



**Comité de ligne de la Côte Bleue
« Marseille - Port de Bouc - Miramas »
Carry-le-Rouet lundi 18 mai 2015**

INTERVENANTS :

CONSEIL RÉGIONAL :

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

Nathalie LEFEBVRE, Vice-présidente déléguée aux services publics et à la démocratie de proximité

Frédéric DELEUIL, Service des Transports Régionaux

VILLE DE CARRY LE ROUET :

René TAVERA, 1^{er} adjoint

SNCF Réseau :

Michel JOSSO, Service commercial et gestion du réseau

SNCF Mobilités :

Patrick MARTHOURET, Directeur production TER.

Accueil des participants par René Tavera, 1^{er} adjoint au Maire de Carry-le-Rouet.

I. QUALITE DE SERVICE arrêtée au 30 avril 2015 (cf. présentation) :

Présentation par P. Marthouret,

Après une année catastrophique et un premier trimestre difficile, la ligne de la Côte Bleue se comporte légèrement mieux que les autres lignes du territoire régional en termes de régularité (85% des trains à l'heure ou avec un retard inférieur à 5' contre 82,1%).

- ⇒ Baisse du poids des conflits sociaux et Amélioration de la disponibilité du matériel roulant.
- ⇒ Bruit de fond concernant l'impact des travaux sur la qualité de service (travaux multipliés par trois depuis 2011) avec des difficultés de rendu des voies malgré l'anticipation. Les travaux, programmés à l'avance, sont effectués majoritairement de nuit. Il arrive que les premiers TER soient impactés si la voie est rendue tardivement.
- ⇒ Information voyageur : une radio est en projet.

Pour P. Marthouret, les résultats 2015 vont encore s'améliorer.

N. Lefebvre rappelle que 2014 a été une noire pour usagers. La situation demeure très fragile. L'exploitant n'a pas d'autre choix que d'améliorer la qualité du service public ferroviaire.

II. L'INFRASTRUCTURE :

M. JOSSO rappelle les principes de la réforme ferroviaire avec le regroupement de la SNCF et de Réseau ferré de France effectif depuis le 1^{er} janvier 2015. Trois établissements publics à caractère industriel (Epic), dont l'un nommé SNCF chapeautera deux filiales, « SNCF Mobilités » et « SNCF Réseau ».

N. Lefebvre fait part de son inquiétude quant au cloisonnement des EPIC avec un risque non négligeable de diminution des effectifs au détriment de la qualité du service public de transport de voyageurs.

La Direction Régionale SNCF Réseau a vu ses investissements croître significativement d'année en année et a franchi en 2014 le seuil des 240 M€ alors qu'elle réalisait entre 96 et 157 M€ jusqu'en 2011. La part investie dans la régénération de l'infrastructure est désormais équivalente à celle du développement. La régénération va même s'accroître significativement sur 2016 et 2017 pour quasiment doubler par rapport à la situation actuelle.

Redéploiement des priorités :

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

Ligne de la Côte Bleue :

Le vieillissement de l'infrastructure impose de nombreuses interventions de maintenance ; des travaux de régénération de la voie sont programmés à partir de 2019.

Le patrimoine « Ouvrage en Terre » est très conséquent et fait l'objet également d'un programme d'investissements. Les risques portent essentiellement sur les tranchées (Miramas, La Couronne, Sausset...) compte tenu des risques de chutes de rocher.

Le patrimoine « Ouvrage d'Art » (18 viaducs et 23 tunnels) est globalement dans un état moyen et fait l'objet d'un schéma directeur de renouvellement : tunnels et ponts.

La ligne de la côte bleue accuse un retard important dans l'effort de renouvellement. Afin de préserver le service sur la ligne, il a été convenu avec le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Mobilités de :

- réaliser un diagnostic complet de la ligne (OA, OT, voie) pour identifier et prioriser les travaux à réaliser
- adapter le temps de parcours afin de préserver le service aux voyageurs en garantissant la sécurité et la fiabilité des circulations.

Pour JY. Petit, il y a un besoin urgent d'engager des travaux de régénération pour assurer la pérennité de la ligne. Les temps de parcours se sont progressivement dégradés à cause de la mise en place de limitations temporaires de vitesse. Il regrette que cette ligne située sur un territoire

métropolitain, 3^{ème} plus grande aire urbaine de France, ne rentre pas davantage dans les priorités de SNCF Réseau.

Selon le classement de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), le réseau national est divisé en neuf catégories, selon l'importance du trafic avec ou sans voyageur. Cette classification sert de base à la définition du niveau de performance recherché par section de ligne et aux besoins de maintenance et régénération qui en découlent.

Aujourd'hui, les six premières catégories, les plus importantes, qui couvrent les lignes à grande vitesse, les principaux axes du réseau (souvent électrifiés) et le réseau francilien, soit près de 90 % du trafic, sont maintenues à un haut niveau de service sans difficulté d'arbitrage sur les niveaux d'investissement à leur consacrer, SNCF Réseau en supportant la charge.

Concernant les lignes des trois dernières catégories (7 à 9) représentant 15 000 kilomètres dont la ligne de la côte bleue, si le niveau de sécurité est dans tous les cas maintenu, parfois en contrepartie d'une dégradation du niveau de performance (abaissement de vitesse d'exploitation), les choix d'investissements lourds sont davantage débattus. Cette situation est de plus en plus pénalisante pour les services régionaux de desserte fine du territoire dont la qualité et l'attractivité se détériorent.

Remarques des participants :

- Accessibilité de la gare de Carry-le-Rouet et rehaussement des quais ?

L'Etat a redéfini un nouveau programme d'accessibilité pour les lieux qui accueillent du public. La programmation est en cours pour 3 périodes de 3 ans. L'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) fait état de 3 critères pour l'accessibilité des gares :

- ⇒ Fréquentation de la gare supérieure à 1000 usagers / jour
- ⇒ Présence d'un établissement recevant du public (ERP) à moins de 200 m
- ⇒ Interdistance entre deux gares accessibles d'au moins 50 km

M. Josso précise qu'au vu des critères établis, la gare de Carry le Rouet n'est pas éligible.

JY. PETIT indique que les gares régionales sont progressivement rénovées : hauteur des quais, passerelles, places de parking pour les personnes à mobilité réduite. D'une manière générale lorsque des travaux de rénovation ou d'accessibilité sont entrepris, les travaux sur les quais sont réalisés simultanément.

III. CONTRAT DE PLAN ETAT/REGION 2015-2020 :

Le contrat de plan sera proposé au vote des conseillers régionaux lors de la session du 29 mai 2015. La ligne de la côte bleue est concernée par les opérations suivantes :

- ⇒ Modernisation et amélioration (infrastructure et signalisation) :

L'objet de cette opération est de proposer une convention de financement partenariale pour la réalisation des études et travaux de modernisation de la ligne de la Côte bleue.

La ligne de la côte bleue, de l'Estaque à Miramas via Martigues-Port-de-Bouc, est fortement dégradée. Son état vétuste impose des limitations de vitesse préjudiciables au temps de parcours, et donc à sa fréquentation.

Les travaux prévus sur cet axe ne permettront pas d'augmenter la capacité mais permettront de réduire les zones de ralentissement qui augmentent actuellement le temps de parcours de 15 minutes, gains attendus en temps de parcours et en fiabilité. Enjeu de pérennité de la ligne. Le montant total des travaux est estimé à 37M€. Avec une participation de la Région, de l'Etat et de SNCF Réseau de 24,9M€.

⇒ Augmentation de capacité des voies littorales de Saint Charles à l'Estaque (via Arenc) sans les gares de Capinède et St André :

Il s'agit de proposer une convention de financement partenariale pour la réalisation des travaux de modernisation de la ligne nommée les voies littorales.

L'objectif de ces travaux permettrait le passage de 4TER/h/s (actuellement 2TER/h/s) sans doublement de la voie, mais par relèvement de vitesse, modernisation de la signalisation et suppression de 2 passages à niveau. La desserte envisagée serait de 2TER/h/s vers la Côte Bleue et 2TER/h/s vers Vitrolles-Rognac Miramas. La halte d'Arenc située au cœur d'Euroméditerranée devrait gagner en attractivité en étant ainsi reliée (grâce à une meilleure offre) aux différentes zones d'emplois et d'habitat du pourtour de l'Etang-de-Berre (dont Vitrolles Aéroport). L'autre enjeu de ces travaux, permettrait d'améliorer l'exploitation de la Gare St Charles, aujourd'hui saturée.

Le montant total de réalisation de ces travaux est estimé à 40M€. La participation de la Région, de l'Etat et de SNCF Réseau pourrait être de 26M€.

IV. OFFRE DE TRANSPORT 2016 (cf. projet de grilles horaires) :

Frédéric DELEUIL, service des Transports Régionaux

Le prochain service interviendra le 13 décembre 2015. L'infrastructure ferroviaire entre l'Estaque – Arenc – Marseille limite le nombre des circulations dans les deux sens. Pour le service 2016, il est prévu de « panacher » les trains qui desservent Arenc entre la ligne de la côte bleue et la ligne PLM (Miramas – Vitrolles...). En 2016, 1 TER sur 2 desservira Arenc en pointe (dans les deux sens).

Remarque des participants :

- Manque de lisibilité pour les usagers : F. Deleuil indique qu'il faudra communiquer aux voyageurs une information spécifique ; pourquoi pas sur les quais puis à bord des TER.

V. Autres points abordés :

- Discussions en cours pour un projet de pôle multimodale à Croix Sainte.
- Etude suppression du passage à niveau de Saint André : plusieurs scénarios envisagés pour le détournement routier (itinéraire de rabattement à privilégier) et la création d'un passage dénivelé pour piétons.
- Réalisation d'une étude en vue de la mise en œuvre de gammes tarifaires multimodales régionales (harmonisation tarifaire).

- La 2ème édition de la Conférence annuelle des instances participatives est prévue le jeudi 2 juillet 2015, de 17h00 à 19h00, dans le Salon d'honneur.

Cette conférence **ouverte à tous** s'inscrit dans le cadre d'une politique volontariste de l'institution régionale en matière de consultation publique suite à l'adoption de la Charte régionale de la démocratie en octobre 2012. L'objectif de cette rencontre sera centré autour de la thématique du « renouvellement de l'approche participative ». En effet, au terme des Etats généraux de la Jeunesse, il apparaît utile de présenter les différentes formes de participations citoyennes utilisées par les services, et d'ouvrir le débat sur la nécessité d'un renouveau de la participation.

Cette rencontre de deux heures aura pour objectif de montrer la diversité des formes de participation citoyennes conduites par le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur dont les comités de ligne.

- Dans le cadre du Centenaire de la ligne de la côte bleue ouverte au trafic voyageur le 15 octobre 1915, l'association « voix Côte Bleue » organise un week-end historique et culturel dans les gares et autour des gares de l'Estaque à Martigues le samedi 17 et dimanche 18 octobre 2015 (11h00 à 19h00) :

Contact :

Eric BARRON

Président association La Voix de la Côte Bleue

voixcotebleue@gmail.com 0623542684

- Blog SNCF TER de la ligne de la Côte bleue : maligne-ter.com/marseille-cote-bleue

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur