce notamment à l'utilisation du pass ZOU! Etudes depuis le mois de septembre. La fréquentation du haut de la ligne est stable en raison de la fermeture du tunnel de Moriez et du transport des usagers de la ligne réalisé par des bus de substitution.

- Propreté/ Information des voyageurs /résultats enquête qualité SCAT (diapo 11)

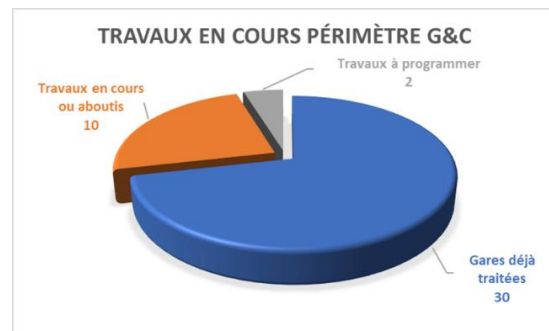
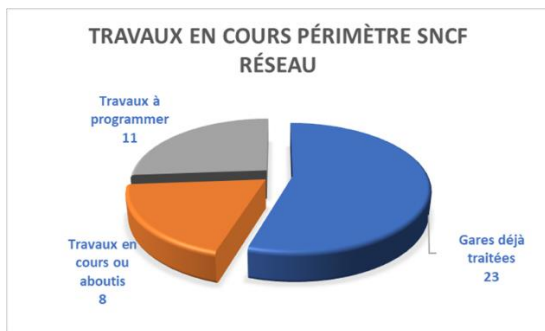
Il s'agit des premiers résultats sur 12 mois de l'enquête de satisfaction des voyageurs diligentée par la Région dans l'objectif de mesurer l'efficacité des moyens mis en place par SNCF Mobilités pour répondre aux objectifs 2019 formalisés dans le contrat.

En matière d'information voyageurs, la Région a fixé un objectif à SNCF Mobilité de 81 % de satisfaction globale. L'enquête SCAT relève un taux de satisfaction globale de 89,9 % (supérieur à l'objectif). La ligne Avignon-Carpentras avec 96,3 % apparaît comme la plus satisfaisante en matière d'information voyageurs et la ligne Grenoble-Briançon avec 81,5 % la moins satisfaisante tout en restant toutefois au niveau de l'objectif.

En matière de propreté, la Région a fixé un objectif à SNCF Mobilité de 73,5 % de satisfaction globale. L'enquête SCAT diligentée par la Région relève un taux de satisfaction globale de 59,1 % (inférieur à l'objectif). Le meilleur taux de satisfaction se situe là encore sur la ligne Avignon-Carpentras (90,9 %) et le plus faible sur la ligne Interville Marseille-Lyon (46,6 %).

- Schéma Directeur d'Accessibilité/ Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) (diapos 12 et 13)

Monsieur LANGLET a passé la parole à monsieur GOGUILLOT afin qu'il présente le bilan de l'agenda accessibilité. Ce-dernier a précisé que cet agenda intégrait la chaîne complète de déplacement et pas uniquement le transport ferroviaire dont traite ce comité. Il a ainsi rappelé que cet agenda introduisait une date butoir pour rendre accessible les points d'arrêts prioritaires listés de 2021 pour le routier et 2024 pour les gares. Concernant le périmètre ferroviaire, il a précisé que les travaux prenaient entre 5 et 6 ans pour être réalisés d'autant que l'agenda prend également en compte les allongements de quais, chaque quai accessible allongé devant être rendu accessible dans son intégralité.



Il a été rappelé que pour le périmètre ferroviaire SNCF, 42 points prioritaires ont été identifiés selon différents critères portant sur la fréquentation ou la présence d'établissements accueillants des personnes en situation de handicap et qu'à ce jour, les espaces intermodaux et les bâtiments étaient tous accessibles ; les quais l'étaient dans 21 gares (30 à fin 2020) et que les 12 autres points étaient en cours d'étude.

Enfin, il a été mentionné que le service « Accès TER » d'accueil en gare et d'accompagnement jusqu'à la place dans le train pour les personnes handicapées voyageant uniquement en TER était opérationnel dans 23 gares du territoire.

Pour les Chemins de Fer de Provence, il a été rappelé qu'un programme complet de mise en accessibilité des gares dans la partie basse de la Plaine du Var était en cours de réalisation, avec en parallèle, un volet acquisition de matériel.

A ce stade de la présentation, monsieur QUARANTA est intervenu pour préciser que les cars de substitution mis en place par les chemins de fer de Provence ne sont pas accessibles. Il a également mentionné l'intérêt qu'il y aurait à demander aux transporteurs de faciliter systématiquement l'accès aux handicapés.

- Evolution de la tarification (diapo 14)

Messieurs LANGLET et DESSAIGNES ont présenté les dernières évolutions en matière de tarification. Le Pass Zou ! Etudes a bien rencontré son public au regard des 60 000 billets unitaires gratuits édités au mois d'octobre 2019 (en comparaison aux 300 000 billets à 50 % achetés sur toute l'année scolaire dernière dont 20 000 sur le mois d'octobre 2018). Plus d'1 million de voyages gratuits pourraient ainsi être effectués au cours de l'année scolaire par les 100 000 titulaires du pass.

Monsieur LANGLET a fourni les chiffres du Pass Intégral métropolitain (10 000 porteurs à la rentrée 2019) très encourageants en comparaison aux 5 000 abonnés TER + abonnements RTM/Bus urbain 2018.

- Information des voyageurs et amélioration de l'intermodalité (diapo 15)

Monsieur DESSAIGNES a poursuivi en précisant que le site zou.maregionsud.fr qui a été lancé le 27 novembre 2019 est amené à se développer dans l'année à venir, avec de nouvelles fonctionnalités comme la vente de billets et de pass. Il a été mentionné que l'information intégrera désormais le temps réel, ainsi que les offres de covoiturage ou les vélos en libre-service.

- Matériel roulant (16)

En matière de matériel roulant, il a été précisé que l'année 2019 a été marquée par la livraison des rames TER 2N PG renouvelées et la radiation des rames RRR, très critiquées par les usagers, ainsi que par la commande par la Région de 5 trains Régiolis qui commenceront à être livrés dès la fin de l'année 2020.

- Service Annuel 2020 (TER + CP) (diapo 18)

Monsieur Bruno DESSAIGNES a présenté le nouveau service annuel TER 2020 comme une reconduction avec quelques améliorations du SA 2019. Toutefois, la consultation numérique des usagers ouverte depuis le 4 novembre 2019 sur l'application « Usagerster » ayant révélé quelques points de tension, il a précisé qu'un travail était engagé avec SNCF pour apporter des solutions aux usagers fortement pénalisés.

A la suite de ces présentations, un débat s'est installé entre les membres du comité de suivi de dessertes ferroviaires.

Madame Ophélie PAUTOT, usagère FNAUT sur Marseille-Toulon a fait part du désarroi des usagers de la ligne Marseille-Toulon qui depuis le début des travaux se voient malmenés du fait de la restitution de la voie aux circulations des trains systématiquement en retard le matin, sans information préalable. Ceci entraîne des suppressions et retards de trains. Elle a précisé que les informations données par SNCF Mobilités étaient systématiquement erronées, les bus de substitution annoncés par affichage dans la gare n'étaient pas non plus toujours présents. Face au défaut d'organisation et d'information cohérente de la part de SNCF, elle a fait part au comité de l'obligation pour les usagers de créer leur propre page internet afin de communiquer entre eux et trouver des solutions d'entraides en parallèle.

Elle a ensuite ajouté que la capacité des rames circulant sur cette ligne n'était pas suffisante en précisant qu'un jour sur deux un grand nombre d'usagers de la ligne faisait le trajet dans les escaliers.

Madame PAUTOT a mentionné que les méthodes de comptabilisation des retards de trains de la SNCF étaient à revoir en précisant que celle-ci commençait à compter un train en retard au-delà de 5 mn et 59 secondes alors que dans les autres pays européens le retard était comptabilisé à partir de 5 mn et 1 seconde.

Enfin, elle s'est fait le relais d'usagers demandant la création d'une ligne de cars reliant Toulon, Ollioules et La Ciotat.

Monsieur Matthieu DUTERTRE a fait remonter les difficultés subies par les usagers de la ligne Manosque-Marseille-La Brillane cet été pendant la coupure pour travaux de MGA2. Il a fait remarquer que les cars de substitution qui avaient été mis en place ont été pris d'assaut et que de nombreux usagers ont dû rester sur le quai. Il a ainsi fait le rapprochement avec le mauvais taux de fréquentation de cette ligne TER probablement dû à la lenteur des trains qui y circulent en comparaison aux cars.

Madame Pascale BONNAFOUX a rappelé que l'engagement pris au CPER par le département des Alpes-de-Haute-Provence concernant cette ligne TER était d'y faire circuler 1 train par heure en pointe afin de répondre aux besoins des territoires reculés. Elle a également fait remonter la nécessité pour les chemins de fer de Provence de construire des horaires qui répondent aux besoins des pendulaires résidant dans les vallées et qui viennent travailler à Digne afin de les inciter à utiliser ce moyen de transport. Elle a en effet constaté que cette ligne était plus axée sur le tourisme que sur l'utilisateur du quotidien.

Monsieur Patrick HAUTIERE a souhaité que l'an prochain les trois années 2017-2018-2019 soient mentionnées sur le bilan fiabilité.

Monsieur Christian DAVID a souhaité que la gare de Carnoules bénéficie d'une mise en accessibilité. Il lui a été répondu que pour l'instant Carnoules n'était pas inscrite à l'agenda d'accessibilité ainsi que l'ensemble des gares moyennes du territoire. Celles-ci pourront être prises en compte dans l'agenda par la suite, lorsque les 42 gares prioritaires auront été traitées.

Monsieur Philippe TABAROT a fait remarquer que les chiffres de fiabilité et de qualité n'étaient pas opposables mais qu'en revanche il était très attaché à écouter le ressenti des usagers. Concernant la ligne Marseille-Toulon il a rappelé que les retards et suppression de trains sur cette ligne étaient engendrés par la restitution tardive des travaux. Il a demandé à monsieur Jacques FROSSARD d'expliquer aux

usagers les difficultés rencontrées en matière de travaux sur cette ligne, tout en convenant que la situation n'était pas acceptable.

Concernant la ligne des Alpes, monsieur TABAROT a noté que cette ligne avait multiplié les difficultés avec l'incendie de la gare de Saint Auban, les travaux engagés entre Aix et Marseille qui ont contraint à la coupure de la ligne pendant quatre mois des substitutions difficiles. Il a expliqué la démarche mise en place par la Région pour répondre au plus vite à l'affluence sur les substitutions proposées et a regretté les désagréments subis par les usagers. Il a confirmé que le retour d'expérience 2019 servira à améliorer la substitution qui sera mise en place en 2020 et que les équipes travaillent sur le scénario afin de ne pas reproduire ce qu'il s'est passé l'an dernier. Il a affirmé que les substitutions mises en place seront réalisées soit par SNCF, soit par la Région avec des cars LER ZOU ! déjà tous accessibles.

Monsieur TABAROT a confirmé la volonté de la Région de préserver cette ligne car elle représente un lien essentiel et quotidien entre les Alpes et la métropole marseillaise. A ce propos, il a rappelé tous les investissements de la Région pour sauver l'étoile de Veynes.

Sur sa partie basse, il a mentionné que lors de l'incendie de la gare de Saint-Auban, la Région s'est battue pour garder ouverte la ligne, même si l'arrêt en gare de Saint-Auban avait dû être supprimé. Les travaux de rénovation du poste d'aiguillage de la gare suite à cet incendie ont pris du retard, toutefois, monsieur TABAROT a confirmé que les croisements de trains à Saint-Auban seraient à nouveau possibles au plus tard au mois de février 2020. Il a rappelé l'ensemble des projets d'infrastructure sur le haut de la ligne ainsi que ceux en matière de matériel décarboné pour lesquels la Région s'investit au quotidien. Il a précisé que les travaux engagés sur MGA2 représentaient le plus gros investissement au CPER de la Région. Pour la partie « Valence » de l'étoile de Veynes, monsieur TABAROT a confirmé que les financements étaient bouclés et que les travaux devraient démarrer en 2021. Il a également mentionné que la partie Grenoble de l'étoile était également en bonne voie d'être sauvée même si les financements n'étaient pas encore bouclés sur l'intégralité. Enfin, le président a rappelé la position de la Région au sein du débat national sur les petites lignes et a précisé que la LOM devrait apporter de nouvelles solutions à la desserte des territoires reculés.

Monsieur FROSSARD a pris date pour une réunion avec la FNAUT pour expliquer l'ensemble des problèmes que connaissent les travaux de rénovation des voies de la ligne Marseille-Toulon. Concernant la ligne des Alpes, il a confirmé que si le mouvement de grève en cours ne venait pas perturber la poursuite des travaux du poste d'aiguillage de la gare de Saint-Auban, celui-ci devrait être livré début février 2020. Il a également précisé que la livraison des travaux MGA2 était programmée pour la fin de l'année 2021.

Monsieur Jean-Michel PASCAL a mentionné la réunion téléphonique qui s'est déjà tenue entre la FNAUT et SNCF Réseau et a demandé à ce que des pénalités soient mise en place pour compenser les problèmes subis par les usagers.

La Région a pris acte de cette demande et a mentionné l'inscription de ce principe de pénalités dans le contrat qui la lie avec SNCF Mobilités. Cependant rien ne lie la Région avec SNCF Réseau qui est responsable des travaux sur les infrastructures ferroviaires. Monsieur TABAROT a précisé qu'avec l'ouverture à la concurrence la Région appliquera le même principe de pénalités avec les opérateurs délégués et qu'elle aura un contrat de performance avec le gestionnaire d'infrastructures comprenant aussi un système de pénalités.

Monsieur Jean-Aimé MOUGENOT a rappelé que la ligne Marseille-Toulon a progressé de 80 % en trois ans et que tous les progrès étaient masqués par les travaux qui ne sont pas remis dans les temps. Il est revenu sur les substitutions mises en place lors de la coupure MGA2 en rappelant que le problème venait en partie de la capacité des autocaristes à répondre aux commandes de SNCF Mobilité et d'une communication peu claire pour les usagers entre les cars SNCF et les cars LER. Monsieur MOUGENOT a donc convenu que les informations diffusées sur l'appli devaient être meilleures. A contrario, il a mentionné la bonne réactivité et efficacité de son fil twitter et a invité la FNAUT à venir visiter le centre de commande de Marseille Saint-Charles depuis lequel œuvrent les Community managers de SNCF Mobilités. Sur les compositions, monsieur MOUGENOT a affirmé qu'à partir du 15 décembre il y aura une réelle amélioration des capacités de trains qui seront mises en place afin de s'adapter aux pratiques

horaires du quotidien. Enfin il a confirmé que, nourri de l'expérience 2019, le SA2020 sera nécessairement meilleur.

Sur le SA 2020, monsieur DESSAIGNES a mentionné les adaptations qui sont en cours de mise en œuvre :

- Suppression du TER 17470 Nice 5h22 – Marseille 8h10 en semaine en raison de travaux à Nice et Cannes : ajout d'un car Nice-Antibes-Cannes-Marseille (LER 20) dans l'horaire du 17470 (effectif depuis le 16/12/2019 du lundi au vendredi hors vacances, visible sur l'appli SNCF), ajout d'un car au départ de Saint Raphaël à 6h00 pour une arrivée à 6h30 en gare des Arcs en correspondance avec le 881656 (Les Arcs 6h39 – Toulon 7h39 – Marseille 8h45), étude SNCF pour déplacer l'origine Les Arcs du TER 881662 omnibus vers Saint Raphaël avec un départ depuis cette gare à 6h00 pour une arrivée intermédiaire à Toulon à 7h17 et un terminus à Marseille Saint-Charles à 8h16 (puis un TER Nice – Marseille en septembre après les travaux).
- Diminution des arrêts à Carnoules sur les intervalles Marseille – Nice : l'augmentation de la régularité des intervalles Marseille – Nice passe par la diminution des arrêts dans les gares de moindre importance (confirmé par l'étude SNCF Réseau horizon 2025). La desserte de Carnoules est organisée par des navettes Toulon – Les Arcs avec correspondances.

Concernant la régie des chemins de fer de Provence, monsieur DESSAIGNES a confirmé que celle-ci a bien prévu une substitution accessible mais que l'information n'a pas bien circulé et n'est pas encore diffusée sur les applis et le portail Zou ! Il a mentionné que la Région va y travailler et a proposé d'intégrer l'association des paralysés de France à ce travail d'accessibilisation des matériels roulants.

4 – Consultation (Diapo 19 et suivante) :

Monsieur Bruno DESSAIGNES a présenté les évolutions vers lesquelles s'oriente le service annuel TER 2021 en cours de construction tout en mentionnant que l'année 2021 allait être marquée par des travaux importants. Il a également présenté les projets de rénovation et d'acquisition de matériels roulants ainsi que les perspectives d'évolution en matière de tarification en les proposant au débat :

- Evolution des dessertes : service annuel 2021
 - Azur : objectif de minimiser l'impact des circulations THELLO, notamment les sur-stationnement à Nice d'une dizaine de minutes de certains TER. Aujourd'hui 400 abonnés TER prennent le Thello du matin. Le TER d'avant et d'après est utilisé par 1000 usagers chacun. La Région défend ardemment la mise en place d'une priorité aux TER du quotidien pendant les heures de pointe. S'agissant par ailleurs des travaux sur le secteur Azur, la circulation sera impactée par les travaux des tunnels de Cimiez et Villefranche avec une circulation sur 1 seule voie pendant 4 mois.
 - Vallée du Rhône : l'offre entre Marseille et Avignon sera mieux cadencée notamment pour répondre à la demande de la Métropole de mieux desservir l'aéroport de Marseille.
 - Sur les Alpes les circulations seront très impactées par les travaux avec la fermeture concomitante pendant 4 mois de Marseille – Aix et Valence – Gap qui va rendre l'acheminement des rames très difficile depuis l'atelier de Marseille – Blancarde. Des solutions sont à l'étude, notamment le passage par la ligne Cavaillon – Pertuis. Il s'agit de répondre à la problématique de la complémentarité entre les navettes qui assureraient le service au quotidien et les LER pour le reste.
- Programme de rénovation et d'acquisition du matériel roulant

La Région prévoit la rénovation d'ici 2025 de 23 trains en opération « mi-vie » qui seraient affectés à la ligne Azur et les XGC sur Nice-Breil, soit un investissement de l'ordre de 60 M€.

Surtout, la Région s'engage sur une démarche de « verdissement » des trains avec comme objectif de pouvoir supprimer les trains diesels sur Marseille-Aix, en les remplaçant par des trains à batterie. Un prototype doit être réalisé en 2022.

- Evolution de la tarification
Après le pass intégral et le pass Zou Azur, la Région et ses partenaires prévoient de travailler à un nouveau pass dans le Var.

Monsieur Jean-Michel PASCAL s'est déclaré satisfait de participer à ce comité de suivi de dessertes ferroviaires car il lui permet de rencontrer des interlocuteurs à qui s'adresser et faire remonter les besoins des usagers. Il a rappelé à quel point il avait souffert jusqu'alors d'une non consultation ni considération de la Région à leur égard. Il a fait part de son expérience d'usagers sur la ligne Marseille-Nice et de la mauvaise répartition des rames sur cette ligne. Il a tenu à faire savoir que malgré leur ancienneté les rames Corail restaient plus confortables et mieux adaptées à la longueur de cette ligne que les rames de banlieue à deux étages. Enfin, il a proposé d'enlever les strapontins dans toutes les rames pour permettre aux vélos de rentrer dans les trains.

Monsieur QUARANTA a fait part du fait que s'il est bien créé des emplacements UFR dans les trains, ceux-ci ne proposaient toutefois pas l'ensemble des services proposés aux autres voyageurs (liseuses, prises...). Il a demandé à ce qu'une vigilance soit opérée auprès des transporteurs afin qu'ils prévoient ces services aux emplacements UFR. Il a également demandé au comité de veiller à intégrer un service d'accompagnement des voyageurs handicapés en gare et dans les trains dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Il a proposé ses services auprès de la Région afin d'aider à la conception d'un cahier des charges sur le sujet.

Monsieur André MOLINO s'est inquiété de l'état d'avancement de la ligne Aix-Etang de Berre ainsi que de la halte à Plan de Campagne pour laquelle il serait prévu un cadencement à 30 minutes dans chacun des sens (arrêt des trains omnibus) comme pour la halte de Septèmes dans le cadre du projet MGA2.

Madame Chantal PORTUESE s'est montrée satisfaite du projet de pass multimodal pour la métropole toulonnaise. Elle a informé le comité du projet d'intermodalité en construction autour de la gare d'Hyères et a fait part au comité de son intérêt à avoir connaissance de l'état d'avancement de la liaison entre la gare d'Hyères et l'aéroport de la commune. Elle s'est également montrée ravie de faire partie de ce comité. Elle a proposé que d'autres indicateurs tels que les aléas dus aux travaux, aux grèves ou à la fraude soient pris en compte lors du prochain comité. Elle a donné son accord pour échanger électroniquement avec les autres membres du comité et aimerait que le comité dispose d'un rapport trimestriel d'échange d'informations sur le sujet.

Monsieur Christian DAVID a rappelé le courrier qu'il a adressé à la Région à la fin du mois de novembre pour faire part des bouleversements provoqués dans la vie de ses administrés suite à la réduction des dessertes de Carnoules. Il a fait part d'une augmentation de la fréquentation sur les Arcs et Carnoules qui pourrait continuer à s'accroître et nécessiterait alors de nouveaux aménagements pour les usagers. Il a proposé de développer des aires de covoiturage et de rabattement de cars en perpendiculaire aux voies. Il a souhaité que soient anticipés les problèmes provoqués par les travaux de voies en 2020 et 2021.

Monsieur Laurent QUARANTA a proposé qu'il soit réfléchi à la mise en place d'un transport de substitution pour les handicapés à la demande depuis les gares qui ne sont pas accessibles vers les gares qui le sont (ex : La Brillane vers Manosque).

Monsieur TABAROT s'est félicité de la mise en place de ce comité et de la qualité des débats qui s'y sont déroulés. Il a noté la pertinence de chacune des interventions.

A la remarque de monsieur PASCAL sur les modifications du service, il a répondu que la Région essayait avec son transporteur de retrouver une qualité de service normale et que les équipes de la Région

et de la SNCF œuvraient ensemble pour la mise en place d'un plan de transport réalisable et pas pénalisant sur un plan ferroviaire.

A monsieur DAVID, sur ses préoccupations en matière de travaux et de réduction de service, monsieur TABAROT a rappelé l'intérêt général à faire circuler des trains fréquentés et à mettre en place des cars pour transporter les voyageurs lorsque la fréquentation est moindre.

Il a noté la proposition d'intégrer l'intermodalité dans les évolutions du matériel dont notamment les vélos, de veiller à l'accessibilité du matériel intermodal (trains et bus). Il a confirmé qu'à l'occasion de l'ouverture à la concurrence, il sera demandé des innovations en la matière ainsi que des solutions d'accompagnement des handicapés.

Sur la question de la halte de Plan de Campagne, il a précisé qu'il était peu pertinent de mettre en place une halte s'il n'est organisé aucun service de rabattement en site propre. La Région a demandé à la métropole de mettre en place ce service avant que la Région se positionne sur la halte. La Région et la métropole ont désormais trouvé un accord pour sa réalisation.

Sur le pass multimodal du Var il a précisé que TPM souhaitait à la fois un abonnement du quotidien et un titre pour le public touristique. Enfin, monsieur TABAROT a ajouté que les Varois demandaient une intermodalité avec les territoires limitrophes des Bouches du Rhône à l'ouest et les Alpes Maritimes à l'est.

Concernant le pôle d'échange entre la gare de Hyères et son aéroport monsieur TABAROT a mentionné qu'il s'agissait d'une question qui relève de la métropole mais qui pourrait être intéressante à étudier. Il a souhaité que la Région envoie aux membres du comité les chiffres sur la fraude et les aléas demandés. Il a noté l'idée pertinente d'avoir des échanges réguliers ainsi que d'envoyer les informations en matière de dessertes prioritairement au comité de desserte.

Le président du comité a enfin confirmé que la Région avait bien reçu le courrier de monsieur DAVID et qu'elle allait y répondre très rapidement de même qu'au sujet de la suppression du premier intervalles depuis Nice du matin pour cause de travaux et pour lequel la Région a également été saisie par madame le Maire des Arcs, le maire de Saint-Raphaël et l'association AUGAD. Il a également noté la remarque sur l'intermodalité à développer et l'anticipation sur le service 2020 à mettre en place.

Monsieur Julien LANGLET a apporté des réponses :

- Sur la question des nouvelles rames en remplacement des anciennes Corail, il a précisé que l'idée était de réserver du matériel spécifique sur Marseille-Nice (10 rames) adapté en termes de confort sur longue distance. Le comité sera prioritairement informé du matériel dédié qui sera in fine commandé.

- Sur le sujet des Arcs et des travaux sur la ligne qui ne permettent pas de maintenir le premier train du matin IV Marseille – Nice au départ de Nice, il a évoqué les solutions que la Région a demandé à son opérateur de mettre en œuvre. Ainsi, pendant les travaux, un train Les Arcs-Toulon-Marseille circulera dans les mêmes horaires que l'Interville supprimé en omnibus jusqu'à Toulon puis semi-direct vers Marseille. Depuis Nice, un Car (LER 20) sera mis en place pour une arrivée à Marseille à 8h10. Depuis Saint Raphaël, un bus St Raphaël-Les Arcs sera mis en place à partir du 16 décembre.

- Sur le sujet de la desserte de Carnoules, il a rappelé que la Région est toujours à la recherche du juste équilibre entre le nombre d'arrêts et le temps de parcours entre Marseille et Nice. Il a précisé qu'un travail pour l'ajout d'un arrêt Carnoules sur un Interville supplémentaire est en cours et que parallèlement, une navette omnibus dessert toutes les communes entre Toulon et les Arcs à la demi-heure en pointe, privilégiant ainsi la desserte de proximité et les correspondances.

- Sur le sujet Pertuis, il a rappelé que le président de Région s'était engagé à remettre des trains sur Pertuis dès la fin des travaux et que les équipes techniques travaillent sur une proposition de service à partir de septembre 2021 pour Pertuis et les Alpes avec pour objectif de construire un horaire qui permette de desservir à la fois Pertuis et les Alpes. Une demande a été adressée à SNCF pour qu'elle œuvre à des propositions dans ce sens.

- Sur Aix-Etang de Berre, il a mentionné le financement par la Région d'études en cours par SNCF Réseau et indiqué que, si ce projet devait être réalisé, il le serait au regard de la ligne nouvelle. Il a en effet rappelé le rôle d'aménageur de la Région qui, à l'écoute de ses territoires sur le sujet de la mobilité, œuvre à construire une offre mixée sur ce territoire entre trains et BHNS.

Monsieur Thierry JACQUINOD a rappelé que les gares étaient fortement soutenues par la Région et que, grâce à cet investissement, de nombreux travaux ont été réalisés dans les gares du territoire régional.

Il a cité ainsi les gares dans lesquelles des travaux sont en cours ou en projet : La Couronne, Gap, Saint Augustin, Avignon, en précisant qu'un pôle d'échange était mis en place à chaque fois pour permettre l'intermodalité.

A la remarque de madame Antonia DUFOUR qui s'étonnait que le département de Vaucluse n'ait pas d'information sur le projet de la gare d'Avignon, des éléments lui ont donc été communiqués, à savoir que ce grand projet intégrait notamment un grand abri pour les vélos et une maison de la mobilité. Les travaux devraient débuter dans le courant de l'année 2020 pour s'achever à la fin de l'année 2022.

Le président TABAROT a mis fin à la séance en remerciant l'ensemble des participants pour leur présence et la qualité des échanges.