

La ligne Saumur/Les Sables d'Olonne : le train des plages

Le « train des plages » en Région Pays de La Loire est un grand succès populaire sur la ligne qui relie Saumur aux Sables D'Olonne, haut lieu Vendéen de la voile et de la plaisance. Cette opération a été lauréate en 2011 du projet européen Citizen's Rail visant à redynamiser les gares et les lignes ferroviaires en perte de vitesse. L'opération a débuté en 2013 et a été reconduite depuis.

L'évolution de l'offre consiste en un A/R par jour supplémentaire de mai à septembre ainsi qu'un travail sur les correspondances à Saumur avec notamment les trains en provenance ou à destination de Tours, de Saint Pierre des Corps et d'Orléans. Des visites commentées à bord des trains sont proposées.

Cette évolution a été accompagnée d'une campagne de communication avec des visuels rétro et des supports marketing parfois décalés comme sur les étuis de baguettes de pain. Cette offre attire environ 20 000 voyageurs supplémentaires par an.



INDICATEURS



INTERET DE LA DEMARCHE

Cette démarche permet à la fois de favoriser la fréquentation du site, de doper l'activité économique qui s'y rattache et de renforcer l'attractivité de la ligne.

ACTEURS CONCERNES

Région
SNCF Réseau
SNCF Voyageurs
Collectivités locales
Office du tourisme



A RETENIR

Une telle approche peut être appliquée à tous les sites touristiques accessibles en train. Elle doit bien sûr être adaptée pour être cohérente avec les possibilités offertes par le site : ampleur de la fréquentation attendue, horaires, fréquence, saisonnalité...

Un travail partenarial entre l'AO et les parties prenantes de l'exploitation du site peut permettre de définir une stratégie adaptée.

Une attention est à apporter à la qualité des correspondances pour toucher un maximum de population. Une campagne marketing et une offre tarifaire spécifique permettent d'attirer le maximum de visiteurs.



Crédit : Alexandre Lamoureux

CONTACT

Région Pays De la Loire
Région Centre-Val de Loire
Région Nouvelle-Aquitaine

Les animations proposées sur la ligne Iizaka et la ligne des fleurs au Japon

La ligne Iizaka et la ligne des fleurs sont situées dans les préfectures de Fukushima et Yamagata, respectivement à 250 et 350 km au Nord de Tokyo. Face à une baisse de la démographie, ces petites lignes ferroviaires sont toutes deux confrontées à une baisse de la fréquentation, notamment par les scolaires.

L'enjeu pour les gestionnaires et exploitants de ces lignes ? Une appropriation de la ligne par les habitants pour en garantir l'utilité sociale. Leur objectif est de dépasser la vocation « moyen de transport » d'une ligne ferroviaire pour la faire connaître, sensibiliser la population à son devenir et à terme lui assurer une meilleure fréquentation... et sa pérennité.

INTERET DE LA DEMARCHE

L'exploitant organise des animations diverses à coût limité, en valorisant son patrimoine.

Sur la ligne Fukushima / Iizaka Onsen exploitée par Fukushima Transportation :

- Repas et soirées organisés à bord d'un train,
- Journées d'accès à la cabine du conducteur pour les enfants,
- Concerts organisés dans l'atelier de maintenance,
- Repas sur les voies de service.



La ligne des fleurs Nagai relie Akayu à Arato :

- Le pelliculage des trains a été réalisé en concertation avec les communes de la ligne : chacune a choisi la fleur qui la symbolise. La ligne dispose aujourd'hui de 6 rames aux couleurs des fleurs emblématiques de la région,
- Ventes de produits locaux en gare (artisanat et gastronomie locale),
- Visite de l'atelier de maintenance avec les enfants... même sous les trains!
- Ballade à pied sur les voies, explications sur la voie ferrée et sa maintenance,
- Symposium organisé pour réfléchir à l'augmentation de la fréquentation sur la ligne, animé par un metteur en scène de renommée nationale,
- Trains spéciaux pour déguster du vin local, du saké ou des produits locaux. Les entreprises locales se chargent de la publicité pour ces manifestations,
- Association avec les commerçants : le billet de train à moitié prix en cas d'achats chez les commerçants locaux,
- Appel à donations, déduites en partie des impôts.



Combien ?

Le coût de la plupart de ces actions est relativement faible, constitué en grande partie de temps consacré par l'exploitant à l'animation de la ligne. Certaines actions peuvent néanmoins avoir un coût élevé (pelliculage des trains, aménagement d'une rame pour accueillir des repas).

Résultats

Nous ne disposons pas de chiffres relatifs à l'impact de ces animations sur la fréquentation de la ligne. Les exploitants rencontrés s'inscrivent dans une démarche de long terme pour que les habitants s'approprient leur ligne et se sentent concernés par sa destinée.

Les prestations connexes réalisées sur la ligne des fleurs représentent 3,2% de ses recettes.

A RETENIR

Des actions ponctuelles où l'imagination et la fantaisie sont de mise, au service d'une démarche à long terme visant à établir une réelle proximité entre la gestion d'une ligne ferroviaire et son appropriation par la communauté locale.

INDICATEURS

Délai	<div style="width: 20%;"></div>
Complexité	<div style="width: 20%;"></div>
Coût	<div style="width: 20%;"></div>
Impact	<div style="width: 50%; background-color: #90EE90;"></div>



ACTEURS CONCERNES

L'exploitant ferroviaire et son mainteneur

Les communes traversées

Les entreprises et commerçants des communes de la ligne

Les habitants des communes de la ligne

Sous l'égide de la Région qui s'engage sur une offre de transports ferroviaires et/ou routières renforcée, les autres Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) et les collectivités compétentes en matière d'aménagement et d'urbanisme s'engagent à leur tour dans leurs champs de compétences respectifs, à mener un certain nombre d'actions qui visent un développement territorial favorisant l'usage du train, participant ainsi à l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité plus durables.

La durée du contrat doit être adéquat avec les délais de mise en œuvre des engagements.

Ainsi en 2014, le Contrat d'axe de la Vallée de l'Isle associe la Région et 19 autres partenaires (Département, Intercommunalités, Communes...). Il permet de formaliser 43 engagements.

Parmi les actions mises en œuvre, on peut citer :

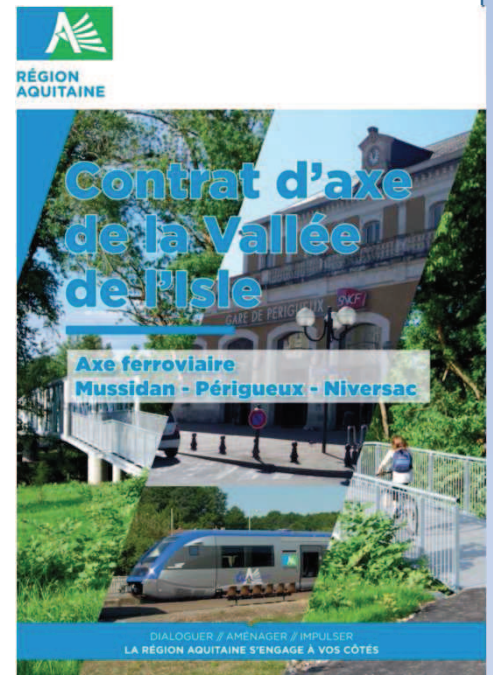
- la création d'un Pôle d'échange multimodal;
- la mise en œuvre de nouveaux services TER.

INDICATEURS



INTERET DE LA DEMARCHE

Favoriser une meilleure articulation des politiques de transports ferroviaires/urbains et d'urbanisme
 Coordonner l'action publique sur un territoire



A RETENIR

Cette démarche a permis d'apporter une dimension collaborative autour du ferroviaire avec la mise en œuvre d'une gouvernance élargie articulée autour :

- d'une instance de pilotage « Comité d'axe », composée des représentants de l'ensemble des partenaires, qui se réunit à l'issue chaque étape ;
- d'« Ateliers d'axe » réunissant les services des différents partenaires, chargés de proposer les plans d'actions par thématique.

Les actions mises en œuvre ont bénéficié d'une meilleure coordination entre partenaires et une meilleure acceptabilité notamment lors des phases de réalisation.

ACTEURS CONCERNES

Région
Département
Intercommunalités
Communes
SNCF Réseau

Ces dernières années, on note une demande croissante des usagers qui souhaitent combiner l'usage du vélo et du train. On observe cette progression chez les usagers du quotidien mais aussi chez les vélotouristes, elle est par conséquent fortement corrélée à la saison, notamment en juillet et août (45% des séjours), et localisée sur le littoral (40% des séjours).

En période de forte affluence, l'embarquement des vélos engendre :

- Des encombrements réduisant la capacité d'emport pour les usagers sans vélo ;
- Des retards ;
- Des conflits entre usagers, etc.



Afin de désengorger les rames, la Région et SNCF TER ont mis en place un système d'acheminement gratuit des vélos par camionnette, en période estivale, le week-end et les jours fériés.

Cette mesure a été accompagnée d'une campagne de communication importante (radio, flyers) et d'un renforcement des agents d'escale.

En 2016, sur la ligne Bordeaux-Arcachon, ce dispositif a permis le transport de 580 vélos, 476 en 2017.

Le coût du dispositif est estimé à 48 k€ HT.

INDICATEURS



INTERET DE LA DEMARCHE

Répondre au besoin de déplacement train + vélo quotidien ou touristique

Garantir un confort aux usagers

Apporter une solution économe et agile aux petites lignes dont on souhaite développer la vocation touristique

A RETENIR

Un dispositif permettant d'absorber la croissance de l'usage du vélo en période estivale par la mise en place d'un service gratuit.

Le partenariat avec des acteurs majeurs du tourisme et vélotourisme (Insercycles, La Véloodyssée) a permis de bénéficier de leur relais de communication.

Malgré un retour positif des usagers, le dispositif trouve sa limite sur les longues distances et reste très dépendant de l'engorgement routier.

ACTEURS CONCERNES

Région

SNCF Voyageurs

Acteurs du tourisme et Vélotourisme (Insercycles, La Véloodyssée, ...)

CONTACT

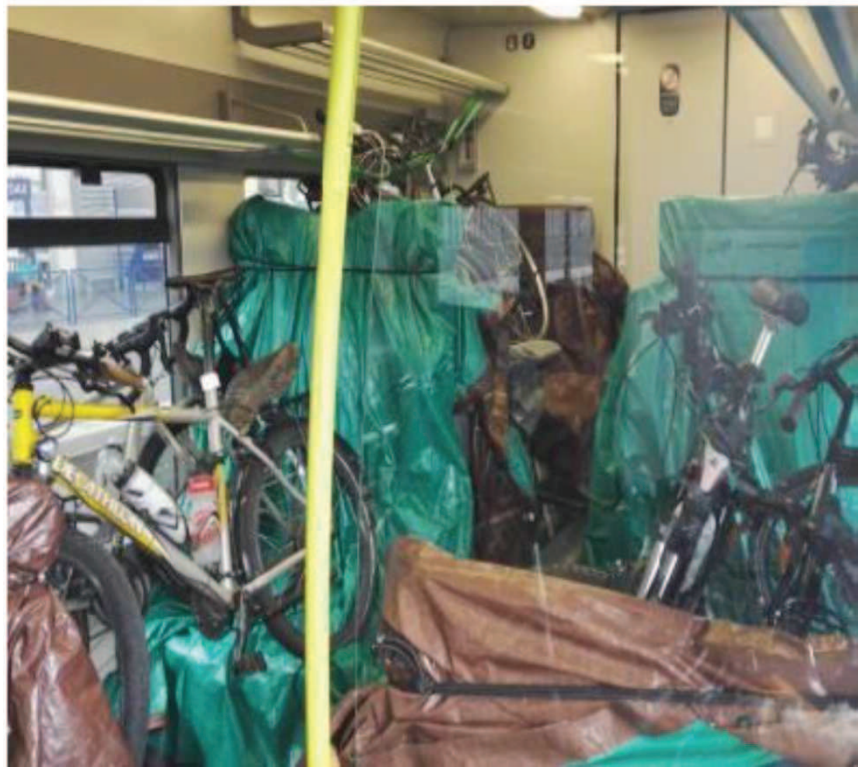
Région Nouvelle-Aquitaine

SNCF Voyageurs

Dans un objectif de développer l'intermodalité sur le territoire régional, de favoriser le recours aux modes doux et le développement du vélotourisme. La Région et SNCF Voyageurs ont mis en œuvre une deuxième solution répondant aux mêmes enjeux que la camionnette vélo.

Cette solution consiste à créer une "zone vélo" plus importante par l'intermédiaire de l'ajout d'une rame dédiée permettant de créer des places supplémentaires (jusqu'à 18 places) sans effectuer un investissement important. Les sièges de la rame dédiée sont bâchés.

Testé en 2016 sur la ligne Bordeaux-Hendaye en période estivale, le week-end et jours fériés (Juillet-Août), ce dispositif a été appliqué à partir de 2019 sur la ligne Bordeaux – Arcachon (3 500 vélos pris en charge) et pourrait être déployé en 2020 sur la ligne Bordeaux – La Rochelle.



INDICATEURS



INTERET DE LA DEMARCHE

- Répondre au besoin de déplacement train + vélo quotidien ou touristique
- Garantir un confort aux usagers
- Apporter une solution économe et agile aux petites lignes dont on souhaite développer la vocation touristique

A RETENIR

Un second dispositif gratuit pour les usagers permettant d'absorber la croissance de l'usage du vélo en période estivale sans effectuer un investissement important (acquisition de rame spécifique).

Ce dispositif nécessite un travail avec SNCF Voyageurs sur les roulements de trains et est dépendant de la disponibilité des rames.

Le partenariat avec des acteurs majeurs du tourisme et vélotourisme (Insercycles, La Vélodyssée) a permis de bénéficier de leur relais de communication.

ACTEURS CONCERNES

Région

SNCF Voyageurs

Acteurs du tourisme et Vélotourisme (Insercycles, La Vélodyssée, ...)

CONTACT

Région Nouvelle-Aquitaine

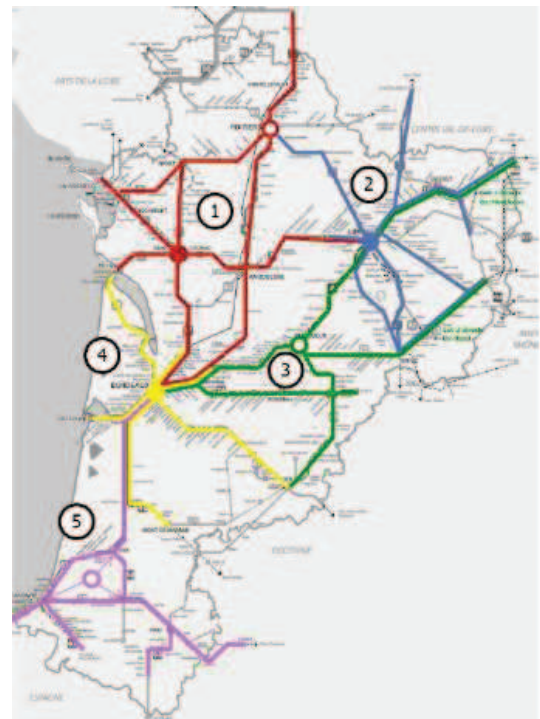
SNCF Voyageurs

La démarche Optim'TER menée sur les lignes TER de la région Nouvelle Aquitaine

La démarche Optim'TER est partie de l'intuition qu'un travail d'optimisation devrait permettre d'augmenter l'offre, à coût constant. La démarche a d'abord été testée sur l'axe La Rochelle/Bordeaux et a permis, au SA 2020, une augmentation de 9% de train.km avec une offre articulée toutes les deux heures. Cette augmentation s'est faite à coût constant grâce à une réduction du nombre de trains dédiés à la ligne (de 12 à 9).

La démarche a ensuite été intégrée à la convention 2019-2024 signée entre SNCF Voyageurs et la Région. Elle prévoit d'appliquer la démarche successivement sur les 5 lots qui composent le réseau, avec pour chaque lot un décalage de 6 mois afin d'étaler le travail de refonte dans le temps. Ce phasage est articulé avec le calendrier des Services Annuels. La convention prévoit que le travail de refonte soit mené par SNCF Voyageurs (financement par la convention de 3 ETP) en 3 phases : « diagnostic et cadrage », « travaux de refonte » et « concertation, arbitrages et finalisation ».

INDICATEURS



INTERET DE LA DEMARCHE

Augmenter l'offre TER, à coût constant.

Cette démarche ne s'applique pas exclusivement aux petites lignes. Toutefois, cette démarche a permis d'augmenter le niveau d'offre, résorbant ainsi le creux d'offre en milieu de journée caractéristique des petites lignes.

A RETENIR

Le principe est d'optimiser l'usage de l'actif industriel qu'est le train. Le mode ferroviaire présente en effet la particularité d'avoir des coûts fixes élevés. Ainsi, il faut limiter au strict minimum les périodes d'attente des lignes de roulement (train + conducteur + contrôleur) : tout km supplémentaire parcouru se fait alors au coût marginal (énergie + péage), qui représente environ 7€/train.km soit environ un tiers du coût moyen (autour de 20€/train.km).

Concrètement, cela peut passer par un travail sur les crochets pour éviter de doubler les lignes de roulement. Il existe pour cela plusieurs possibilités qui ont toutes pour objectif de permettre le retournement du train :

- réduire le temps de parcours (via un aménagement de la politique d'arrêt par exemple),
- adapter les horaires (heures d'arrivée d'une circulation et heure de départ de la suivante)...

ACTEURS CONCERNES

Région
SNCF Voyageurs
SNCF Réseau

CONTACT

Région Nouvelle-Aquitaine