



## Quelles ambitions pour les services ferroviaires en Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

Alors que s'ouvre la **Semaine Européenne de la Mobilité**, NOSTERPACA rappelle les fortes attentes des usagers des Transports Collectifs, résidents aussi bien que touristes de notre région :

- Amorcer la mise en place d'un RER sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence en réouvrant aux voyageurs la ligne ferroviaire entre Rognac et Aix-en-Provence ;
- Rétablir, en sus des trains existants, des relations directes cadencées entre Marseille, Nice et Vintimille ;
- Consolider l'offre sur l'étoile avignonnaise, et la renforcer sur la ligne des Alpes et entre Nice et Tende ;
- Remettre les moyens humains et capacités opérationnelles sur la ligne Briançon-Marseille ;
- Répondre aux fortes attentes concernant les Chemins de Fer de Provence ;
- Rééquiper les gares en personnel (circulation, sécurité) et réouvrir des guichets dans les gares (vente de titres de transports, renseignements)
- Mettre en place d'une tarification multimodale, attractive et incitative (retour aux anciennes modalités de la carte Zou)

L'été caniculaire que nous venons de subir a mis en avant les conséquences du réchauffement climatique, fortement lié aux émissions de transports. L'urgence est en cours !

Gilles MARCEL, président de NOSTERPACA, conclut : « *Notre association demande à l'Etat de s'engager plus fortement financièrement afin de répondre aux attentes et besoins mais aussi pour faire pression sur les collectivités territoriales, Conseil Régional et Métropoles. La mise en place des Services Express Métropolitain Régionaux, armature d'une offre multimodale, doit démarrer sans délai tout comme la réhabilitation des lignes desservant nos vallées alpines* »

NOSTERPACA agit en faveur de Transports Publics fiables, performants, efficaces en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. L'association, membre du collectif "Réseau #EnTrain porte la parole des usagers auprès des institutions et regroupe 15 structures associatives ainsi que des adhérents individuels.

ASSOCIATION LOI 1901 N° W 133014919  
e-mail : [nosterpaca@gmail.com](mailto:nosterpaca@gmail.com)  
Site : <http://nosterpaca.over-blog.com/>  
Secrétariat : 04 91 33 44 02





## Quelles ambitions pour les services ferroviaires en Provence-Alpes-Côte d'Azur ?

### Contexte Général

Pour décrire le contexte général dans lequel se situe notre région, nous vous invitons à prendre connaissance d'un document élaboré courant 2023 par Madame Patricia Perennes du cabinet Trans-Missions, Cette étude montre qu'en France, la majorité des voyageurs sont dans des TGV et non dans des trains supervisés par une collectivité publique qu'il s'agisse des Régions (TER ) ou de l'État (TET).

### Contexte Régional

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a fait le choix de s'engager dans la concurrence. S'agissant de trains relevant d'obligation de service public (OSP), la concurrence est organisée par l'autorité organisatrice pour choisir l'exploitant à la suite d'un appel d'offres comme pour la ligne Marseille-Nice en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les procédures étant en cours, il suffit d'attendre pour connaître des jours meilleurs comme l'écrit Monsieur Jean-Pierre SERRUS, Vice-président en charge des transports et de la mobilité durable, dans un courrier en date du 11/09/2023 :

*« En ouvrant à la concurrence l'exploitation de son réseau TER, la Région va développer son offre et améliorer la productivité. Ainsi, dès 2025, sur la ligne Marseille-Nice, avec 15 allers-retours prévus par jour, la Région va doubler l'offre déjà existante et donc améliorer sensiblement la mobilité sur cet axe essentiel au développement du territoire régional. Alors que sur le secteur Azur, avec un TER tous les ¼ d'heure toute la journée entre Cannes, Nice et Monaco l'offre va augmenter de 75% et proposer un service de «RER métropolitain».*

Cette posture idéologique est extrêmement pénalisante pour les usagers car aucune amélioration significative n'est envisagée entre temps. Les nombreuses propositions associatives sont écartées à ce motif mais de surcroît, le calendrier imposé par SNCF dans le cadre de la réalisation des phases 1 et 2 de LN PCA permet aux institutionnels de s'interdire toute initiative avant 2030.

Le travail réalisé en 2021/2022 par NOSTERPACA développe de manière précise cette réalité sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence. Lors de la restitution de nos études en septembre 2022, nous avons constaté que l'ensemble des acteurs partage nos analyses, mais que des divergences existent sur ce qui est possible d'améliorer sans attendre.

Un autre élément perturbateur sont les conséquences actuelles de la régionalisation de la gestion du service public ferroviaire, aussi bien sur l'organisation des services que de la tarification.



## Des intentions mais peu d'actions

En novembre 2023, l'Observatoire Régional des Transports Provence Alpes Côte d'Azur va organiser un colloque sur la planification Écologique des transports.

*"La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est retenue région-pilote pour la mise en œuvre de la planification écologique en France. Cela ouvre la voie à un travail d'expérimentation sur un thème stratégique des politiques publiques qui a l'ambition de contribuer à la transformation du territoire régional. La réponse à apporter doit être à la mesure des attentes et des enjeux, dans ses ambitions et sa mise en œuvre, et appelle une vision globale et partagée des objectifs et du chemin pour les atteindre."*

### A l'issue de ce colloque, qui va engager des actes ?

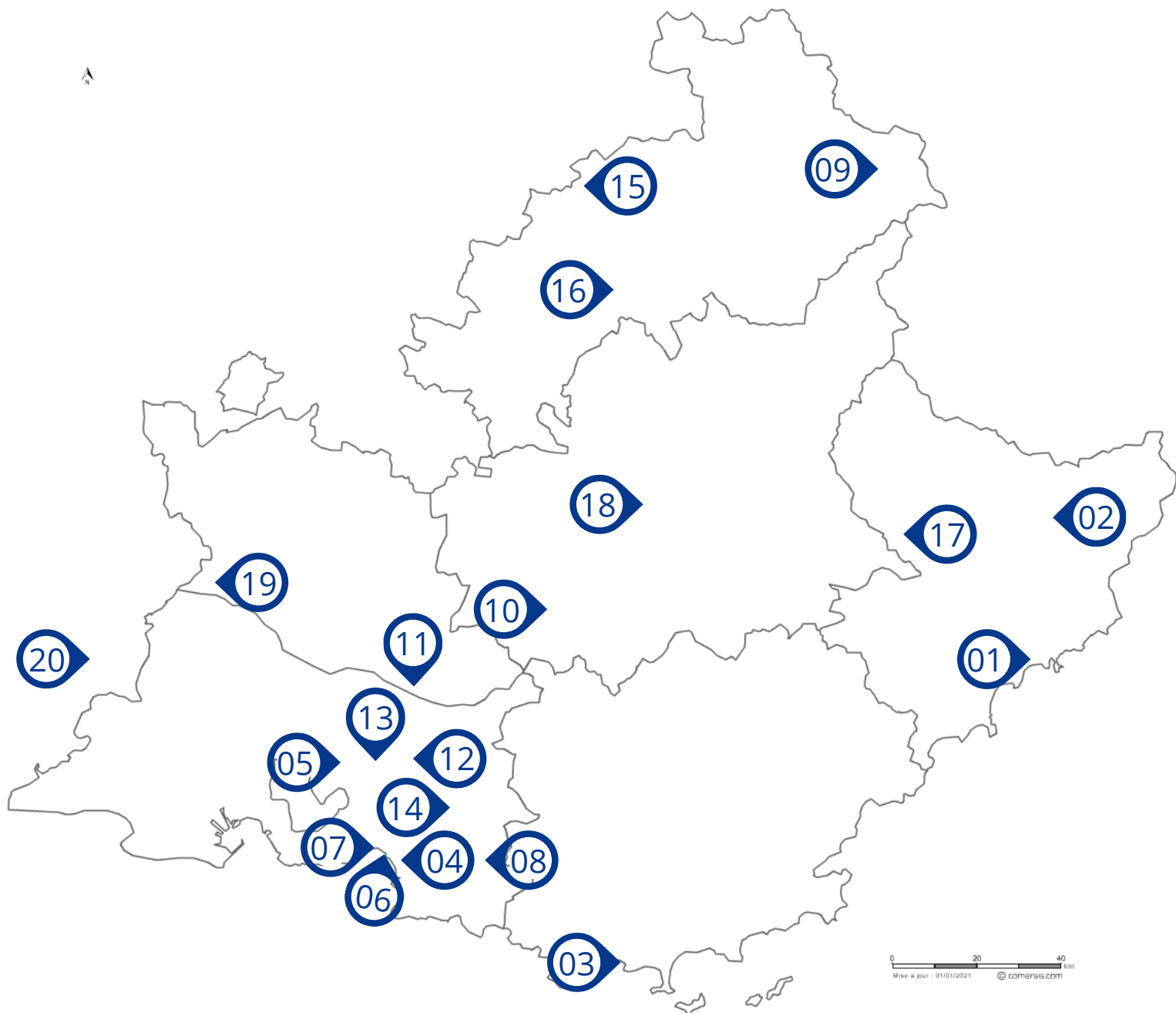
## Un Été 2023 calamiteux

La situation au quotidien des usagers des Transports Publics en Provence-Alpes-Côte d'Azur nous a été relatée sous la forme de nombreux témoignages. Cette réalité n'est pas une fatalité et NOSTERPACA porte des propositions réalistes pour y remédier rapidement. Il y a **urgence : climatique, sanitaire, économique et social**

Nous considérons que les retards accumulés sont à imputer depuis ces dernières années aux choix de l'exécutif régional. Cependant, l'implication insuffisante de l'Etat, au cours des années antérieures, est un fait. C'est pourquoi nous avons sollicité le ministre des Transports par courrier en date du 9 août pour obtenir un rattrapage des contributions de l'Etat et une accélération de ses engagements financiers.

# Des attentes dans toute la Région : notre regard en 20 points

Vous retrouverez dans la suite de ce document des relevés de situations locales problématiques autour des transport et du rail en particulier. Nous proposons un regard rapide sur la situation locale ainsi qu'un lien avec nos recommandations réglementaires ou opérationnelles.



01

## La qualité du service sur l'axe Nice Vintimille

Sur l'été 2023, de nombreux dysfonctionnements ont été relevés sur la partie orientale des Alpes-Maritimes. La hausse importante des usagers des TER à destination de l'Italie sur cette ligne a été sous-évaluée par les services régionaux. De nombreux trains ont été bondés entraînant ainsi des actes de violence et du stress pour les passagers. La suppression de l'offre de trains en provenance de Marseille et desservant Vintimille sans changement à Nice accentue les difficultés. Cette problématique se retrouve également sur la gare de Nice-Ville qui a fait face à une affluence importante sur la période estivale. Hors, la boutique SNCF a été fermée « suite à une trop grande affluence ». Pour pallier ce manque, aucun gilet rouge ou personnel d'information pour renseigner les touristes .

### Nos propositions

- Adapter l'offre de train estivale en rapport avec la demande
- Augmenter la présence de personnel en gare et dans les trains, a fortiori sur les gares principales

**Pour aller plus loin:** Contactez Majorie Jouen, [ASPONA](mailto:info@aspona.org)  
[info@aspona.org](mailto:info@aspona.org)

## La desserte des Vallées Roya-Bévéra et des Paillons

02

Le collectif pour la sauvegarde et la promotion de la ligne Nice-Breil-Tende-Cuneo, Roya en Transition, Roya Expansion Nature envisagent d'organiser une rencontre pour amplifier les actions en faveur de la ligne. Dans la forme, il s'agit de construire un événement ambitieux mixant sessions de travail et moments conviviaux.

**Pour aller plus loin**

Contactez  
[roya.en.transition@laposte.net](mailto:roya.en.transition@laposte.net)  
Michel Braun

### Nos propositions

- Le maintien des trains Nice - Drap jusqu'à la halte du Lycée.
- Le maintien de trains Nice - L'Escarène à la fin des travaux de voies à Drap.
- Une discussion avec la Région Piémont pour rajouter dans la Roya 3 ou 4 navettes Limone - Ventimiglia en correspondance étroite avec les trains vers Menton, Monaco et Nice.

03

## Le "RER" Toulonnais

L'objectif est de faire décroître l'usage des voitures particulières au bénéfice des modes de déplacements doux et des transports collectifs. L'augmentation des prix des carburants peut sans doute contribuer à faire évoluer les comportements plus rapidement au profit des transports en commun. Cela passe par une amélioration significative des dessertes par les bus du réseau Mistral en relation avec les bus et cars de la communauté de communes de Sud Sainte Baume. Cette évolution doit en outre s'articuler avec les projets en instance du BHNS et du RER toulonnais.

Pour un territoire comme celui de Toulon Provence Méditerranée, qui est à la fois déjà très dynamique économiquement et très attractif au niveau touristique, la mobilité est un atout en même temps qu'un enjeu. Avoir la possibilité de se déplacer facilement à faible coût est un argument important qui peut conditionner un déménagement ou une visite touristique. A l'inverse, la poursuite des congestions et de la pollution pourraient ruiner cette attractivité.

### Nos propositions

- Le RER Toulonnais doit être réfléchi en harmonisation avec le SERM Marseillais
- Les voies de services fret à St-Cyr sur mer constituent une ressource à utiliser.

**Pour aller plus loin** Contactez Alain Seguin, Collectif d'Actions Citoyennes Six-Fours

## Amorce d'un Service Express Régional Métropolitain

04

Récemment les annonces présidentielles portant sur la création de RER dans les métropoles du territoire ont ouvert le sujet. Au niveau marseillais, les déplacements du Ministre des transports et du Président ont également renforcé la mobilisation.

NOSTERPACA souhaite également mettre en avant la mobilisation du préfet sur ces enjeux de Services Express Régional Métropolitain.

### Nos propositions

- Se saisir du contexte politique favorable pour renforcer la dotation de l'Etat vers les transports en région
- Participer à la mobilisation citoyenne ProvencExpress

**Pour aller plus loin**

Signez le manifeste pour un RER Métropolitain  
<https://www.provencexpress.fr/>

05

## Ligne Aix-Velaux-Rognac

Cette ligne de train existante mais non exploitée pour le trafic voyageur permettrait de desservir les bassins Est-Ouest de la Métropole. Elle ouvre également l'accès à des zones d'activités majeures sur Vitrolles, Marignane, Les Milles et Plan d'Aillane. Enfin, la réouverture de cette boucle permet d'envisager la constitution d'un réel réseau métropolitain entre Marseille, Aix et Rognac.

### Nos propositions

- Rouvrir une Halte ferrée voyageurs à Velaux
- Voir en complément le point 13, objectif lié mais qui peut être engagé de manière autonome avec la création d'une halte au Plan d'Aillane.

#### Pour aller plus loin

Contactez Gilles Marcel, NOSTERPACA

Retrouvez les études menées par NOSTERPACA sur <https://www.nosterpaca.com/>

## Desserte Marseille et Quartiers Nord

06

La problématique de desserte en transports en commun des quartiers Nord est bien connue. Elle va également de paire avec un objectif du Plan de Déplacement Urbain de la Métropole qui prévoit de réduire la part de la voiture individuelle pour se reporter vers les modes alternatifs, dont le train.

La mobilisation citoyenne est importante sur le territoire marseillais avec notamment la création du Collectif Mars Mob. Son objectif est de favoriser une mobilité alternative au tout voiture dans la Métropole. Il s'attache à mettre en avant l'ensemble des problématiques liées au transport de la qualité de l'air à l'accès PMR. D'autres actions sont prévues pour faire connaître le collectif, le constat et les revendications. Le collectif participe au dialogue territoriale en rencontrant les institutions.

### Nos propositions

- Constitution d'un argumentaire à diffuser auprès de la Mairie
- Favoriser une mobilité alternative du tout voiture

#### Pour aller plus loin

Contactez Pierre Delareux, collectif MarsMob

07

## Gare de l'Estaque

Au-delà de ses requêtes traditionnelles, le CIQ demande que la gare redevienne un lieu de vie et d'attractivité grâce en particulier à une offre ferroviaire consistante. C'est un enjeu pour un quartier à fort potentiel de développement.

### Nos propositions

- Réaménager les abords et les quais de la gare de l'Estaque
- Augmenter les dessertes quotidiennes de la gare

#### Pour aller plus loin

Contactez CIQ de l'Estaque  
ciquestaquere@gmail.com

La voie 3 Aubagne-Marseille livrée il y a 5 ans devait permettre une desserte capacitaire de la vallée de l'Huveaune . Dans la pratique, cette infrastructure est sous utilisée avec pour conséquence la très faible utilisation des stationnements automobiles disponibles à La Barasse. Aucune fiabilité pour celle ou celui qui vient en voiture le matin.

### Desserte de Marseille par la Vallée de l'Huveaune

08

### Nos propositions

- Augmenter l'utilisation quotidienne de la 3ème voie Aubagne Marseille
- Augmenter les modalités d'accès à la gare de la Barasse

#### Pour aller plus loin

Contactez Gilles Marcel, NOSTERPACA

09

## Ligne Marseille-Briançon

La ligne Marseille-Briançon remise à niveau récemment offre des horaires relativement adaptés sur la liaison Marseille-Gap avec cependant :

- Une absence quasi systématique de correspondance sur le hub ferroviaire de Veynes
- Absence de desserte entre les heures de migration professionnelle de ou vers Marseille.

Les rames utilisés n'offrent par ailleurs pas la capacité escomptée.

### Nos propositions

- Cadencement à un train toutes les 2 heures, dans les deux sens
- Favoriser les correspondances sur le hub ferroviaire de Veynes

#### Pour aller plus loin

Contactez Michel Vuillermoz,  
Mobilités Alpines



10

## Pôle d'échanges multimodal de la Brillane

Sur le territoire de la Brillane (04), le développement d'un pôle d'échange multimodal donne pleine satisfaction et notamment pour le co-voiturage. Cela facilite les liaisons avec Aix et Marseille et la valorisation des transports en commun proposés sur le secteur.

### Nos propositions

- Valorisation des gares secondaires par le développement des pôles d'échanges multimodaux
- Coordination et communication sur les fonctionnalités du pôle d'échanges

#### Pour aller plus loin

Michel Vuillermoz, Mobilités Alpines

## Desserte Pertuis

11

La gare de Pertuis voit depuis de nombreuses années ses services et sa desserte diminuer en qualité et en régularité.

En 2023, la fermeture du guichet définitivement va de concert avec des problèmes de liaison avec Marseille et d'annulation fréquente des trains.

La desserte est également impacté par la fermeture de la section Cavillon-Pertuis vers Aix-en-Provence et vers Mirabeau/Val de Durance.

Au niveau local, la Mairie et nombre d'habitants se sont positionnés en faveur du RER métropolitain et ont signé le manifeste ProvencExpress.

### Nos propositions

- Réouverture du guichet aux horaires initiaux
- Renforcer la fiabilité du service et l'info voyageur
- Aligner la tarification TER et Bus ( ici secteur Métropole AMP)
- Rouvrir les liaisons vers Cavillon

#### Pour aller plus loin

Contactez Michel Petit, NOSTER PACA



## Réouverture de la Gare de Venelles

### Pour aller plus loin

Contactez Jean-Louis Vayssière,  
Carrefour Citoyen Venelles  
Signer [la pétition](#) pour la réouverture de la gare de Venelles

**Réouverture d'une halte sur le trajet Aix Pertuis. Ce**  
**Le 17 juin dernier, la commune de Venelles en partenariat avec FNE**  
**13, a procédé à une inauguration fictive de la halte ferroviaire.**  
**Cette démarche faisait suite à la présentation d'une étude sur la**  
**réouverture de la ligne Aix-Rognac au trafic voyageur.**

**Sur ce territoire la mobilisation citoyenne est de plus en plus active**  
**avec des actions à venir. Un angle important reste aussi celui des**  
**entreprises avec des relances des principales entreprises du secteur**  
**pour qui la mobilité des salariés est un enjeu majeur.**  
**Dans le même esprit, la création d'une halte à La Calade est**  
**réclamée par les habitants de ce territoire et leur CIQ.**

### Nos propositions

- Réouverture de la halte de Venelles au trafic voyageur
- Amélioration de l'offre sur l'axe Aix-en-Provence => Pertuis

## Création d'une halte ferroviaire au plan d'Aillane



**C'est l'amorce d'un premier SERM qui desservirait la ZA**  
**des Milles. Si la réouverture aux voyageurs jusqu'à**  
**Rognac permet, dans un premier temps avec rupture de**  
**charge, d'offrir une liaison entre l'Ouest de département**  
**et le territoire aixois (activités économiques, universités,**  
**culture, ...), la création d'une halte ferroviaire au plan**  
**d'Aillane répond à des besoins de déplacements des**  
**salariés en provenance de Gardanne et/ou de Pertuis. Elle**  
**ouvre la perspective d'une relation transversale Est-**  
**Ouest dans le département des Bouches-du-Rhône.**

### Nos propositions

- Création d'un emplacement réservé pour la halte de Plan d'Aillane
- Réouverture de la ligne Aix-Rognac

### Pour aller plus loin

Contactez Stéphane Coppey, NOSTERPACA  
Signez [le Manifeste](#) ProvencExpress



14

## Création d'une halte ferroviaire à Luynes

### Pour aller plus loin

Contactez Luynes en Action,  
[contact@luynoisenaction.fr](mailto:contact@luynoisenaction.fr)  
[Sondage Halte ferroviaire de Luynes](#)  
<https://www.luynoisenaction.fr/train/>

La liaison routière entre Aix-en-Provence et le centre de Luynes (ex RD8) est totalement saturée aux heures de pointe. La seule alternative existante en transport public est le bus qui, faute de voie réservée, subit les mêmes encombrements que la voiture.

### Nos propositions

- Ouvrir la Halte ferroviaire de Luynes
- Le temps de parcours entre Luynes et la gare de Aix-en-Provence est d'uniquement 7 minutes. Ce projet de halte ferroviaire s'inscrit dans la perspective d'un développement urbanistique accru sur les abords de la ex RD8.

## Réouverture de la ligne dite " du col de la Croix-Haute"



15

La réouverture de cette ligne a été faite dans la difficulté. SNCF réseau reconnaissant sa difficulté à tenir des postes sur les croisements dans les différentes gares de la ligne. Sur ce point, TER (Région Rhône-Alpes) a retiré deux trains quotidiens pour les transformer en car, diminuant par la même la qualité de la desserte. Enfin, cette organisation ne laisse le choix que d'une correspondance par jour de ou vers Marseille. Cela ne permet pas une desserte du sud du massif alpin pourtant demandeur.

Cette ligne représente un levier important de la desserte en transports collectifs des populations des Alpes-du-Sud avec Grenoble, la Savoie et par extension le bassin Genevois. Enfin, une nouvelle organisation fonctionnelle viserait à retirer aux conducteurs de Veynes la conduite sur cette ligne au motif qu'elle est opérée par TER Auvergne Rhône-Alpes. Cela nous semble un contre-sens du fait des dysfonctionnements récurrents liés à l'éloignement et aux aspects de mutualisation nécessaires dans le secteur alpin.

### Nos propositions

- Les liaisons entre le Dauphiné et le Briançonnais sont essentielles pour connecter la Haute Durance à Grenoble. Les dépenses importantes d'infrastructures pour la remise en service doivent être doublées par la qualité dans le service offert.

### Pour aller plus loin

Michel Vuillermoz, Mobilités Alpines, <https://mobilitésalpines.fr>  
ou Nicoles Tagand, Collectif de l'étoile de Veynes, <https://etoileferroviairedeveynes.info/>

16

## Qualité de la desserte Valence-Gap- Briançon

La desserte évoquée est l'une des plus efficaces pour l'accès aux Alpes-du-Sud, avec un nombre de trajets satisfaisant pour les Hautes Alpes mais la situation reste fragile.

Le train de nuit Paris-Briançon n'est à l'heure que dans 40% des cas. Ceci est lié au fait qu'il ne s'agit pas des mêmes services SNCF.

### Pour aller plus loin

Michel Vuillermoz, Mobilités Alpines, <https://mobilitésalpines.fr> ou Nicoles Tagand, Collectif de l'étoile de Veynes, <https://etoileferroviairedeveynes.info/>

### Nos propositions

- Amélioration des passerelles entre les services SNCF
- Rééquipement en personnel inter fonction sur les gares du parcours

## Les Chemins de Fer de Provence

17

Les nouveaux horaires des chemins de fer de Provence comportent un aller et retour de moins entre Digne et Nice. La desserte a été réduite en raison du manque de matériel, de personnel de conduite et de la baisse de fréquentation due à la fermeture de la partie haute de la ligne (St André à Digne) à cause de l'avarie du tunnel de Moriez en 2018. Il y a aussi un véritable manque d'attractivité des correspondances sur Digne de ou vers les Alpes du sud. La desserte en direction de Digne et de la Vallée du Verdon est impactée durablement. Les trois allers et retours restant entre Nice et St André les Alpes sont relayés jusqu'à Digne par car, en attendant la réouverture de la ligne sur sa totalité. La réouverture de la ligne était initialement prévue pour 2020, puis 2022, puis 2023, puis 2024.

Il va sans dire que Digne est « coupé » de l'activité induite par les CP et notamment en été, mais aussi de plus en plus en intersaison avec durant les six premiers mois de 2023, de nombreuses annulations de trains, remplacés ou non par des cars, et cela dans des conditions parfois « limites » (pas d'information, touristes abandonnés en fin de journée sans moyens de transport, cars défectueux).

### Nos propositions

- Mise en place rapide d'un appel d'offre pour le réaménagement de la ligne
- Augmentation des liaisons au départ de Digne

#### Pour aller plus loin:

Contactez Michel Vuillermoz, Mobilité Alpines  
Découvrez notre [article ici](#)

Une étude a été menée sur le tracé de la ligne Digne Saint-Auban afin d'évaluer les travaux nécessaires pour valoriser cette ligne.

La dynamique n'a pas pris avec notamment la mise en évidence du besoin de désenclaver Digne-les-Bains par la voie ferrée.

L'étude présente un coût global pour la mise en service de la ligne approchant les 200 millions d'euros. Ces éléments tiennent compte de l'aménagement concomitant de la voie verte.

Un coût de remise en service de la seule voie ferrée est estimé à 50 millions d'euros, prenant en compte les contraintes dues à la traversée de la zone Seveso d'Arkema.

### Nos propositions

- Utilisation des Fond industrie verte et Fond vert
- Accentuer les discussions entre les différentes collectivités en charge des aménagements
- Remise en cause de la décision de fermeture du tronçon prise par la Région et la SNCF

## L'étoile ferroviaire d'Avignon

L'étoile ferroviaire d'Avignon dispose d'un énorme potentiel laissé à l'abandon depuis de nombreuses années. Les attentes existent comme en témoigne la situation sur Saint-Saturnin lès Avignon où le guichet fermé depuis 20 ans n'a même pas été suppléé par une borne d'achat. A noter également que la gare n'est pas adaptée aux Personnes à Mobilité Réduite

### Nos propositions

- Obliger l'installation de borne d'achat de titre de transport sur l'ensemble des gares de la Région,
- Mettre les quais aux normes et les abords des gares,
- Corriger la tarification ZOU! pour qu'elle soit attractive

### Pour aller plus loin:

Contactez [saintsat.environnement@yahoo.fr](mailto:saintsat.environnement@yahoo.fr)  
ou [visitez](#) la page de Saint Sartunin Environnement

La circulation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) a pratiquement disparu dans la Vallée du Rhône, ce qui aboutit à une segmentation de l'offre et à des ruptures de charge.

Le TET Marseille-Bordeaux est à bout de souffle en termes de matériel et la partition des services du groupe SNCF accentue les conséquences des défaillances récurrentes. Ce service est pourtant très apprécié car, en situation normale, le temps de parcours reste à un niveau convenable.

Nous remarquons que le train de nuit Paris-Briançon n'est à l'heure que dans 40% des cas et ce, en raison de la démutualisation des services en six entreprises distinctes de la holding SNCF.

Globalement, la fragilité des organisations amplifie les conséquences de chaque incident.

## Nos propositions

- Investir massivement sur le réaménagement de la ligne Marseille-Bordeaux
- Coordonner les pratiques commerciales entre SCNF Grandes Lignes et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (TER)

### Pour aller plus loin:

Contactez NOSTERPACA

