



**Comité de ligne « Etoile de Miramas »  
« Marseille - Miramas - Arles - Avignon » - « Marseille - Miramas -  
Salon - Avignon TGV » - « Marseille - Port de Bouc - Miramas »  
Jeudi 20 novembre 2014**

**INTERVENANTS :**

**CONSEIL RÉGIONAL :**

**Jean-Yves PETIT**, Vice-Président du Conseil Régional délégué aux transports et à l'éco-mobilité,  
**Frédéric DELEUIL**, Service des Transports Régionaux,  
**Miren AGUER**, Service Infrastructures et Développement.

**VILLE DE MIRAMAS :**

**Frédéric VIGOUROUX**, Maire.

**RFF :**

**Jacques FROSSARD**, Directeur Régional Réseau Ferré de France,  
**Enguerrand POIRIER DE CLISSON**, Responsable unité d'exploitation.

**SNCF :**

**Patrick MARTHOURET**, Directeur production TER.

\*\*\*\*\*

Accueil des participants par M. le Maire qui rappelle l'importance du nœud ferroviaire de Miramas et la nécessité d'améliorer l'accessibilité et l'intermodalité sur le périmètre de la gare.

**I. QUALITE DE SERVICE arrêtée au 31 octobre 2014 (cf. présentation) :**

Présentation par M. Marthouret, insatisfait des résultats de qualité de service.

Augmentation de la cause production (responsabilité pleine de l'exploitant) entre 2013 et 2014 suite au plan de transport adapté (PTA) du 10 février au 18 avril 2014. Face à l'indisponibilité du matériel roulant, la SNCF a mis en place un PTA à l'échelle de la Région qui visait à réduire temporairement l'offre pour fiabiliser la desserte en évitant les modifications de dernières minutes. La SNCF était dans l'incapacité de respecter la commande de la Région avec des conséquences lourdes sur les compositions, la régularité des circulations et les conditions de voyage pour les usagers. Un important retard a été pris sur le plan d'entretien des rames TER régionales. La capacité de maintenance du matériel du site de La Blancarde a été augmentée pour rattraper ce retard mais également pour pouvoir réceptionner le matériel neuf dont les livraisons ont débuté. Ce PTA s'est traduit par la suppression de 59 trains par jour. La continuité du service

public a été assurée par la mise en place de cars de substitution, l'accès à bord de certains TGV, le report sur certains Intercités et TER avec modification de la desserte.

Pour autant, les résultats de la réorganisation du site de maintenance de La Blancarde ne sont pas au niveau attendu et ont eu peu d'effets visibles par les usagers en termes d'amélioration de la qualité de service (baisse des suppressions ou meilleure régularité).

A noter que le parc matériel a récemment été impacté par un problème technique au niveau des organes de roulement. Pendant 3 semaines, la SNCF a engagé une campagne importante de changement d'essieux qui a nécessité l'immobilisation de certains matériels (suppressions). Une usure prématurée des essieux de plusieurs rames TER a été constatée. Cette action, qui n'était pas programmée dans les phases d'entretien classique du matériel, a demandé le remplacement d'environ 250 essieux. Chaque rame concernée a été immobilisée sur une période d'une à trois journées. A ce jour, le plan de transport commandé est à nouveau produit avec des suppressions résiduelles.

Pour les participants, usagers quotidiens, la situation n'a fait qu'empirer depuis 2013 pour devenir aujourd'hui inacceptable :

- Certains, se sentent « pris en otage » par la SNCF tout en devant faire face à la pression de leur employeur. Se déplacer en TER pour la relation domicile / travail est devenu un frein à l'embauche, à la promotion.
- Incompréhension de la cause « problème d'acheminement du personnel » souvent mise en avant. La SNCF dispose pour autant d'agents en service d'astreinte répartis sur les nœuds ferroviaires régionaux mais les délais d'acheminement sont parfois longs.
- Dégradation des conditions de transport avec des capacités insuffisantes pour cause de non-respect des compositions. Les usagers éprouvent un sentiment d'insécurité à bord des trains.
- Information défailante ou absente.

Pour Jean-Yves PETIT, la région est sinistrée au niveau ferroviaire avec un retour des pendulaires (abonnés) vers la voiture à l'inverse de la politique menée, de lutte contre la pollution et ses effets sur la santé et le changement climatique, de lutte pour un aménagement harmonieux du territoire et une baisse des charges des ménages.

La qualité de service s'est fortement dégradée pour revenir au niveau de 2010 avec une absence totale de fiabilité/réactivité de l'exploitant alors que les engagements de la Région sont forts :

- Politique dynamique du développement de l'offre : **12.5** M trains.km en 2010, **13.2** M trains.km en 2014 (+5.5%) pour une contribution annuelle à la SNCF qui est passée de 223.5 M€ à 258.7 M€.
- Investissements conséquents sur l'infrastructure : ouvertures de ligne, travaux d'augmentation de capacité.
- Rénovation des gares et création de pôles de d'échanges pour une meilleure intermodalité.
- Financement intégral du matériel roulant et contribution financière à la mise en œuvre d'un Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) relatif à l'adaptation des installations de maintenance et de remisage des matériels roulants TER ;
- Mise en place d'une tarification attractive pour les jeunes (Zou ! Etudes), les occasionnels (Zou ! 50-75%) et les personnes en difficulté (Zou ! solidaire).

Jean-Yves PETIT demande un sursaut de la part de la SNCF et des cheminots car la poursuite du développement du service public de transport ferroviaire de voyageurs est remise en cause, à l'heure où les prochains investissements sont en cours de négociation (Contrat de projets Etats / Région 2015-2020).

Pour Frédéric VIGOUROUX, le risque de voir émerger des sociétés privées n'est pas rassurant dans un contexte bientôt concurrentiel (cf. Privatisation de British Rail).

## **II. DEPLOIEMENT NOUVEAUX MATERIELS :**

**Frédéric DELEUIL**, du service des Transports Régionaux.

Dans le cadre de sa politique de développement, la Région a pris des engagements fermes dès 2009 pour anticiper les prochaines mises en service d'infrastructures ferroviaires et le développement de l'offre.

Du fait des industriels, la SNCF a dû faire face à un retard de livraison de plus d'un an.

### Financement de 16 regio2N pour un montant 182 M€ :

Automotrice à deux niveaux qui conjuguent une capacité exceptionnelle d'accueil et une diversité d'aménagements.

Constructeur : Bombardier

Places assises : 500 par train

Capacité totale : près de 1 000 places assises et debout

Vitesse : 160 km/h

Largeur d'ouverture des portes : 1,60 mètres

A ce jour, 4 rames ont été réceptionnées. Le premier service commercial est intervenu semaine 47 sur Marseille – Toulon. Les livraisons vont s'échelonner jusqu'en mars 2016 (+1 en 2014 ; +8 en 2015 et +3 en 2016). Ce matériel de grande capacité circulera sur la Côte d'Azur dès que le personnel sera formé, le matériel rodé et l'infrastructure adaptée (quais).

### Financement de 10 bi-modes Regiolis (Alstom) pour un montant de 76 M€ :

Ces trains sont certifiés par la norme technique européenne pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Constructeur : Alstom

Places assises : 220 par train mais peut être couplé soit 440 places

Apte à toutes les lignes (Bi-mode / Bi-courant)

Vitesse : 160 km/h

Largeur d'ouverture des portes : 1,30 mètres

2 rames vont être réceptionnées d'ici décembre 2014 pour une mise en service commerciale courant mars 2015 sur l'ouest du réseau (Marseille – Miramas / Salon / Arles – Avignon). Mise en service progressive jusqu'en septembre 2016 (+5 rames en 2015 ; +3 en 2016). Ce matériel dont

les compositions peuvent être doublées, sera affecté à l'ouest des Bouches du Rhône et au Vaucluse (réouverture au service voyageurs de Sorgues – Carpentras courant 2015).

Ces livraisons progressives permettront de dégager du matériel roulant type TER 2N première génération pour plus de souplesse dans l'exploitation.

Jean-Yves PETIT précise qu'à terme, le parc matériel de la Région sera l'un des plus récents au niveau national. En attendant, tout le matériel disponible, moins jeune et moins confortable est nécessaire à la réalisation du plan de transport.

Remarques des participants :

- L'intervalle 17724 Marseille 17h06 - Miramas 17h39 - Lyon Part Dieu a accusé un retard récurrent dû à un problème identifié de fermeture de porte (voitures corail) non traité au niveau de la maintenance.
- Les conditions de transport se sont fortement dégradées entre Miramas et Marseille notamment en termes de places assises.
- Le Régiolis est présenté comme un train de capacité équivalente à un BGC.

Jean-Yves PETIT indique que les rames Regiolis viennent en ajout au parc matériel existant et non pas en remplacement. Il permettra donc via des doublages de trains ponctuels d'augmenter le nombre de places offertes aux usagers. De plus, la Région commande les trains suffisamment dimensionnés pour éviter tout problème de capacité mais les compositions ne sont pas toujours respectées. Il n'est pas normal que la totalité du parc ne soit pas opérationnelle.

Pour Patrick MARTHOURET, l'absence de souplesse dans le matériel roulant génère de nouvelles contraintes d'exploitation. Il faut composer les trains en tenant compte de la forte fréquentation entre Marseille et Miramas qui diminue jusqu'à Avignon TGV ; l'objectif étant de proposer des trains directs entre Marseille et Avignon TGV par Cavaillon et de ne pas segmenter la relation.

### **III. L'INFRASTRUCTURE :**

**Jacques FROSSARD**, Réseau Ferré de France

Le montant de l'investissement engagé en PACA pour des projets ou de la régénération ferroviaires augmente significativement depuis 2009. On prévoit plus du doublement de ce montant en 2014 par rapport à 2009.

Les projets CPER sont les principaux contributeurs de cette augmentation. Le montant des travaux de régénération du réseau augmente également. Il est désormais équivalent à celui du Développement en 2014.

La tendance pour les années à venir est l'augmentation continue de ces opérations de modernisation.

Redéploiement des priorités de l'entreprise :

La mise en œuvre du plan VIGIRAIL suite à la catastrophe de Brétigny sur Orge survenu en 2013 et l'accident de Denguin survenu le 17 juillet dernier ont demandé la mise à disposition urgente et impérative de techniciens spécialisés afin de vérifier l'état des installations existantes. En

conséquence, sur la région PACA, 2 500 boîtiers de commande des systèmes de signalisation répartis sur 1 250 km de voies doivent être vérifiés d'ici mars 2015.

Pour faire face à cette situation, des arbitrages entre travaux de maintenance, travaux de régénération et projets de développement ont dû être réalisés récemment sur l'ensemble du territoire.

Ceci s'est traduit par plusieurs reports d'opérations de 2 à 3 ans et des adaptations de planning sur les chantiers :

- La réouverture de la ligne Avignon-Sorgues-Carpentras initialement prévue mi-décembre 2014 est décalée à avril 2015.
- Les travaux d'accessibilité de la gare de Cavaillon sont reportés à 2016.

Un forfait est alloué dans les horaires des trains pour tenir compte des pertes de temps pour travaux, ainsi qu'une marge de régularité, soit en tout 4 min 30 s tous les 100km en moyenne. Un travail est engagé par RFF avec les Entreprises Ferroviaires afin d'intégrer de manière plus ciblée les pertes de temps lorsque les travaux ont lieu à proximité des nœuds ferroviaires (cas de Marseille). Des marges supplémentaires peuvent également être attribuées en cas de gros travaux (cas du tunnel de la Nerthe). RFF ordonnance et planifie les travaux de manière à éviter un cumul des chantiers et des pertes de temps correspondantes sur les axes ferroviaires.

A noter que plusieurs interruptions totales des circulations sont planifiées en 2015 pour des interventions sur le pont route de la déviation de Miramas en construction. Quatre fermetures de 16 h sont prévues les samedis et dimanches 21/22 mars, 28/29 mars, 6/7 juin et 13/14 juin 2015, de 22h20 le samedi à 14h20 le dimanche. Les travaux avec coupures des circulations sont organisée les WE pour limiter l'impact sur les trains du quotidien.

