



**Comité de ligne Huveaune-Garlaban-Mont Faron  
Marseille - Aubagne - Toulon - Hyères  
Aubagne 21 janvier 2015**

**INTERVENANTS :****CONSEIL RÉGIONAL :**

**Jean-Yves PETIT**, Vice-Président délégué aux transports et à l'éco-mobilité

**Bruno DESSAIGNES**, Directeur des Transports et des Grands Equipements

**Frédéric DELEUIL**, Chef de service adjoint des Transports Régionaux

**MARSEILLE PROVENCE METROPOLE :**

**Robert ASSANTE**, Vice-Président délégué aux transports

**SNCF Mobilités :**

**Patrick MARTHOURET**, Directeur production TER

**SNCF Réseau :**

**Antoine DELEAU**, responsable projet

\*\*\*\*\*

Accueil des participants par Jean-Yves PETIT.

**I. QUALITE DE SERVICE 2014 (cf. présentation) :**

Présentation par Patrick Marthouret :

Contexte de dégradation généralisée :

- Pour l'ensemble des lignes concernées, augmentation des causes à l'origine des suppressions et de l'irrégularité :
  - « production » (responsabilité pleine de l'exploitant) : défaut de fiabilité du matériel roulant (maintenance), plan de transport adapté au printemps, crise essieux à l'automne, difficultés d'accompagnement des trains, attente conducteur.
  - Conflits sociaux : forte augmentation (loi ferroviaire)
  - Infrastructure : fort impact des travaux sur la régularité des circulations, récent problème de signalisation.
  - Externes : événements climatiques, accidents de personnes.

Patrick Marthouret précise que les conflits sociaux sont bien repris dans le périmètre de l'entreprise et pas en cause externe.

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.
- Dégradation des conditions de transport avec des capacités insuffisantes en situation perturbée mais aussi au quotidien pour non-respect des compositions. Les usagers éprouvent un sentiment d'insécurité à bord des trains surchargés (plusieurs malaises constatés).
- Des représentants de l'association nouvellement créée des usagers en colère indiquent que le service public n'est plus assuré : « la qualité n'est pas à la hauteur des usagers et du coût de l'abonnement ». Depuis la mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie entre Marseille et Aubagne (14/12/14), un participant évalue à 15 000 le nombre d'heures de travail perdues. Le plan de transport est plus fiable les jours de grève (moins de trains circulent).
- Double peine pour usagers des gares intermédiaires entre Marseille et Aubagne qui ont également subi les travaux de la 3<sup>ème</sup> voie pendant 4 années ; remise en cause de l'utilité de la nouvelle infrastructure : « si la SNCF n'est pas en capacité d'honorer la commande de la Région alors il faut diminuer l'offre ».
- Pour le syndicat cheminot CGT, il n'y a plus de service public avec un objectif de rentabilité. Des difficultés seraient à prévoir en 2015 pour le recrutement de nouveaux conducteurs dont la formation d'une année pleine n'aurait pas été anticipée. A cela s'ajoute le climat social régional peu propice au recrutement extérieur.
- Information défaillante ou absente (défaut de communication entre les activités SNCF).

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 :

- Le dialogue social interne à la SNCF est à revoir (75 jours de grève en 2014).
- La relation Marseille-Aubagne et notamment les navettes, sont devenues la variable d'ajustement de l'offre avec un taux de suppression largement supérieur aux autres relations : 21,6% de trains supprimés en 2014 contre 9,1% sur l'ensemble de la région.
- Pour 2014, les pénalités s'élèvent à 4,4 M€ pour dégradation de la qualité de service, auxquels s'ajoutent 1,8 M€ pour service non réalisé lors du plan de transport adapté début 2014.

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 259 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 pour un montant de 45 M€.
- 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).

Patrick MARTHOURET reconnaît qu'avec le niveau de qualité de service actuel, le bénéfice de la 3<sup>ème</sup> voie n'est pas visible pour les usagers malgré la location de 6 rames à d'autres régions. L'information voyageur reste un point à améliorer. Des moyens humains supplémentaires vont être déployés dans les gares de Marseille Saint-Charles, de la Blancarde et d'Aubagne. Plusieurs sources d'information existent avec parfois des messages sensiblement différents. Les agents au sol ne sont pas toujours les mieux informés des prévisions de gestion de l'incident.

SNCF direct : [www.infolignes.com](http://www.infolignes.com)

Gares en mouvement : [www.gares-en-mouvement.com](http://www.gares-en-mouvement.com)

TER mobile : application mobile à télécharger

Contact TER : 0 800 11 40 23 (gratuit depuis un poste fixe), tous les jours de 7h à 21h30

Une meilleure communication de l'information est attendue gare Saint-Charles par le biais de la sonorisation pour annoncer les prochains départs. En situation perturbée, il n'est pas toujours possible de desservir certaines gares (La Pomme, Saint marcel, La Barasse, La Penne sur Huveaune) car seuls les trains circulant sur la troisième voie peuvent marquer l'arrêt à toutes les haltes. En effet la desserte des haltes de la Pomme et de la Barasse par les voies MV1 et MV2 est impossible car il n'y a pas de quai.

Conscient de l'impact de ces défaillances sur le quotidien des usagers et à la demande de la Région, SNCF Mobilité a décidé de faire un geste commercial auprès des abonnés du TER des lignes les plus perturbées dont Marseille-Aubagne-Toulon-Les Arcs. Tous les abonnés Travail et ZOU !, annuel ou mensuel, ont bénéficié d'un geste dès ce début d'année :

- Les abonnés annuels se verront offrir le mois de février.
- Les abonnés mensuels ont bénéficié d'une réduction de 50% pour le mois de janvier (hors prestation urbain) sur présentation d'un coupon mensuel d'octobre, novembre ou décembre.

Cette décision ne fait pas l'unanimité ; des participants auraient souhaité un traitement équitable entre les abonnés annuels et mensuels.

Robert ASSANTE ne peut que constater la gravité de la situation. Pierre angulaire du développement des transports collectifs, la SNCF ne facilite pas la prise de décision des autres autorités organisatrices des transports : « il y a des problèmes liés à l'intercommunalité mais les volontés sont convergentes ». MPM souhaiterait consacrer 2 milliards d'euros sur 5 ans au développement des transports collectifs sur le territoire à condition que le niveau de service TER soit à la hauteur des attentes légitimes des usagers.

Pour Jean-Michel HUGUET, 1<sup>er</sup> adjoint d'Ollioules, l'activité TER est le « parent pauvre » de la SNCF.

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

**Bruno DESSAIGNES**, Directeur des Transports et des Grands Equipements

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 regio 2N 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 mètre

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 octobre 2016 (+5 en 2015 et +7 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 mètre

1 rame a été réceptionnée en 2014 pour une mise en service commercial fin mars/début avril 2015 sur l'ouest du réseau (Marseille – Miramas / Salon / Arles – Avignon). Mise en service progressive jusqu'en septembre 2016 (+5 rames en 2015 ; +4 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.

### III. L'INFRASTRUCTURE :

**Antoine DELEAU**, responsable projet

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.

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 4min30s 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.

### IV. OFFRE DE TRANSPORT 2015 :

**Bruno DESSAIGNES**, Directeur des Transports et des Grands Equipements

La SNCF n'a pas pu construire le service annuel 2015 cible compte tenu de contraintes techniques liées au décalage de livraison de rames nécessaires aux roulements et des travaux. Néanmoins, la mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie le 14 décembre 2014 a permis :

⇒ Ligne Aubagne – Marseille :

La création de 10 AR/jour supplémentaires, soit 20 AR/jour au total.

⇒ Ligne Marseille-Toulon-Hyères-Les Arcs :

- **Marseille-Toulon** : la création de 11 TER/jour entre Marseille et Toulon, soit 67 TER/jour au lieu de 56 (hors Intervilles Marseille-Nice) ; ce nombre tient compte des 3 TER Toulon – Miramas (Avignon) « passe Marseille-St Charles » :

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 espérée 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.

La Région souhaite un rétablissement des 3 TER origine / terminus La Blancarde à Marseille Saint-Charles. En effet, le principe de desserte de ces trains avait été tardivement modifié car ils ne s’intégraient plus dans les circulations au niveau du plateau Saint-Charles.

- **Toulon-Hyères** : A la réouverture de la ligne Hyères-Toulon, courant 2015, il est prévu la remise en circulation de 7 AR/jour sur cette section de ligne puis, au terme des travaux de modernisation, tendre vers la création de 12 AR/jour supplémentaires.

Le Service 2015 est conçu dans un objectif de réalisation de l’offre commandée. Du fait d’une production très mauvaise depuis sa mise en place, tout particulièrement sur les navettes Aubagne, les usagers perçoivent une offre dégradée, à juste titre car les suppressions génèrent des creux importants dans l’offre. Le TER 881652 marquera l’arrêt à Aubagne (7h26) vers Marseille dans l’attente d’une stabilisation de la production.

#### **V. Autres points abordés :**

- Baisse de la fréquentation en Région de -0.6% en 2014 (-2.1% sur Marseille-Toulon) : dégradation de la qualité de service, impact des grèves, plan de transport adapté de début d’année, nombreux travaux d’infrastructure, baisse de la fréquentation des occasionnels par rapport à 2013 (Marseille Provence), contexte de baisse généralisée au niveau national (-2.9%).
- La gare de la Barasse dispose d’un parking de 100 places ; 250 places supplémentaires vont être créées (MPM).

\*\*\*\*\*

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur