

Ecrit par le 5 juillet 2024

# Sncf : très régulière...ment en retard

Champion de la mobilité durable et des territoires. Voilà ce que voudrait être la Sncf. Il faudrait « verdir le matériel roulant » et ne plus utiliser de motrices Diesel dans les 10 ans sur un réseau régional peu étendu (1300 kilomètres exploités), peu utilisé, mal électrifié (47%) et ancien, nécessitant 90M€ de frais de maintenance par an et 200M€ cette année pour moderniser » des installations à bout de souffle.

Il faudrait être au service des trains du quotidien - et pas seulement ceux qui roulent à grande vitesse sur moins de 250 kilomètre de voies - en réussissant enfin la relance du fret dont la part de marché dans le monde du transport n'a jamais été aussi faible (9%).

Il faudrait être à l'heure pour amener la quasi totalité des trains à quai (95% en 2025 nous promet-on) et enfin dans les temps pour accomplir cette ambition de champion prévue pour 2030.

## Les enjeux de notre territoire

Karim Touati, le nouveau directeur territorial de Sncf réseau en Provence-Alpes-Côte-d'Azur a donc du boulot pour apporter la preuve « du rôle essentiel que le transport ferroviaire est appelé à jouer » au travers d'un plan de reconquête promis par l'Etat, aujourd'hui par Jean Castex et hier par Lionel Jospin... Dans notre région, les sujets concernant le Vaucluse portent sur « un réseau structurant qui s'étend d'Avignon à Marseille, comprenant la ligne à grande vitesse Méditerranée, la ligne historique PLM et des itinéraires de détournement dont l'enjeu est de pouvoir combiner les trafics voyageurs et fret ».

**« La livraison d'Orange aura lieu en 2022 ; celle d'Avignon-centre est prévue pour 2023. »**

S'agissant des voyageurs, deux projets sont en cours, de même nature : les pôles d'échanges multimodaux (PEM) permettant un meilleur accès aux gares pour les piétons et les vélos, une valorisation du patrimoine bâti et de leurs abords pour créer de nouveaux espaces urbains plus agréables et fonctionnels.

La livraison du PEM d'Orange (12M€) aura lieu en 2022 ; celle du PEM d'Avignon-centre (15M€) est prévue pour 2023, réunissant la gare ferroviaire et routière ainsi que le pôle Kennedy dans un ensemble architectural unique pour connecter trains, bus, BHNS (Bus à haut niveau de service), tramway, cars interurbains en ouvrant des places de parking pour les vélos et 'l'autopartage'.

La particularité de ces projets tient au financement. Faisant largement appel aux collectivités puisque la Sncf ne met au pot qu'à hauteur d'environ 10%, les acteurs en présence ont intérêt à coordonner leur offre en ayant l'œil sur le retour sur investissement de l'opération.

## La région, locomotive de '1001 gares'

Ce renouvellement des gares ne délaisse pas la ruralité. Lancé en juin 2019, le programme '1001 gares' relance l'activité et la présence humaine au cœur ces lieux automatisés, aujourd'hui peuplés de locaux

Ecrit par le 5 juillet 2024

vacants. Ils sont désormais ouverts à la location à tous les porteurs de projets qui veulent apporter aux voyageurs des commodités ou proposer des offres commerciales.

Près de 8 000m<sup>2</sup> sont disponibles en Provence-Alpes-Côte d'Azur, en tête des régions française avec une quinzaine de projets réalisés ou en cours d'installation : épicerie 'bio', hébergements temporaires, salle de sport, location de voitures, etc.

Voici la liste des gares concernées par le programme dans le Vaucluse : Pertuis (174m<sup>2</sup> disponibles), Avignon Centre (172m<sup>2</sup>), Thor (182m<sup>2</sup> en cours d'attribution), Bédarrides (212m<sup>2</sup>). Un cabinet d'ostéopathe à Entraigues sur la Sorgue va ouvrir prochainement.

### **Le serpent de terre s'allonge**

S'agissant du fret, la situation est moins claire. L'argent manque.

Un gros projet d'infrastructure (80M€) avait été envisagé sur le site d'Avignon-Courtine. Une installation tri modale (rail, route, fleuve) - la première du genre en Paca - avait même fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt en partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône (CNR), Les Voies Navigables de France (VNF), la DREAL, le conseil régional et départemental et la commune d'Avignon. « Sncf réseau remplissait dans ce cadre son rôle d'expertise ferroviaire fournissant certaines études techniques permettant d'estimer les travaux à réaliser. Sncf réseau n'est pas porteur de ce projet qui semble en attente pour le moment » explique sobrement la direction.

**« Les opérations ferroviaires de d'Avignon-Champfleury nous font gagner de l'argent. »**

Et pour cause : « les opérations ferroviaires de d'Avignon-Champfleury nous font gagner de l'argent, ce qui est conforme à nos obligations statutaires. Sur ce projet nous ne serions pas moteurs », indiquait déjà l'ancien patron du réseau ferré régional en 2018.

Actuellement, Champfleury fait néanmoins l'objet d'un projet d'extension « nécessaire » pour faire des gains de capacité en matière de transport de fret combiné (conteneurs). Avec 85 000 'boîtes' par an il s'agit d'un des sites les plus importants en France, relié au port de Marseille. « Ce projet étant en phase d'émergence, les toutes premières études sont en cours ; nous n'avons pas plus de détail à ce stade ». Il fait cependant partie des objectifs des entreprises de fret réunies dans la 'coalition' dite '4F' (Fret ferroviaire français du futur) et d'un protocole signé entre le conseil régional et la Dreal en vue du prochain Contrat de plan.

Le serpent de mer s'allonge, car l'infrastructure est loin d'être adaptée ou développée pour faire concurrence à la route, épargnée jusqu'alors par les écotaxes. Rappelons qu'en 10 ans, le nombre d'installations terminales embranchées (ITE), raccordant directement au réseau les clients chargeurs ferroviaires, a été divisé par deux dans la région. « Nous sommes bien évidemment à l'écoute de tous les industriels qui souhaiteraient mener à bien ce type de projet pour les accompagner à toutes les étapes de sa mise en œuvre ».

Écrit par le 5 juillet 2024

**Agenda :** A noter l'interruption totale des circulations ferroviaires entre Avignon centre et Miramas, via Arles les vendredi 14 et samedi 15 mai 2021.



La mise en service du PEM (Pôle d'échange multimodal) d'Avignon-centre (15M€) est annoncée pour 2023.

## Sncf réseau s'attaque à la vétusté des infrastructures ferroviaires

**Le gestionnaire des voies va investir 280 M€ en 2020 dans les travaux de modernisation et de maintenance d'un réseau ferroviaire régional ancien qui, pour la première fois, valorise ses petites gares pour y créer de l'activité et verrait bien la création d'une gare Saint-Charles en partie souterraine.**

Ecrit par le 5 juillet 2024

Il suffit d'imaginer un aéroport où les avions, au lieu de suivre des couloirs de circulation étanches, se croiseraient sur la piste sans vraiment savoir où se situe leur parking. Voilà comment les trains circulent en gare (30 km/h), sans signalisation embarquée, en se fiant aux signaux surplombant les voies. « Arriver vite et repartir vite des nœuds ferroviaires les plus encombrés comme Marseille permettrait d'améliorer la régularité et d'optimiser la gestion des sillons avec à la clé une augmentation de l'offre », explique Patrick Carminat, directeur du pôle émergence et maîtrise d'ouvrage de Sncf Réseau.

Des progrès ont déjà été accomplis en revoyant les horaires : 100 trains supprimés en 2019 contre 370 en 2015 à Marseille. Mais il faudra créer des tubes pour éviter les 'cisaillements' de voies. Ce ne sera pas une mince affaire.

### ■ Réduire le cul-de-sac marseillais

Il va d'abord falloir simplifier les infrastructures, construire un nouveau poste d'aiguillage (2023) et mettre en place le standard européen de signalisation et de régulation du trafic ferroviaire (ERTMS) à partir de 2025, le premier du genre en France qui sera entièrement déployé entre Marseille et l'Italie d'ici 2029. Le projet s'inscrit dans la perspective de la ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur dont le coût, estimé à plus de 6 milliards d'euros, prévoit la transformation de la gare Saint-Charles avec l'aménagement de voies souterraines, la création de 'tubes' permettant la séparation des flux ferroviaires en deux pôles (Est et Ouest) et un nouveau bâtiment pour l'accueil des voyageurs.

La réduction du cul-de-sac marseillais n'est pas pour demain : concertations, élections, missions, instructions, enquêtes publiques, décisions ministérielles, Conseil d'Etat, études d'ingénierie, déclaration d'étude publique... pas le moindre coup de pioche avant 2023, soit 4 ans d'atermoiements au minimum.

En attendant, Jacques Frossard, le directeur territorial de Sncf réseau Provence-Alpes-Côte d'Azur annonce 280M€ d'investissement en 2020 dans les travaux de modernisation (196M€) et de maintenance (86M€) des infrastructures ferroviaires, en hausse de 15% par rapport à 2019.

### ■ 1001 gares pour l'avenir des territoires

A travers sa nouvelle filiale, 'Gares et connexions', la Sncf a lancé en juin dernier un site en ligne proposant des surfaces vacantes dans les gares. « Nous ouvrons les petites gares aux projets innovants et créatifs qui peuvent jouer un rôle dans la revitalisation ou le rayonnement des territoires notamment ruraux » expose Emmanuelle Enjolras, responsable communication en région de Sncf Gares et connexions. L'opération table sur des conditions souples (bail, loyer, aide aux travaux) pour faciliter les initiatives des particuliers et collectivités. L'offre porte sur 300 gares

Ecrit par le 5 juillet 2024

aujourd'hui et 60 000 m<sup>2</sup> de surfaces consultables sur le site « 1001 gares ». Un projet a été réalisé à Sorgues avec l'installation d'un loueur de voitures et un appel d'offre est en cours sur Bédarrides (20 000 voyageurs, 210 m<sup>2</sup> de surface disponibles).

« Nous proposons des annonces, mais nous accueillons tous les porteurs de projet qui auraient repéré un potentiel sur d'autres sites ». Bref, il y a largement de quoi faire, même pour des occupations temporaires et des collectifs artistiques comme celui de 'Cap Moderne' autour de la gare du Cap Martin et de son hangar pour diffuser l'œuvre de Le Corbusier auprès d'un large public.

### **Le calendrier 2020 des travaux vaclusiens (40 M€)**

Sncf réseau investit dans les infrastructures qui améliorent les déplacements au quotidien et l'entretien des réseaux existants :

- Mise en accessibilité de la gare d'Orange (3 M€) semaines 1 à 20. Les travaux se prolongeront jusqu'à juin 2021 pour la création d'un parc relais de 205 places, d'un parvis avec dépose minute et d'accès piéton et vélo sécurisés.
- Modernisation de la voie entre Orange et Caderousse (19 M€), octobre à décembre
- Renouvellement de caténaires entre Orange et La Palud (1,3 M€), semaines 35 à 41.
- Modernisation des circuits de voies à Avignon (2 M€), semaines 27 à 52.
- Poursuite du déploiement du plan fibre entre Avignon et Pierrelatte (4,4 M€) qui sera achevé à l'automne 2021 (59 km).
- Déploiement du plan fibre entre Avignon, Cavaillon, Cheval-Blanc (1,5 M€), printemps 2020, printemps 2021 (41 km).

Rappelons que l'ouverture à la concurrence du marché voyageur ne concerne aucune ligne vaclusienne et que la ligne Marseille-Miramas-Avignon dépasse le million de voyageurs par an.