#### Concernant l'étude Aix - Etang de Berre :

Il s'agit d'études préliminaires pour la réouverture au service voyageur de la ligne Aix-Rognac. L'objectif est de mettre en service une nouvelle offre ferroviaire Aix-Etang de Berre desservant à la fois les grandes zones d'emplois de ce territoire : Aix Centre, Les Milles, Vitrolles-Marignane, Marseille et les zones d'habitat situées le long de ces corridors. Le comité de pilotage de rendu des études préliminaires du 7 mai dernier a permis de présenter le projet avec de nouvelles données de fréquentation jusqu'à 7 000 voy/j avec le scénario de 2TER/h/sens, terminus Rognac (2020) ou terminus Marseille (après 2021, avec 7 500 voy/j). L'estimation financière fait état d'un investissement de 95 M€ de travaux dont 1/3 pour le traitement des passages à niveaux.

Jean-Yves PETIT : excepté l'Etat, l'ensemble des partenaires (MPM, CG13, CPA et Agglopolé) sont favorables à la poursuite de ce projet dans le cadre du CPER 2015-2020 (lancement des AVP), invoquant le rôle crucial de cette ligne dans la desserte du territoire métropolitain, logique de cercle : Marseille-Aix-Rognac-Vitrolles-Marseille.

#### IV. OFFRE DE TRANSPORT 2015 :

Frédéric DELEUIL, service des Transports Régionaux

**Expérimentation pour le service 2015 de relations directes Toulon – Miramas ou Avignon (sans desserte de la gare Marseille Saint-Charles) :**

- **881420 : Toulon 6h38 - ... – Marseille Blancarde 7h24 – L’Estaque 7h32 – Pas des Lanciers 7h39 – Vitrolles Aéroport 7h44 – Rognac 7h49 – Saint Chamas 8h01 – Miramas 8h11 – Saint Martin de Crau 8h22 – Arles 8h33 – Avignon Centre 8h51**
- **881424 : Toulon 7h08 – ... - Marseille Blancarde 7h55 – L’Estaque 8h04 – Pas des Lanciers 8h10 – Vitrolles Aéroport 8h15 – Rognac 8h20 – Saint Chamas 8h31 – Miramas 8h36**
- **881453 : Avignon Centre 16h24 – Arles 16h45 – Saint Martin de Crau 16h57 – Miramas 17h10 – Saint Chamas 17h15 – Rognac 17h27 – Vitrolles Aéroport 17h32 – Pas des Lanciers 17h37 – Marseille Blancarde 17h49 - ... - Toulon 18h40**

⇒ Relation directe Toulon – Aéroport Marseille Provence.

⇒ Meilleure fiabilité par l’absence de préparation du matériel roulant à Marseille Saint-Charles (mise à quai).

⇒ La gare de Marseille Blancarde est parfaitement desservie par les transports urbains de la RTM : Métro ligne 1, Tramway lignes 1 et 2 et bus.

**Amélioration de la desserte d’Arenc vers Rognac et Miramas (TER directs) avec des terminus différents :**

- 879622 Marseille Saint Charles 16h15 – **Arenc 16h20** – L’Estaque 16h30 – Pas des Lanciers 16h37 – Vitrolles Aéroport 16h42 – Rognac 16h47 –Saint-Chamas 17h00 - **Miramas 17 h 07** – Salon 17h16 - ... - Avignon TGV 18h22

- 879116 Marseille 18h25 – **Arenc 18h30** – L’Estaque 18h30 – Pas des Lanciers 18h46 – Vitrolles Aéroport 18h50 – Rognac 18h54 –Saint-Chamas 19h07 - **Miramas 19h11**

A noter la création d’une relation supplémentaire sur la Côte Bleue Miramas 16 h 29 – Marseille 17 h 54 (du lundi au vendredi).

Remarques des participants :

- Le plan de transport doit davantage s’appuyer sur la gare de Marseille Blancarde pour être clairement identifiée comme la seconde gare urbaine de Marseille.
- Défaut d’offre retour en soirée de Marseille et d’Avignon vers Miramas.
- Opportunité de la desserte d’Arenc, car la halte est peu fréquentée.

Jean-Yves PETIT intervient pour préciser que la complémentarité entre modes de transport peut jouer tout son rôle, l’autocar étant mieux dimensionné parfois à des horaires tardifs, et est aussi plus plébiscité pour des questions de sureté. Une plus grande amplitude de l’offre de transport doit être élaborée à l’échelle d’un plan de transport métropolitain.

Concernant Arenc, cette halte n'a pas encore atteint son rythme de croisière pour pleinement exprimer son potentiel. De plus l'offre n'était pas très bonne l'année de lancement en 2014. Pourtant, il existe une très forte demande de la part des usagers. Les rares trains qui s'y arrêtent en heure de pointe ont un nombre de montées / descentes honorable, et des associations de salariés demandent une évolution de la desserte (cf. améliorations au service 2015).

Au regard des projets de desserte 2016 des trains d'équilibre du territoire (TET) dont l'Etat est l'autorité organisatrice, il convient d'être vigilant au maintien de la desserte d'Arles vers Marseille et vers la Région Languedoc Roussillon. Les TER n'ont pas vocation à se substituer aux TET.

## **V. GARES ET POLES D'ECHANGES :**

**Miren AGUER**, service Infrastructures et Développement de la Région, présentation des opérations et projets.

Frédéric VIGOUROUX rappelle que dans le cadre du projet de Village des marques de Miramas, une interconnexion avec la gare est prévue. Pour autant, la gare n'est toujours pas accessible aux personnes à mobilité réduite. La municipalité attend des éléments de SNCF Gares et Connexions.

Témoignage de Jonathan DELALONDE, usager quotidien du TER et déficient visuel :

Il remercie la Région pour l'augmentation de l'offre à Saint Chamas mieux adaptée à ses déplacements. Pour autant, il rencontre des difficultés sur les quais pour franchir le passage planchéié sécurisé par une alerte visuelle.

Jacques FROSSARD (RFF) précise que le sujet des traversées de voies a fait l'objet d'une étude nationale qui préconise l'alerte visuelle au détriment de l'alerte sonore qui aurait l'effet inverse sur les usagers. Une étude sur le comportement des usagers a été conduite à titre expérimental sur PACA et est élargie à d'autres régions. Un comité national pilote les suites à donner ainsi que l'évolution des pratiques et des équipements. Le travail est en cours.

Jean-Yves PETIT indique que la Région est en contact avec les Elus de Saint-Chamas pour la réalisation d'aménagements autour du périmètre gare.

Remarques des participants :

- Mme Marie RAYNAUD, Conseillère Générale déplore la fermeture du guichet de la gare de Sausset Les Pins le week-end. La SNCF précise qu'un distributeur de billets régionaux est accessible mais uniquement pour les paiements par carte bleue.
- Gare de Miramas : tenir compte de la forte affluence de chaque début de mois (retrait des abonnements) pour adapter l'accueil aux guichets.
- Gare de Morières-Lès-Avignon : il n'y a plus de personnel SNCF dans la gare. Le bouton d'appel d'urgence situé sur les quais serait défaillant. Plusieurs actes de vandalisme ont été commis dont la destruction du tableau d'affichage (afficheur léger ALN). Il est demandé de renforcer la signalétique extérieure en situation perturbée pour indiquer le stationnement des substitutions routières.
- Gare de Saint Saturnin : l'accessibilité de la gare fait défaut. La gare ne comporte pas de distributeurs de billets régionaux et il est parfois difficile de rencontrer le contrôleur à bord des trains.

Miren AGUER précise que la Région devrait confier à SNCF Gares et Connexions début 2015 une étude sur l'ensemble de l'axe Marseille/Bollène en vue d'examiner les améliorations à apporter aux équipements d'attente (abri et assises) sur les quais pour une rapide mise en qualité.

#### **VI. Autres points abordés :**

- Baisse de la fréquentation en Région : dégradation de la qualité de service, nombreux travaux d'infrastructure, baisse de la fréquentation des occasionnels par rapport à 2013 (Marseille Provence), contexte de baisse généralisée au niveau national.
- Augmentation de la tarification kilométrique SNCF de 2.6% au 1<sup>er</sup> janvier 2015 (tarification nationale).

\*\*\*\*\*

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur