



**Comité de ligne de la « Côte Bleue »  
Miramas - Port de Bouc - Marseille  
Hôtel de ville d'Ensuès-la-Redonne, mercredi 15 mai 2013**

**INTERVENANTS :**

**CONSEIL RÉGIONAL :**

**Jean-Yves PETIT**, Vice-Président du Conseil régional délégué aux transports et à l'éco-mobilité,  
**Nathalie LEFEBVRE**, Vice-Présidente déléguée aux services publics et à la démocratie participative,  
Présidente du comité de ligne,  
**Caroline BRONSARD**, chef de service adjointe des Transports Régionaux.

**ENSUES-LA-REDONNE :**

**Michel ILLAC**, Maire.

**RFF :**

**Michel JOSSO**, chef du service Commercial et Gestion du Réseau.

**SNCF :**

**Patrick MARTHOURET**, Directeur de l'exploitation TER.

\*\*\*\*\*

**M. ILLAC** accueille et remercie les participants. **M. PETIT** indique que cette nouvelle session des comités de ligne est organisée sous forme « d'étoile ferroviaire » sur l'ensemble de la région mais que face aux difficultés que rencontrent les usagers sur la ligne de la côte bleue, il a été décidé de la traiter de manière individuelle.

**Mme LEFEBVRE** constate que depuis la fin de l'année 2012, la qualité de service n'a cessé de se dégrader et dénonce une situation inacceptable pour ce service public qui ne permet pas de se déplacer dans de bonnes conditions que ce soit pour les pendulaires, les étudiants ou les occasionnels.

**I. QUALITE DE SERVICE (cf. présentation) :**

Présentation des résultats par M. MARTHOURET qui confirme que la qualité de service de la Côte Bleue est largement inférieure à la moyenne régionale que ce soit sur l'intégralité de l'année 2012 ou le premier trimestre 2013.

A noter que l'ensemble des causes sont en augmentation avec par ordre d'importance :

- Les causes ou évènements externes :

Un accident de personne, l'accident avec un camion sur le passage à niveau, des alertes à la bombe en gare Marseille Saint-Charles, plusieurs intrusions sur les voies et des jets de projectiles sur les rames.

- Les causes liées à l'infrastructure :

Des problèmes de signalisation, les limitations de vitesse qui ont été implantées sur plusieurs portions de la ligne, le manque de fiabilité du pont de Caronte, plusieurs retards des voies durant les travaux de renouvellement entre Rasseu et Martigues.

En mars 2013, la SNCF a décidé de substituer par autocars au départ de plusieurs gares deux TER Miramas – Marseille. Considérée comme étant « la moins pire des solutions », cette alternative a permis de conserver les horaires d'arrivée à Marseille Saint-Charles (6h58 et 7h28).

*La SNCF a décidé d'accorder un geste commercial sur les abonnements du mois de mai. Cette mesure est automatique pour les abonnés annuels tandis que les abonnés mensuels doivent en faire la demande au guichet. Les usagers n'ayant pas été suffisamment informés, la SNCF améliorera la communication en gare (affichage) et auprès des agents de vente.*

- Les causes production (matériel et les causes de la responsabilité de la SNCF) :

Des difficultés de maintenance du matériel roulant sont à l'origine du manque de fiabilité. Pendant les pointes des vacances d'hiver, du matériel de la côte bleue a été enlevé et remplacé par du matériel moins performant. De plus, l'arrivée des TGV « Ouigo » complique davantage l'organisation du plateau de la gare Saint-Charles selon la SNCF.

M. PETIT fait remarquer que ce n'est pas à la Région mais à la SNCF d'assurer les conséquences des matériels détournés pour les pointes des Alpes et gérer les flux voyageurs TGV ; l'arrivée de « Ouigo » ne doit pas impacter la disponibilité des voies pour les TER.

Il a été indiqué que 70% des dessertes de la ligne étaient assurées avec des rames anciennes et 30 % avec du matériel plus récent. Dans les prochaines semaines, la proportion de dessertes avec du matériel récent devraient être ramenée à la moitié.

Concernant le matériel, M. PETIT indique que la Région a financé l'acquisition de 10 bi-modes Regiolis (Alstom) d'une capacité de 220 places pour un montant de 72 M€ (livraison à partir de l'été 2014 jusqu'en octobre 2015) et de 16 regio 2N (Bombardier à deux niveaux) de 500 places pour un montant de 165 M€ (mise en service au printemps 2014 et livraison progressive jusqu'en novembre 2015).

Ces nouveaux matériels permettront de répondre en partie aux besoins des nouvelles infrastructures (Avignon – Carpentras, 3<sup>ème</sup> voie Marseille – Aubagne, 3<sup>ème</sup> voie Antibes – Cagnes) et libéreront des matériels roulants plus performants qui pourront être affectés sur d'autres lignes.

## II. POINT INFRASTRUCTURE :

Michel JOSSO, Réseau Ferré de France.

Le chantier de renouvellement de la voie a permis de reconstituer la voie sur près de 30 km entre Rassuen et Martigues. Un précédent chantier en 1999 avait permis d'effectuer les mêmes travaux sur la portion Miramas - Istres.

Les nombreux ouvrages d'art (ponts, tranchées rocheuses, tunnels) qui constituent une grande partie de la ligne nécessitent encore de très lourds investissements à venir : la portion Martigues – L'Estaque devrait être réalisée en 2015/2016 et la rénovation de 3 tunnels (Engrenier, Rio Tinto et Rioux) est à l'étude. Enfin, le programme concernant les travaux au niveau de plusieurs parois rocheuses ou tranchées, rendues fragiles par les intempéries de ces dernières années, sera accéléré en 2013 et 2014. Dernier point noir, le Pont de Caronte. Cet ouvrage construit en 1954 est un pont tournant au-dessus du canal de Caronte à Martigues.

M. PETIT a demandé des précisions sur la fréquence, la durée des dysfonctionnements ainsi que leur source. Il souhaite une réduction des temps d'intervention afin de diminuer l'impact sur les circulations.

Réseau Ferré de France a communiqué les éléments suivants :

### 1- Contexte et Situation du Pont de Caronte :

Le Pont de Caronte est un viaduc ferroviaire situé sur la commune de Martigues. Ce pont permet à la ligne Miramas – L'Estaque de franchir le Canal de Caronte qui relie l'étang de Berre à la mer Méditerranée. C'est un ouvrage d'une longueur totale de 943m. Il comprend 12 travées fixes et une « travée centrale » de 114m de long posée sur une pile centrale formant l'axe de rotation. La mise en service du pont date du 9 décembre 1954 (après destruction en 1944). L'ouverture du pont tournant est nécessaire lors du passage de bateaux dont le tirant d'air (la hauteur libre sous le pont) est supérieur à 21m.



## 2- Travaux déjà réalisés en 2011 et ceux en cours pour la réduction des incidents et l'amélioration de la régularité :

Avant les travaux de 2011, la manœuvre du pont était réalisée par le biais d'une technologie électromécanique qui ne pouvait plus garantir une fiabilité de fonctionnement permettant une exploitation maritime normale du port de Martigues.

Aussi, ce système de commande électromécanique vétuste ne donnait aucune information sur la cause origine des incidents. En cas de panne, on ne pouvait donc pas identifier immédiatement l'organe du pont à l'origine de l'incident.

En 2011, les travaux de modernisation des équipements électriques et électromécaniques ont permis de réduire les délais d'intervention puisque le système de commande renseigne immédiatement sur la cause origine de l'incident et guide dans le relèvement du dérangement.

Aujourd'hui l'alimentation et la distribution électrique mises à neuf fonctionnent correctement. Aucun incident n'est constaté.

Cependant, il subsiste aujourd'hui des incidents principalement sur deux types d'organes qui participent à la manœuvre du pont. Ces organes sont :

- Les Capteurs de fins de course
- Les Loqueteaux

Un vaste programme de remplacement de ces deux types d'organes démarré en 2012 est en cours et se poursuit jusqu'à fin 2013. Ce programme porte déjà ses fruits car les incidents se sont raréfiés par rapport à 2011.

## 3- Travaux programmés à courts termes 2013 et 2014 :

Après la modernisation des équipements électriques, électromécaniques et hydrauliques, RFF a lancé un diagnostic pour le remplacement des équipements mécaniques et hydrauliques sources d'incidents. Ce diagnostic a identifié les préconisations de travaux avec 3 niveaux d'urgence :

- Travaux de Fiabilisation et de Pérennisation Niveau 1 (actions immédiates, à effectuer dès que possible),
- Travaux de Fiabilisation et de Pérennisation Niveau 2 (actions à mener avant 3 ans si possible),
- Travaux de Fiabilisation et de Pérennisation Niveau 3 (actions à mener d'ici 10 ans, pour assurer la pérennité et la sécurité pendant 30 ans) :

- Les travaux de Fiabilisation et de Pérennisation de niveau 1 et 2 portant sur l'amélioration de la régularité sont programmés en 2013 et 2014.
- Les préconisations de travaux de niveau 3 seront programmées dans un deuxième temps.

Pour le service 2014, Michel JOSSO indique que le temps de parcours sera dégradé de 4'. Ces minutes supplémentaires devraient permettre une meilleure prise en compte des ralentissements pour l'exploitation des TER.

### **III. FREQUENTATION DES TRAINS :**

Mme BRONSARD, Direction des Transport du Conseil Régional

En 2012, la fréquentation de la ligne de la Côte Bleue a augmenté de 7,2 % dans la même courbe de progression que sur l'ensemble de la région PACA (8,3%). En revanche, sur les trois premiers mois de l'année 2013, et contrairement au reste de la région (+2,3%), elle est en baisse de plus de 4,7%, reflet des difficultés de fiabilité des dessertes.

### **IV. EVOLUTIONS DES TER :**

Mme BRONSARD, Direction des Transport du Conseil Régional

#### **⇒ Offre supplémentaire TER :**

Dans le cadre de MP2013 et afin de promouvoir les Transports collectifs, la Région a mis en place des circulations supplémentaires en soirée au départ de Marseille vers la côte bleue pour des évènements spéciaux :

- Soirée inaugurale de Marseille Provence en janvier,
- « Entre flammes et flots » 4 et 5 mai 2013,
- A venir : fête de la musique (21 juin) et concert de clôture de l'europride (20 juillet).

#### **⇒ Tarification :**



Le Conseil Régional va voter lors de l'Assemblée Plénière du 24 mai 2013 une convention avec le SMECTU relative à la mise en œuvre de la tarification intermodale Zou !+.

Cette évolution permettra aux abonnés TER (ZOU ! mensuel et annuel) d'utiliser en correspondance, avec des conditions tarifaires avantageuses, les services du réseau Ulysse organisés par le Syndicat Mixte de Gestion et d'Exploitation des Transports Urbains de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues et du San Ouest Provence. Objectif de vente à partir de l'été.



A partir du 1<sup>er</sup> juin, un nouveau produit tarifaire Zou ! sera commercialisé. Il s'agit d'un Pass d'un montant de 15 € qui s'adresse aux touristes et aux voyageurs d'un jour et offre la possibilité de voyager librement sur le réseau régional de transports pendant une journée complète en illimité, dans un même département. Valable dès le **1er juin**, il sera vendu sur le réseau TER, LER et Chemins de Fer de Provence, jusqu'au **30 septembre 2013**. L'offre est valable sur le réseau dans lequel la carte a été achetée (TER, LER ou CP).

Distribution :

- Dans les gares SNCF, les gares routières de Provence-Alpes-Côte d'Azur et les gares des Chemins de fer de Provence
- Boutique en ligne du site [www.ter-sncf.com/paca](http://www.ter-sncf.com/paca) dans la rubrique « En 1 clic » - « Boutique

en ligne : achetez vos Pass loisirs TER »

- Egalement sur les sites : [www.info-ler.fr](http://www.info-ler.fr) et [www.trainprovence.com](http://www.trainprovence.com)

### ⇒ Système d'information multimodale PACA MOBILITE :



Il s'agit d'un site internet, support unique d'information, incluant l'ensemble des offres de transports public sur le territoire régional.

L'information voyageur comporte un calculateur d'itinéraires multimodaux, des informations sur les conditions de circulation en temps réels, un volet accessibilité et assistance au voyage des Personnes à Mobilité Réduite, des informations sur les arrêts, les pôles d'échanges et services associés ainsi que sur les offres de mobilité alternatives (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service, parkings-relais...).

#### Objectifs :

- ⇒ Faciliter l'accès à une information multimodale afin de promouvoir les déplacements en transports collectifs.
- ⇒ Amélioration de la coordination de l'offre et de la tarification pour les AOT : un outil de coordination des actions en faveur de l'intermodalité pour les AOT, une meilleure prise en compte des logiques de déplacements sur le territoire.

M. PETIT souligne le travail partenarial réalisé avec l'ensemble des autorités organisatrices de transport de la région dont les offres de transport ont été intégrées.

Le site est d'ores et déjà accessible à l'adresse [www.pacamobilite.fr](http://www.pacamobilite.fr), en version test jusqu'à son lancement officiel courant septembre.

### **V. AUTRES SUJETS ABORDES :**

- L'ouverture de la gare d'Arenc est annoncée pour le service TER 2014 (à partir du 15 décembre 2013). L'enquête publique est en cours ; les travaux devraient reprendre en septembre.
- Concernant la gare de la Couronne, des tests d'éligibilité pour la mise en place d'un afficheur léger doivent être réalisés. La ville de Martigues souhaiterait trouver un locataire pour le bâtiment voyageur (condamné à ce jour) et assurer ainsi une présence humaine. Plus globalement, RFF doit travailler avec la ville sur le périmètre foncier de la gare.
- Accès piéton de la gare de la Redonne : M. PETIT propose une visite sur place avec Réseau Ferré de France et la ville d'Ensuès-la-Redonne.
- La lutte contre la fraude et la sureté :

Le Capitaine de la Gendarmerie présent lors de la réunion, indique qu'il participe aux opérations de lutte antifraude et de sécurisation des trains. Le bilan est positif car une baisse de 40% des incidents a été constatée. Pour autant, les opérations de « bouclage » en gare font

état d'un taux de fraude de l'ordre de 50%. L'ensemble du dispositif est reconduit et renforcé pour l'été 2013.

Certains usagers déplorent le manque de visibilité des contrôleurs à bord des TER. Un voyageur quotidien précise être contrôlé deux fois par mois.

M. PETIT plaide auprès du préfet pour la mise en place d'un contrat local de sécurité sur le département des Bouches-du-Rhône incluant les lignes de la Côte bleue et d'Aix-Marseille.

Mme LEFEBVRE évoque l'effet de saisonnalité de la fraude, plus favorable en été sur cette ligne. La présence humaine permet de limiter les incivilités.

- L'accident de train du 16 avril 2013 :

La prise en charge des victimes par le personnel SNCF et les marins pompiers est saluée. La SNCF rappelle qu'un accueil avait été mis en place à l'arrivée des personnes rapatriées sur Marseille et l'ensemble des personnes a pu bénéficier d'une cellule psychologique toujours en place pour aider les personnes blessées ou choquées par cet accident (0 800 120 821).

\*\*\*\*\*

*Le prochain comité de ligne de la côte bleue se tiendra à l'automne à la Fédération des comités d'intérêt de quartier du 16ème arrondissement de Marseille.*

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur