

13-LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE LA CÔTE BLEUE ET LE BUS :

Historique établi en partie d'après « Le chemin de fer de la Côte Bleue vers les plaines de la Crau », de Louis Roubaud (éditions Campanile, 2004) + d'autres sources



« Tout le monde s'accorde à reconnaître que cette ligne l'Estaque-Miramas offre aux yeux des voyageurs un panorama magnifique et unique sur les calanques de la Côte bleue. Les techniciens s'émerveillent de la qualité des nombreux ouvrages d'art, viaducs et tunnels, édifiés dans un site inaccessible en belles pierres dorées. » (André Heckenroth)

1) La voie PLM et le tunnel de la Nerthe

Depuis 1848, une voie de chemin de fer existait déjà aux environs : celle qui reliait Marseille au Pas-des-Lanciers par l'Estaque (ligne PLM, Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui rejoignait donc Paris). C'est pour elle que, de 1843 à 1847, fut construit le [tunnel ferroviaire de la Nerthe](#), d'une longueur de 4 638 m, qui resta longtemps le plus grand de France. 300 ouvriers trouvèrent la mort lors de sa construction et 400 furent gravement blessés !

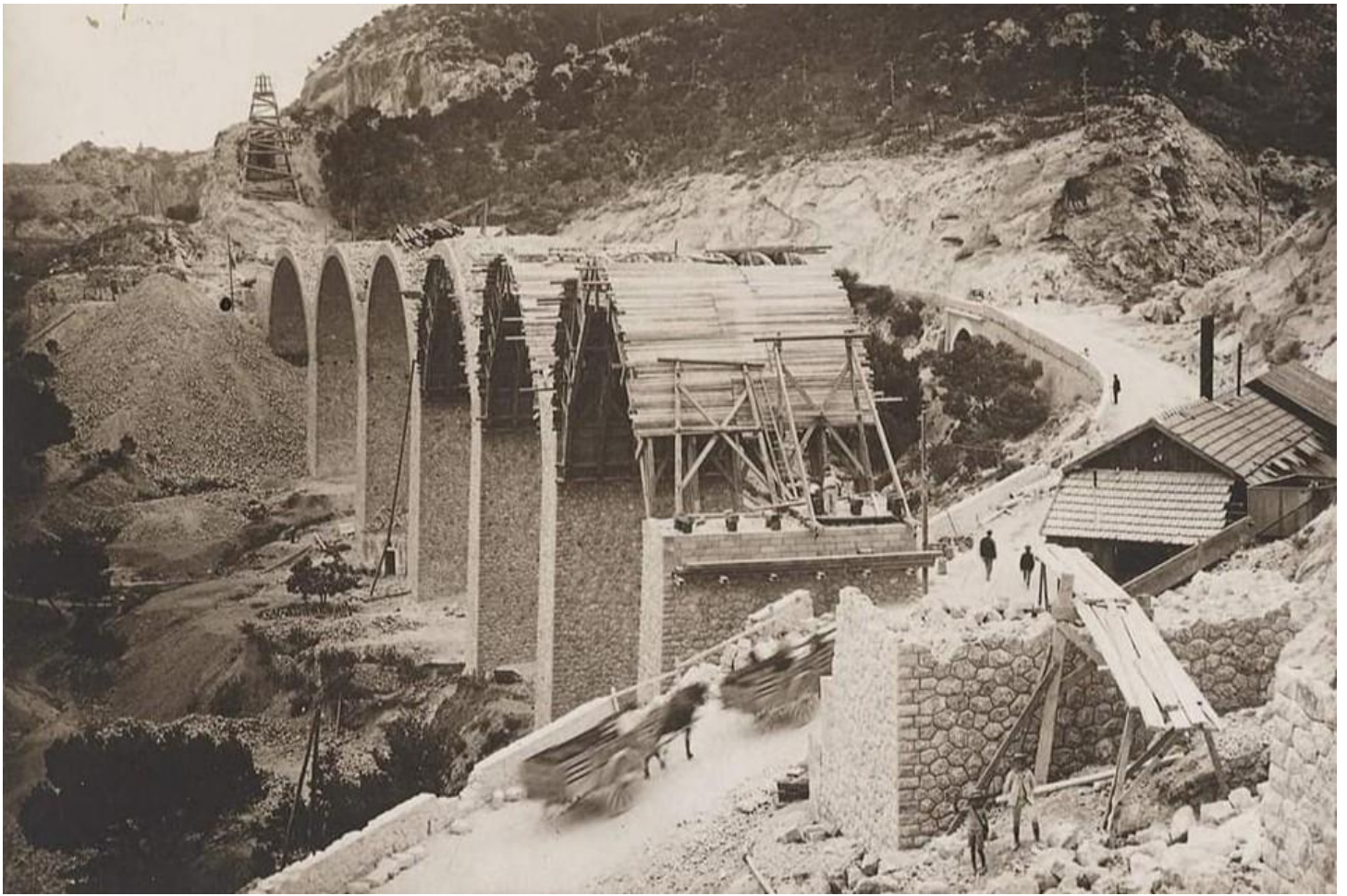
2) Le projet de la ligne de la Côte Bleue :

Conçue dans un but stratégique, pour permettre le dégagement ferroviaire de Marseille en cas de destruction de la ligne PLM (surtout au niveau du tunnel de la Nerthe), une nouvelle ligne (dite « de la Côte Bleue ») fit l'objet de sérieuses enquêtes longtemps avant le début des travaux.

Le 2/02/1899 un avant-projet a été établi par les services techniques du PLM.

En 1899, le Conseil municipal du Rove donne un avis défavorable, mais nuancé, au projet. Il déplore que cette ligne ne passe pas au village du Rove ou à Gignac et redoute aussi les tirs contre les ouvrages d'art en cas de guerre navale et les retombées éventuelles dans la commune. Autres questions soulevées : les troupeaux pourront-ils continuer à se rendre dans les collines et le tracé de la voie ne va-t-il pas réduire considérablement les terrains de pâture ? Il est aussi souhaité la création d'une gare près du lieu-dit Resquiadou pour desservir Le Rove, car on imagine mal la gare du Rove à Niolon pour la bonne raison qu'il n'y a pas de chemin entre les deux localités.

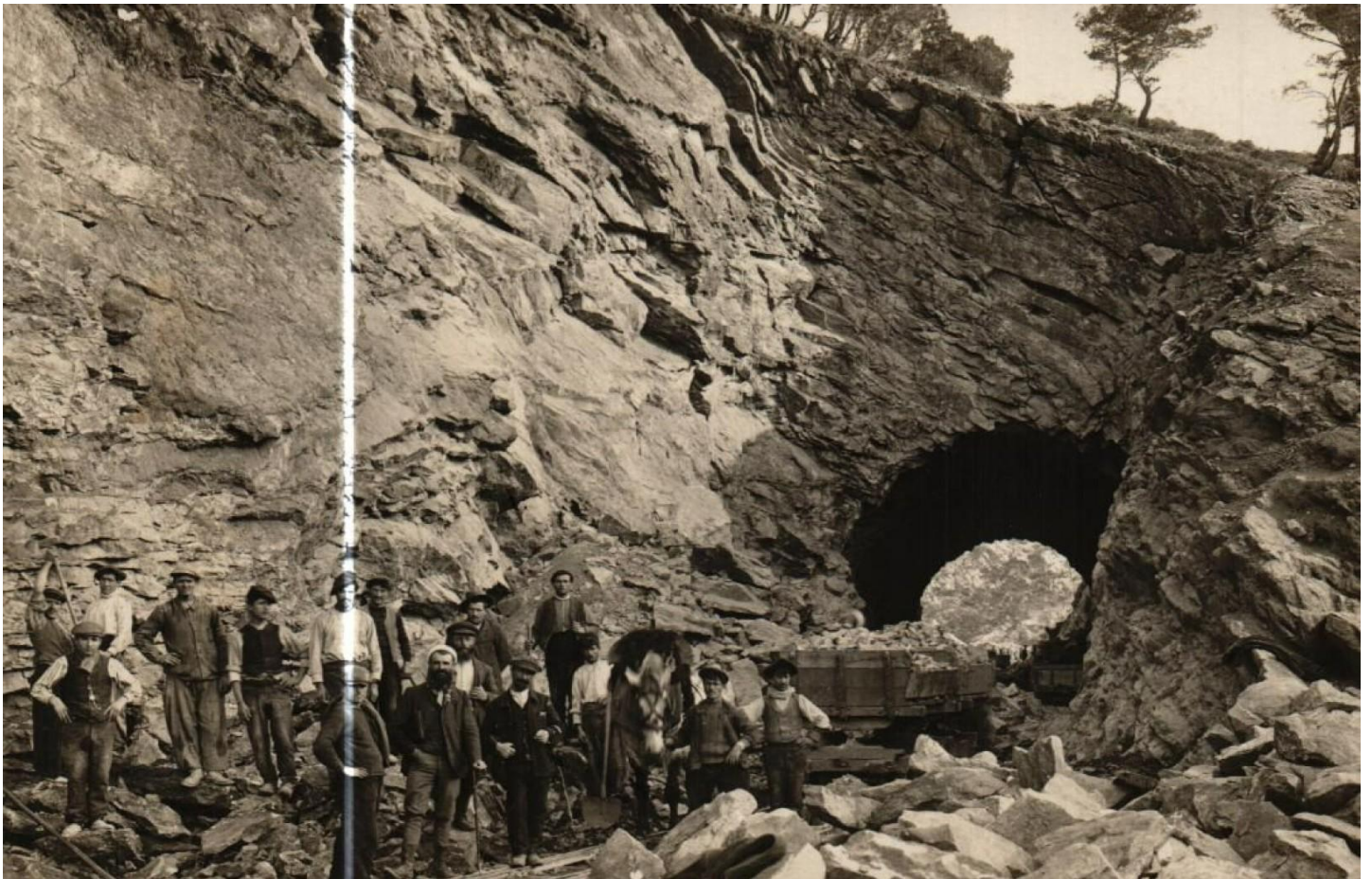
Le 29/01/1904, une loi déclara d'utilité publique la construction de cette ligne.



