

COMPTE RENDU RÉUNION SUCCINCT « SNCF/ASSOCIATIONS » (4 avril 2017)

À l'initiative de la SNCF, cette réunion avait pour objet principal de présenter le projet du futur centre de maintenance de Nice – St Roch (Atelier TER Azur) aux représentants des diverses associations. L'AAR s'est félicitée de cette initiative et des informations communiquées jusqu'alors aux comités de ligne que la Région Paca a supprimés depuis (1 annuel au lieu de 1 semestriels sur les 4 sections de ligne du 06).

HISTORIQUE

L'étude de faisabilité concernant 3 sites (Les Arcs, Cannes marchandises et Nice St Roch) a été décidée en 2015 par l'Autorité Organisatrice (Conseil régional). Ce centre devra traiter pratiquement toutes les opérations usuelles de maintenance (niveau 4) au plus près des lieux de stationnement et d'utilisation du matériel Régio 2N récemment livré.

En effet, l'actuel centre de Cannes marchandises est limité aux opérations de niveau 2 ce qui oblige d'acheminer le matériel à Marseille et Avignon pour effectuer les autres interventions, générant ainsi des contraintes et des indisponibilités chroniques.

Il est à noter que des passerelles donnant accès à l'appareillage embarqué sur les toitures des nouveaux matériels roulants seront opérationnelles à Cannes marchandises en fin d'année qui est pérennisé (Niveau 2) ... (enfin !) et que le centre de maintenance de Marseille Pautrier (plateau St Charles) sera livré en 2020.

A termes, l'entreprise ferroviaire a pour objectif de diminuer de 25% le taux d'irrégularité, de réduire ainsi de moitié le nombre de trains supprimés (manque de matériel) en récupérant avec cette organisation 3 rames en opérationnel.

Le centre sera chargé de l'entretien du nouveau matériel Régio 2 N et des AGC de la ligne de Breil.

ETUDES NICE-ST ROCH, CANNES MARCHANDISES, LES ARCS

L'étude de faisabilité examine les avantages et inconvénients de chacun des 3 sites choisis. Celui de Nice St Roch semble le plus approprié. En effet, Cannes marchandises est « multi-occupé » (TER, infra, fret et peut-être demain implantation d'une gare et/ou ligne TGV,...), la gare des Arcs est « excentrée » ses emprises sont insuffisantes (obligation d'acquérir des terres agricoles).

Peut-être que le site de Nice St Roch correspond également à une « préférence » politique ? Cet aspect n'a pas été évoqué...

ETUDES PRÉLIMINAIRES ATELIER TER AZUR NICE ST ROCH

Les études préliminaires sont en cours pour l'implantation de l'atelier TER Azur à Nice St Roch. Celui-ci devra comporter au maximum 4 voies dont 2 voies spécialisées (voies : sur vérins et tour en fosse). Il est également envisagé des voies de remisage.

L'emplacement actuellement pressenti est situé plutôt au nord de la gare de St Roch, à l'ouest des voies principales (partie occupée précédemment par la CNC).

L'ampleur des études, les autorisations administratives et la durée des travaux finaliseront la mise en activité du centre de maintenance vers la fin d'année 2022.

Nous devrions être conviés sur ce projet à une nouvelle réunion à l'automne

INFOS DIVERSES

Plusieurs autres sujets ont été abordés en marge du thème principal. La SNCF note une amélioration de la ponctualité et de la robustesse des circulations sur la côte depuis le début de l'année (sauf la ligne Nice Breil Tende...des retards et suppressions à divers titres). L'amélioration ne semble pas être démentie par le ressenti des représentants des associations présentes. Cependant, l'influence de la neutralisation temporaire de la ligne Cannes - Grasse peut ne pas y être...neutre ! (la ligne de Grasse fermée, le trafic sur la ligne littorale est plus fluide).

À ce sujet, il a été conseillé par la direction locale de la SNCF au représentant d'une association souhaitant être associé à un éventuel événement lié à la réouverture de cette ligne de « se mettre en relation avec l'autorité organisatrice ».

En effet, lors de l'inauguration des nouveaux locaux et l'annonce des travaux de mise en conformité des quais de la gare de Nice-Riquier organisée par le Conseil régional, la SNCF n'a pas été informée... Ambiance !

Sans entrer dans le détail faute de temps, nous avons également évoqué les conséquences d'une ouverture éventuelle à la concurrence (2022) avec l'hypothèse de la mise en place du système européen de gestion du trafic ferroviaire/système européen de contrôle des trains (ERTMS/ETCS) (sur la côte littorale à partir de 2022 ?) permet aux trains de passer les frontières sans devoir changer de locomotive ou de conducteur.

Rendez-vous pris à l'automne pour d'autres informations.

Merci à Alain pour ce compte rendu.

Nous regrettons que certaines associations, ce qu'elles font pratiquement à toutes les réunions, s'approprient le débat en intervenant sans cesse. Elles musèlent les autres organisations dans les problèmes particuliers qui ne peuvent pas aujourd'hui avoir de réponses satisfaisantes de la part de la SNCF. Par exemple augmenter le nombre de TER Cannes Monaco alors que la situation du parc ne le permet pas mais est du ressort de la Région Paca...etc. Demander un TER 10' plus tôt alors qu'un TER circule 15' auparavant, ils confondent trop souvent le TER et la voiture, ils oublient de même les heures d'attente des automobiles à l'entrée de la principauté de Monaco...Le TER n'est pas un taxi., il circule sur une seule voie, dessert plusieurs gares, assure des correspondances...tous les usagers souhaitent arriver à l'heure dans chacune des gares pour l'embauche dans leurs activités d'entreprise...

Par contre, nous n'avons pu poser une question concernant le nouveau service à l'ouverture de la ligne de Grasse en décembre 2017, la promesse de la desserte TER aux 30', Grasse > Vintimille pics matin et soir et Grasse > Cannes les autres horaires, sera-elle tenue avec un taux de régularité satisfaisant ???

Une bonne note à la SNCF, c'est plutôt rare en ces circonstances ! Ce dernier trimestre, le service des TER du littoral annoncé avec un taux de régularité à 95%, du jamais vu, pourvu que ça dure...

Bonne lecture

Germain Nallino