

Axe de travail pour le transfert modal, adressé à tous les élus administrations, organisateurs, et participants concernés par

le GRAND DEBAT NATIONAL.

Marseille, le 12 janvier 2019.

Attendu que le point de départ de la mobilisation des « Gilets Jaunes » qui a engrangé ce Grand Débat National était le projet de « fiscalité écologique des carburants »,

Attendu que l'État justifie ses intentions : « décourager l'usage de la voiture individuelle au profit de transports plus vertueux, notamment collectifs »,

Mais attendu que nous, usagers des transports collectifs, associations d'usagers, et leur fédération constatons une régression continue des offres de transport collectif de notre Région, et un manque de volonté généralisé pour mener à bien les projets répertoriés indispensables qui permettrait cet abandon de la voiture,

Attendu que nous publions ci-dessous les solutions pour remédier à l'ensemble des doléances, manquements, économies de bouts de chandelle, dysfonctionnements, sous-capacités, et non-exploitation d'infrastructures existantes qui nous parviennent régulièrement et qui outre de décourager régulièrement les automobilistes à tester le transport public en Provence Alpes Côte d'Azur, ont conduit EN MASSE nombre d'usagers à reprendre leurs voitures,

Attendu qu'il s'agit soit d'investissements constamment reportés bien que faibles au regard des services attendus et comparativement aux investissements routiers, soit de désinvolture quant aux maintenances, aux capacités offertes, aux correspondances faciles, aux adaptations des offres, et aux sous-exploitations des réseaux,

Nous lançons un appel à tous les participants au Grand Débat National à faire remonter la perfidie d'une transition énergétique basée sur l'augmentation des prix des carburants sans le nécessaire développement de l'offre alternative TRANSPORTS COLLECTIFS en capacité, fiabilité, rapidité, maillage, et desserte fine, pourtant unanimement reconnue préservant l'environnement.

Le Président



Philippe CRETIN

Le Secrétaire Général



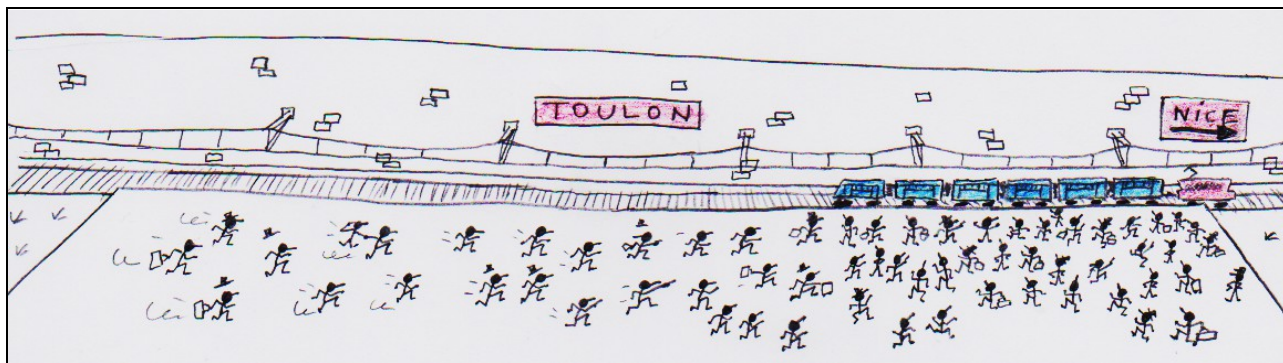
Jean-Michel PASCAL

Rappelons tout d'abord **les quatre seules réalisations** concrètes actuelles de Provence Alpes Côte d'Azur en faveur des transports collectifs :

- le tramway partiel d'Avignon, dans la douleur et les débats politiques, qui aurait dû être terminé il y a 4 ans,
- la ligne 2 du tramway de Nice (rappelons que sans une mobilisation des associations niçoises et de la FNAUT de 2001 à 2004, le tramway de Nice aurait été le TVR catastrophique de Caen et Nancy sur pneus),
- le BHNS de Aix (nos demandes pour un tramway ayant échoué),
- La rénovation de la ligne TER Gardanne Aix avec la reconstruction de cette gare, budgets colossaux pour quelques trains diesel en plus, sans électrification, où toutes les propositions pour un meilleur usage des deniers publics ont été ignorées.

Ci-dessous : Axe de travail de ce qu'il faudra solutionner avant « d'inciter » massivement à une alternative écologique de la voiture, afin que ce soit tout simplement possible en Provence Alpes Côte d'Azur .

A- Radiale TER Marseille-Toulon-Nice : impossible à l'heure actuelle de ramener depuis l'A8 le moindre voyageur dans le train : l'offre stagne à 8 TER par jour de 528 places assises, bondés, dans lesquels les voyageurs s'entassent debout durant 2h40 : enfer dissuasif, voyages des familles impossibles, dégoût de tous ceux qui se prêteraient à l'essai... pour 36,20€ par personne. Or rajouter 8 voitures à ces rames CORAIL de 6 voitures NE COUTERAIT STRICTEMENT RIEN. Le cadencement à l'heure serait indispensable (en auto, on n'attend pas 2 à 3 h pour partir). Le dernier départ est à 19h : l'autoroute est-elle vide après 19h ?



B- TER Marseille-Toulon, paroles d'usagers de Marseille Blancarde (janvier 2019) : *« la SNCF nous a annoncé une amélioration grâce aux nouveaux horaires, il y a eu quelques jours avec un peu plus de rames mais cette semaine à deux reprises nous étions de nouveaux entassés dans deux voitures » « Les changements d'horaires ne nous apportent pas grand-chose » « Il y a toujours du retard et on voyage toujours dans de mauvaises conditions, il faut se battre pour monter dans le train », « Hier le train a mis plus de 10min pour partir de la Blancarde, les personnes montées à St Charles ont refusé de se tasser dans les couloirs pour nous laisser monter », « on est parti de Blancarde serrés assis dans les escaliers », « on paye pour voyager dans des conditions déplorables », « cela fait un an que l'on est dédommagé mais on voudrait payer et voyager normalement. »*

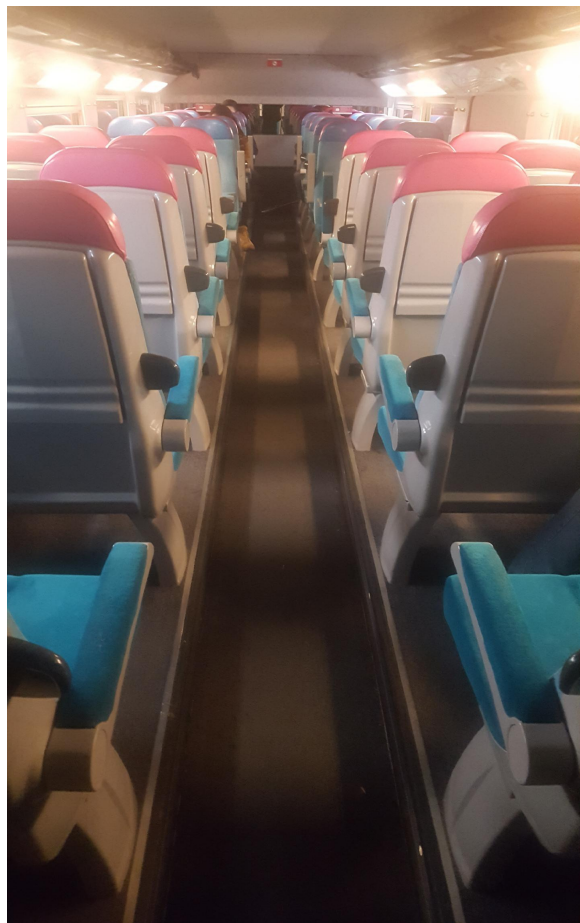
Les politiques désirant le transfert modal devront interjeter dans l'exploitation à la petite semaine de SNCF.

C- Marseille-Avignon par TGV : les abonnés ont été refoulés vers leurs voitures (ou de leur travail...) en décembre 2018 : suppression de 7 TGV.

Aux heures domicile travail, aucun train de 17h46 à 20h01. Idem dans le sens inverse : aucun TGV Avignon-Marseille de 14h20 à 18h20.

Rajout de quelques OUIGO dont l'accès aux abonnés est abusivement interdit. Ces OUIGO sont vides de Marseille à Avignon, y accepter ces abonnés « forfait annuel TGV & TER & INTERCITES » à plus de 500€ par mois serait justice ET NE COUTERAIT STRICTEMENT RIEN.

Paroles d'usagers qui se sont battus, regroupés en collectif, pour sauver leur vie professionnelle, en pure perte : « *Pour ma part, sur la centaine qui rentrait à 19:06, nous ne sommes plus que 4 ou 5 dans le 20:01. Certains du 18:06 ont pu se rabattre sur le 17:45. 1 ou 2 prennent occasionnellement le Ouigo et nous font part du vide qui y règne. Le gros de la troupe a disparu, certains ont changé de boulot, mutations, démissions... Je sais qu'il y a au moins 5 voitures en covoiturage. Tous ces gens ont résiliés leurs abonnements. Tout le monde s'est résigné, fatigué d'avoir brassé du vent depuis maintenant 5 mois.* »



Refusant les clients privilèges et abonnés qui remplissaient les TGV de 17h59, 18h06, et 19h06 de Marseille à Avignon, le OUIGO de 18h14 qui les remplace est vide.

D- Nouvelle offre TGV : dans la France entière, suite au remplacement des TGV par des OUIGO, nombre d'usagers ont demandé le remboursement de leur forfait annuel, et se sont plaint au Ministre des Transports... qui a répondu ne pas pouvoir intervenir : le report modal ne sera possible que quand les exploitants ne pourront plus décider à la place des autorités qui les subventionnent.

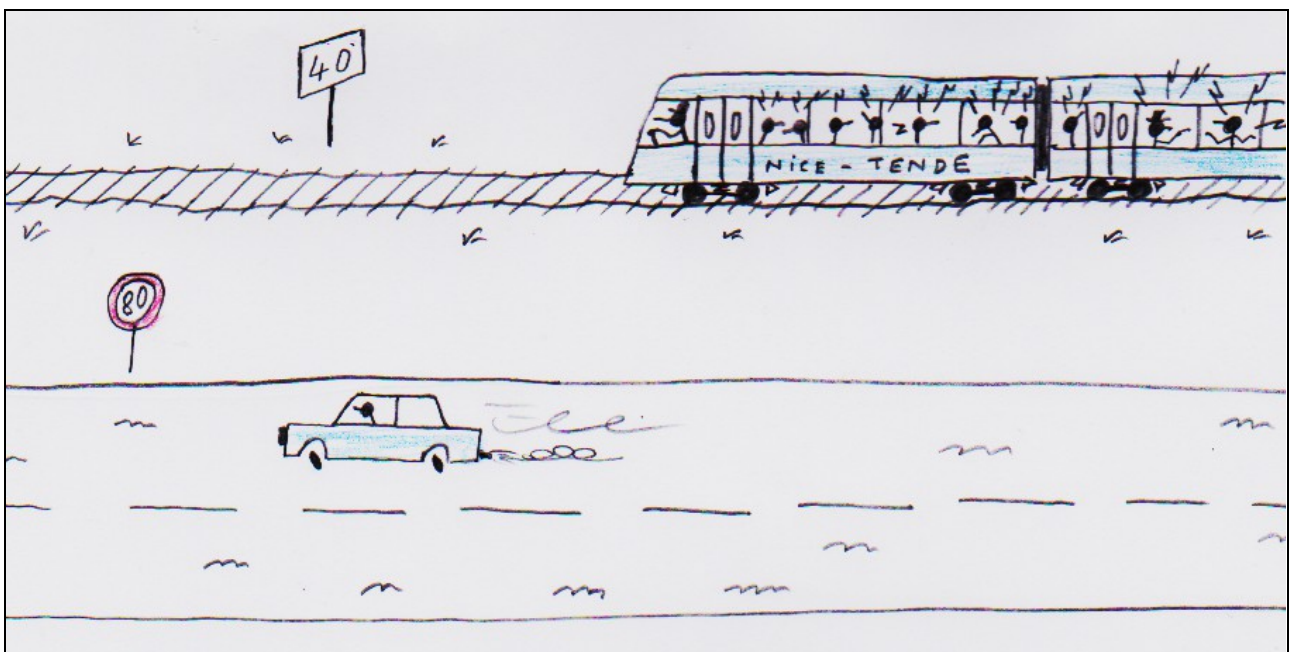
E- Régression des TGV de Marseille, Toulon, et Nice aux nouveaux horaires : les TGV vers Bâle, Metz, Strasbourg, Annecy sont supprimés. Les TGV Nice-Lyon sont passés de 4 à 2. Enfin de Nice à Paris : plus que 4 TGV et 2 OUIGO, dernier départ 17h. Beaucoup de TGV sont complets des jours à l'avance. Plus de train de nuit, alors que SNCF gagnerait à les remettre aux jours de grands départs où tous les TGV sont complets des semaines à l'avance. Pour un niçois, la seule solution pour participer à une réunion à 9h à Paris est de coucher la veille à Marseille, dernier départ SNCF de Nice : 19h13, ou THELLO 20h01.

Parole d'usagers : « *Vice-président d'une mutuelle d'épargne, je suis amené à effectuer plusieurs fois par mois des allers et retours TGV entre Toulon et Paris. Jusqu'à fin 2018, ces déplacements ne posaient pas de problème. Les horaires et la fréquence des trains permettaient des allers et retours en trajet direct avec, notamment, des départs de Paris à 18h20 et 19h20. Cette situation n'existe plus, la gestion d'une partie des déplacements par OuiGo ayant modifié cet ordonnancement. Les trajets vers Paris imposent maintenant de changer à Marseille ou ailleurs, mais surtout, la situation est devenue ubuesque pour les retours à Toulon: proposés entre 15h30 et 17h15, horaires incompatibles avec des réunions de travail en région parisienne. Ce qui va obliger, soit à quitter les réunions plus tôt, soit à modifier les horaires de celles-ci quand on le pourra, soit à passer la nuit sur place.* »

F- Nice-Bordeaux, parole d'ex-usager : « *Je suis étudiant à Toulouse, j'habite Cagnes. Jusqu'à l'an dernier, j'utilisais les trains Nice-Bordeaux. Ces trains ont été supprimés, il faut changer à Marseille avec une heure d'attente : voyage oui, galère non, j'ai acheté une voiture.* »

G- Réseau urbain de Marseille : extensions très lentes et parcimonieuses quand on le compare à celui de Lyon. Aucune construction de voies de bus. Le prolongement du Métro jusqu'au nouveau pôle d'échange « Capitaine Gèze » est achevé depuis 2017, pourquoi n'est-il toujours pas en service ? La date de 2019 est indiquée « sans aucune garantie ». Un énorme quartier de Marseille est en grande souffrance de ce retard, l'usage reste la voiture à défaut de bus bondés et englués.

H- Nice-Tende-Cunéo : les 1000 usagers quotidiens qui faisaient jusqu'en 2005 le parcours Nice-Cunéo dans les trains directs bien remplis le font aujourd'hui en voiture. Car ils leur faudrait maintenant changer à Breil, sans aucune correspondance des réseaux français et italiens qui s'ignorent, embarquer dans l'un des deux seuls trains Vintimille – Cunéo, à vitesse maxi 40 km/h à cause de la voie entretenue à minima, 1h23 pour rallier Limone (50 minutes en voiture). Quelle régression...



I-Gap-Briançon : depuis 2 ans, la plus part des trains TER sont remplacés par des autocars, alors que la voie a été complètement régénérée. Plus lent, plus dangereux l'hiver sur route glacée, ils sont aussi à capacité limitée, et nous recevons des plaintes d'usagers qui sont laissés à leur arrêt, faute de place à bord. Ceux-là ne risquent pas de retenter leur chance en transports collectifs.

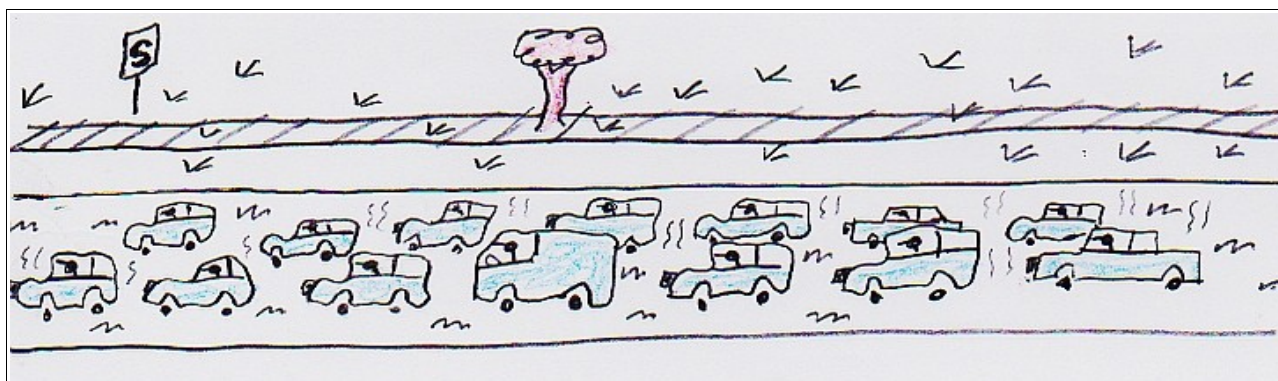


J- Nice-Digne : la radiation des anciens autorails et remorques avant la livraison de nouveau matériel (plus aucune date annoncée...) conduit à des trains surchargés l'été et doublés par des autocars, qui découragent les usagers. L'hiver, les trains sont remplacés par des autocars suite à des travaux de voie utiles mais qui n'en finissent pas d'hivers en hivers.

K- Nice-Colomars-Plan du Var banlieue niçoise : l'électrification du « RER Plaine du Var ZI Carros » est encore repoussée. Les usagers se plaignent des trous horaires en heure de pointe (aucune arrivée à Nice de 7h55 à 8h38, de 16h10 à 16h48, puis jusqu'à 17h30, aucun départ de 8h05 à 9h05 et de 16h15 à 17h).

L- La Bouilladisse-Aubagne, projet de tramway: solution peu chère par réutilisation de l'ex voie de Valdonne, portée par les difficultés de déplacement dans la vallée de l'Huveaune, fruit de la démocratie participative, plébiscitée par la population et l'ensemble des élus de tout bord, son financement n'est toujours pas réuni, les voyageurs pendulaires de la vallée continuent à subir les embouteillages.

M-Desserte de la zone des Milles de Aix : la plus part des automobilistes victimes de ces embouteillages opéreraient pour le transport collectif. Mais le PDU du Pays d'Aix qui prévoit explicitement la réouverture en 2020 de la voie ferrée Rognac Aix qui dessert les Milles, est plongé dans l'incertitude par la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence dont la concertation sur le PDU commence à peine. Parole d'usager : *« la remise en cause ou le report de ce projet serait une très mauvaise nouvelle pour nos déplacements, le développement des transports en commun du secteur serait alternatif à la voiture. »*



N- Toulon : ville engluée dans les voitures et les embouteillages, aucun transport collectif capacitaire en site propre. Nécessité de construire rapidement le tramway comme dans les autres grandes villes, et dont les études sont achevées.

O- Manosque-Digne, Sisteron-Digne : les voyageurs pendulaires entre ces villes se découragent des embouteillages sur l'unique route vers Digne où 20 lignes d'autocar s'engluent. Certains nous témoignent délaisser leur domicile ou leur travail à Digne faute d'un transport collectif en site propre. Or la voie ferrée inexploitée Saint-Auban-Digne pourrait accueillir des navettes Manosque-Digne et Sisteron-Digne qui serait une alternative attractive, utile, commode, incitative pour l'avenir de Digne.

L'exception de notre Région: Cannes-Vintimille, **le démonstreur du report modal qui marche.**

Après avoir enfin rallongé les quais de Nice-Riquier de 3,5 mètres afin de pouvoir recevoir des trains capacitaires, cette ligne est LA SEULE de notre Région à offrir une réelle alternative à la voiture, au vu de son cadencement et des capacités offertes. Cela fonctionne : les seuls embouteillages récurrents journaliers sur la portion de l'A8 parallèle sont à la sortie de SOPHIA ANTIPOLIS, non desservi par la ligne.

Nous, usagers, associations d'usagers et fédération, déclarons qu'investir à minima pour résoudre les points évoqués ci-dessus permettra une desserte fiable, cadencée, et capacitaire de notre Région. Ces réalisations permettront à notre réseau de transport d'être unique, maillé, efficace, à même de déclencher le report modal, en le rendant non seulement attractif... mais surtout possible.

Pour la Fnaut-Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Le Président



Philippe CRETIN

Le Secrétaire Général



Jean-Michel PASCAL