



Consultation usagers TER sur le service annuel 2025 : Les réponses de la Région

« Verbatim » répondants

- Supprimer les trous d'offre en milieu de journée (fenêtres de surveillance)
- Des trains rapides Nice-Marseille toutes les heures
- Desservir l'ensemble des gares avec les premiers trains du matin → supprimer les arrêts clignotants

→ La Réponse de la Région

- Les trous d'offre en milieu de journée correspondent à la plage horaire (« fenêtre de surveillance ») réservée en journée par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau afin qu'il puisse intervenir sur le réseau ferré en dehors de toute circulation de train ;
 - Dès le 29 juin 2025, grâce à l'ouverture à la concurrence, il y aura bien des trains rapides entre Nice et Marseille toutes les heures dans chaque sens ;
 - L'ouverture à la concurrence a permis d'augmenter l'offre ferroviaire, en particulier sur la section Cannes – Menton qui connaît désormais un cadencement de 4 TER par heure et par sens toute la journée grâce à la superposition de :
 - 1 TER Les Arcs – Menton / heure / sens
 - 1 TER Cannes - Menton / heure / sens
 - 2 TER Grasse - Vintimille / heure / sens
- Toutefois, dans l'état de l'infrastructure ferroviaire actuelle, pour pouvoir réaliser cette augmentation d'offre, il n'a pas été possible de desservir au même rythme l'ensemble des gares du parcours. Ainsi, les gares de Biot et Cros de Cagnes sont desservies par les TER Les Arcs/Cannes – Menton tandis que les gares de Golfe Juan et Villeneuve Loubet sont desservies par les TER Grasse-Vintimille. Ces 4 gares bénéficient ainsi d'un train toutes les demi-heures toute la journée.
- Grâce au projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) et au nouveau système de signalisation ERTMS, les 4 gares de Golfe Juan, Biot, Villeneuve Loubet et Cros de Cagnes pourront être desservies, à l'identique des autres gares de la ligne, par 4 TER par heure, à partir de 2028.

ETOILE DE NICE

« Verbatim » répondants

- Ajouter un train le matin entre Les Arcs et Cannes pour une entrée au lycée avant 8h
→ Passer la fréquence de la ligne à la demi-heure toute la journée
- Augmenter l'amplitude horaire en semaine (des trains plus tôt le matin et plus tard le soir)
- Permettre les correspondances à Cannes vers Marseille depuis Grasse

→ La Réponse de la Région

- Au service annuel 2025, le cadencement des trains ZOU ! en début de matinée a été modifié en fonction des besoins des usagers sur l'ensemble des gares desservies entre Les Arcs et Cannes, ainsi que des contraintes techniques ne permettant pas une desserte à la demi-heure. Le cadencement des trains est amélioré toute la journée et se rapproche de l'heure permettant d'arriver notamment à Cannes le matin avant 7h, 8h et 9h. Le réseau PALM BUS propose, lui, des horaires particulièrement adaptés aux scolaires.
- Les travaux réalisés de nuit sur le réseau ferroviaire de la Côte d'Azur ne permettent pas d'augmenter l'amplitude horaire des trains en semaine. Les week-ends, des trains circulent plus tardivement et notamment jusqu'à 2h30 la nuit du samedi au dimanche.
- La desserte rapide Nice-Marseille à l'heure à partir du 29 juin 2025 permettra d'offrir des correspondances à Cannes depuis Grasse vers Marseille et retour vers Grasse.

« Verbatim » répondants

- Plus d'emplacements vélos à bord
- Plus de trains vers Vintimille
- Proposer uniquement des trains longs aux heures de pointe

→ La Réponse de la Région

- La totalité des trains de la Région Sud respecte les capacités d'emport des vélos prévues par la loi LOM (décret n° 2021-41 du 19 janvier 2021 relatif à l'emport de vélos non démontés à bord des trains de voyageurs) : 2 % du nombre total de places assises fixes, hors strapontins, disponibles à bord. Par ailleurs, afin de favoriser les mobilités douces, la Région a équipé l'ensemble des 144 gares de son territoire d'abris vélos sécurisés.
- En l'état actuel de l'infrastructure il n'est pas possible de faire circuler plus de 2 TER/heure entre Menton et Vintimille comme le prévoit le plan de transport 2025.
- Le parc de matériel contraint existant ainsi que la longueur de certains quais de gares desservies ne permettent pas de faire circuler l'ensemble des trains en composition double. Ainsi, pour une meilleure adéquation entre les besoins des usagers, les contraintes techniques et un haut niveau de robustesse, en 2025 4 trains circulent en composition double aux heures de pointe :
 - Le matin, dans le sens Cannes-Nice-Monaco aux heures où la fréquentation est maximale (entre 7h15 (passage à Nice Riquier) et 9h (arrivée à Monaco))
 - Le soir, dans le sens retour Monaco-Nice-Cannes, entre 17h et 19h au départ de la gare de Monaco

ETOILE D'AVIGNON

« Verbatim » répondants

- Plus de trains de Arles vers Marseille et vers Montpellier le matin et le soir en pointe ;
- Augmenter l'amplitude horaire (depuis Montpellier et depuis Marseille via Cavaillon vers Avignon), le soir ;
- Des trains plus tôt le matin au départ de Bollène vers Marseille et plus tard le soir en retour → améliorer la desserte du haut Vaucluse ;
- Plus de trains ou plus de capacité le matin depuis Carpentras pour une arrivée à Avignon avant 8 heures ;

→ La Réponse de la Région

Le service annuel 2026 va proposer une première réponse d'augmentation d'offre sur l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire d'Avignon, grâce à l'acquisition par la Région de 2 nouveaux trains :

- Ajout de 2 circulations Marseille-Avignon via Arles en semaine (départ d'Avignon à 15h02 et départ de Marseille à 18h51)
- Ajout de 3 circulations Marseille-Avignon via Cavaillon en semaine (au départ d'Avignon à 16h21 et 20h19 et au départ de Marseille à 19h34)
- Ajout d'une circulation le matin en semaine qui dessert toutes les gares entre Orange et Avignon dont la gare de Sorgues, particulièrement fréquentée par les lycéens, permettant de désaturer la pointe du matin et de répondre au besoin des lycées d'Avignon (au départ d'Orange à 6h55 et une arrivée à Avignon Centre à 7h17)
- Ajout d'une circulation à la pointe du soir au départ de Carpentras à 18h39

ETOILE D'AVIGNON

« Verbatim » répondants

- Plus de capacité d'emport des trains Zou! (Les trains AURA sont plus capacitaires) ;
- Améliorer les correspondances entre la vallée du Rhône (Bollène), la ligne Carpentras (Monteux) et l'Occitanie (Nîmes).

→ La Réponse de la Région

- Quelques quais de gares sont trop courts pour recevoir des trains longs (double rame à un seul niveau) et le parc régional de matériel roulant ne dispose pas de trains à double niveau pouvant circuler sur ce secteur. Toutefois, le programme échelonné d'ouverture à la concurrence de l'exploitation du service TER en Provence-Alpes-Côte d'Azur prévoit l'accroissement et la réorganisation progressive de ce parc. Ainsi, l'étoile d'Avignon devrait bénéficier de trains de plus grande capacité (double niveau) à l'horizon 2030.
- Le nœud ferroviaire avignonnais particulièrement contraint ne permet pas actuellement d'améliorer les liaisons entre la vallée du Rhône et l'Occitanie. C'est une des pistes envisagées dans le cadre du futur SERM du bassin d'Avignon. Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau réalise actuellement une étude d'exploitation en vue de l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire de l'étoile d'Avignon dans cette optique.

ETOILE DE MARSEILLE : AXE MARSEILLE – MIRAMAS

« Verbatim » répondants

- L'avancement de 15 mn du premier train du matin (5h52 au départ de Miramas) n'est pas satisfaisant d'autant que le train suivant (Miramas 6h39) est surchargé ;
- Augmenter la capacité des trains en pointe ;
- Augmenter l'amplitude horaire (des trains plus tôt le matin vers Marseille et plus tard le soir depuis Marseille) ;
- Augmenter la fréquence (toutes les 20 mn en pointe sur l'axe via Vitrolles et toutes les 30 minutes sur la Côte Bleue) ;
- Mettre des trains directs de Vitrolles Aéroport Marseille Provence à Toulon sans changement à Marseille Saint-Charles.

→ La Réponse de la Région

- Quelques quais de gares situées sur l'axe Marseille-Avignon via Cavaillon sont trop courts pour recevoir des trains longs (double rame à un seul niveau). Toutefois, le programme échelonné d'ouverture à la concurrence de l'exploitation du service TER en Provence-Alpes-Côte d'Azur va permettre progressivement d'accroître et de réorganiser le parc de matériel roulant régional. Il est ainsi prévu de faire rouler des trains de plus grande capacité (double niveau) sur le secteur à l'horizon 2030.
- Le service annuel 2026 va proposer une première réponse d'augmentation d'offre et d'amplitude horaire grâce à l'acquisition par la Région de 2 nouveaux trains :
 - Ajout au départ de Marseille en semaine d'1 circulation semi-directe le matin (5h50) et de 3 circulations omnibus le soir en fin de pointe (18h51, 19h34, 21h40)
 - Ajout de 2 circulations en semaine au départ de Miramas vers Marseille (15h51, 21h26)
 - Le week-end, ajout d'un départ 5h50 de Marseille le samedi et de 2 départs de Marseille en soirée (18h08, 0h40)
- La construction de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles dans le cadre du projet LNPCA, à l'horizon 2035, va permettre de relier directement, sans changer de train, l'ouest à l'est de la Provence.

ETOILE DE MARSEILLE : AXE MARSEILLE – TOULON – HYERES/LES ARCS

« Verbatim » répondants

- Augmenter la capacité des trains en pointe
- Combler les trous de desserte de plus d'une heure en journée
- Augmenter l'amplitude horaire : remettre le premier train du matin (arrivée 6h26 à Marseille St Charles) pour correspondance avec TGV et des trains plus tard le soir (jusqu'à 23h30) au départ de Marseille

→ La Réponse de la Région

- Le parc régional de matériel roulant permet de faire circuler 5 trains en composition double tous les jours en pointe sur cet axe. En 2025, les trains du matin concernés permettent d'arriver à Marseille Saint-Charles à 7h24, 7h43, 7h54, 8h27 et 8h44. Les trains en composition longue du soir partent de Marseille Saint-Charles vers Hyères à 17h07, 17h35, 18h05, 18h36 et de Toulon vers Les Arcs à 16h46.
- Les trous de desserte de plus d'une heure en journée proviennent de la présence de fenêtres de surveillance du réseau ferroviaire, imposées par le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, durant lesquelles aucun train n'est autorisé à circuler sur les voies.
- En 2025 le premier train en provenance de Toulon arrive bien à 6h26 à Marseille Saint-Charles.
- Au quotidien, aucun train ne peut partir de Marseille vers Toulon au-delà de 21h36 pour des raisons de travaux de nuit sur l'infrastructure ferroviaire. En revanche, il existe bien des trains plus tardifs les week-ends et durant l'été avec des départs de Marseille à 22h36 et 23h36. En 2026, grâce à l'acquisition de 2 nouveaux trains, un départ de Marseille à 0h36 la nuit du samedi au dimanche, sera ajouté.

ETOILE DE MARSEILLE : AXE MARSEILLE – TOULON – HYERES/LES ARCS

« Verbatim » répondants

- Axe Toulon - les Arcs :
 - Augmenter la fréquence des trains omnibus
 - Augmenter l'amplitude horaire (trains plus tard le soir pour passer la soirée à Toulon)
 - Remettre les trains directs Toulon-Les Arcs supprimés (départ Toulon 16h43 et départ Les Arcs 7h41)
 - Adapter la desserte aux heures de sortie des lycéens (desserte de Toulon Ste Musse à la minute 50)

→ La Réponse de la Région

- En 2025, la fréquence et l'amplitude horaire des trains entre Toulon et les Arcs ont été augmentées. Ainsi, en semaine, 2 trains supplémentaires circulent au départ de Toulon (8h47 et 20h56) et 4 trains supplémentaires au départ des Arcs (10h58, 15h58, 18h59 et 20h59). Les week-ends, 3 trains ont été ajoutés afin de réduire les trous d'offre et d'élargir l'amplitude horaire : départs de Toulon à 8h47 et des Arcs à 8h59 et 18h59.
- Dès le 29 juin 2025, la liaison rapide entre Toulon et les Arcs sera multipliée par deux avec désormais un train par heure au départ de Toulon vers les Arcs à la minute 43 et au départ des Arcs vers Toulon à la minute 40. Ainsi, il y aura bien un départ Toulon à 16h43 et un départ Les Arcs à 7h40.
- Les trains desservant la halte de Toulon Sainte-Musse ont trois destinations différentes. Cette halte est utilisée par des publics aussi différents que les visiteurs et le personnel de l'hôpital et les lycéens. La Région s'efforce de répondre au mieux aux besoins de l'ensemble des usagers. Ainsi, en pointe, à l'heure de sortie des lycéens, la halte Sainte-Musse est desservie au quart d'heure selon les horaires suivant : 16h07, 16h37 vers Hyères, 16h50 vers Les Arcs, 17h09 vers Hyères, 17h21 vers Carnoules, 17h37 vers Hyères, 17h52 vers Les Arcs, 18h08 vers Hyères, 18h21 vers Carnoules, 18h37 vers Hyères et 18h50 vers les Arcs.

ETOILE DE MARSEILLE : AXE MARSEILLE – BRIANCON

« Verbatim » répondants

- Plus de trains
- Combler les trous d'offre en journée, vers un cadencement aux 2 heures.
- Améliorer le cadencement (exemple de deux trains qui se suivent à une demi-heure d'intervalle de Gap vers Marseille le matin puis trou de 4 heures ensuite)
- Allonger la desserte de pointe du soir depuis Marseille vers Manosque (exemple : ajouter un train entre 17h41 et 20h30)
- Augmenter la capacité des trains le vendredi soir dans le sens Marseille (16h41, 17h41) → Briançon
- Raccourcir le temps de parcours
- Rendre les trajets pendulaires possibles entre Sisteron et Veynes par une desserte matin et soir aux heures de travail
- Augmenter l'amplitude horaire des trains entre Marseille et Aix-en-Provence (par exemple des trains plus tôt le matin pour prendre les premiers TGV à Marseille)

→ La Réponse de la Région

- Une première réponse pour diminuer les trous d'offre TER vers les Alpes et améliorer le cadencement, est apportée en 2025 avec la création de :
 - 1 train en semaine au départ d'Aix-en-Provence à 19h23 vers Marseille
 - 1 navette A/R (2 circulations) le soir en semaine entre Gap et Briançon
 - 2 navettes A/R (4 circulations) entre Gap et Briançon le samediEn 2026, un A/R Briançon-Gap sera ajouté le matin en semaine l'été et le week-end toute l'année.
- En 2025, il y a bien un train le soir après 17h41, au départ de Marseille vers Manosque : départ de Marseille à 18h41 vers Gap.
- Le train de 16h41 au départ de Marseille vers Briançon circule tous les vendredis en composition triple depuis le 14 mars 2025 (capacité de 480 places assises) alors que celui de 17h41 à destination de Sisteron propose une capacité d'emport de 200 places assises en semaine.
- La Région a d'ores et déjà demandé au gestionnaire d'infrastructure de lui proposer des scénarios pour diminuer le temps de parcours entre Marseille et Briançon dans un contexte de voie unique et vieillissante et dans l'objectif de l'accueil des Jeux Olympiques d'hiver 2030. Ces études sont en cours.