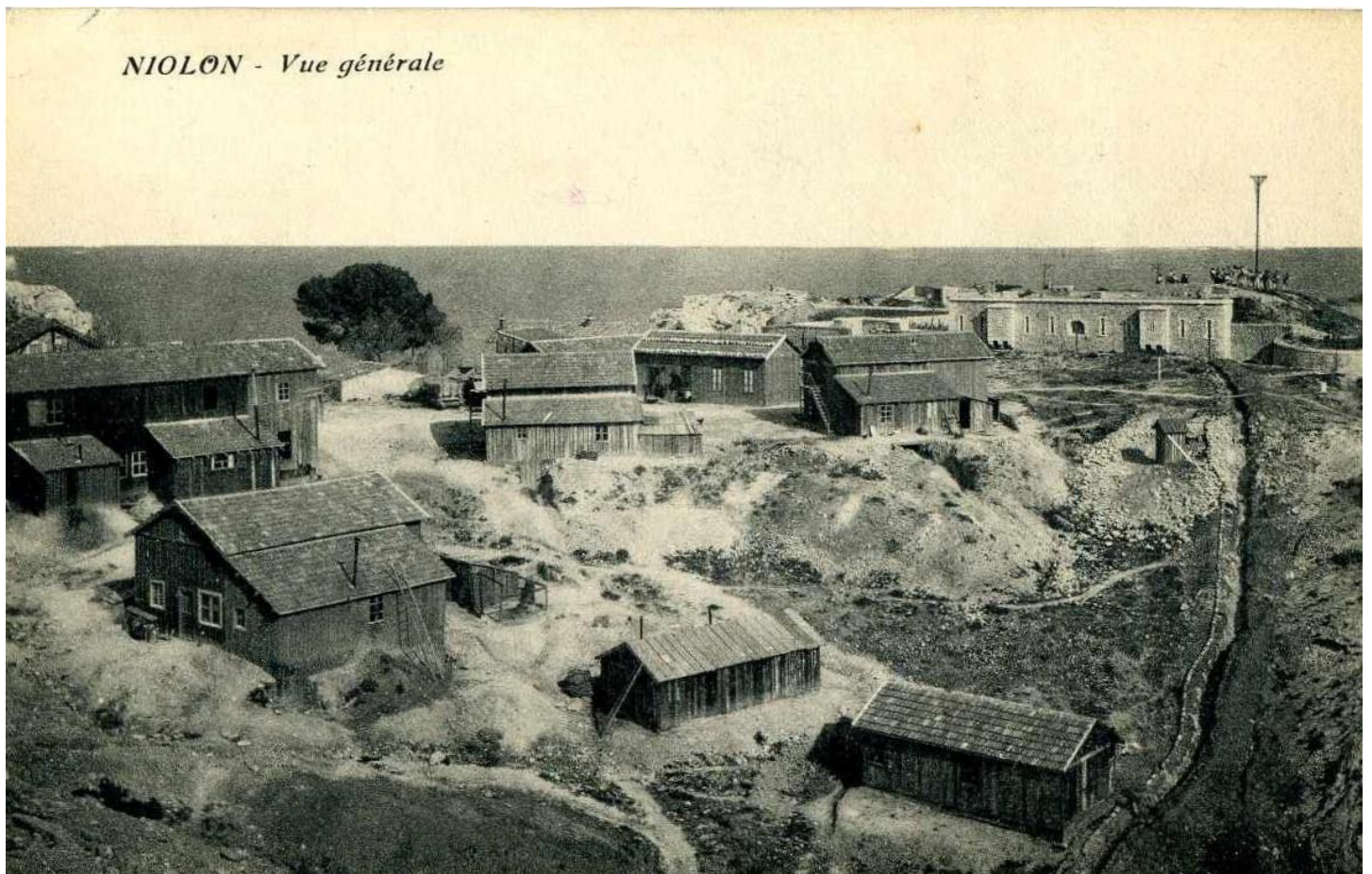
Construction du viaduc de Corbières, vers 1911



La Vesse, quai accueillant des wagonnets sur rail afin de recevoir les matériaux venus par mer, vers 1912

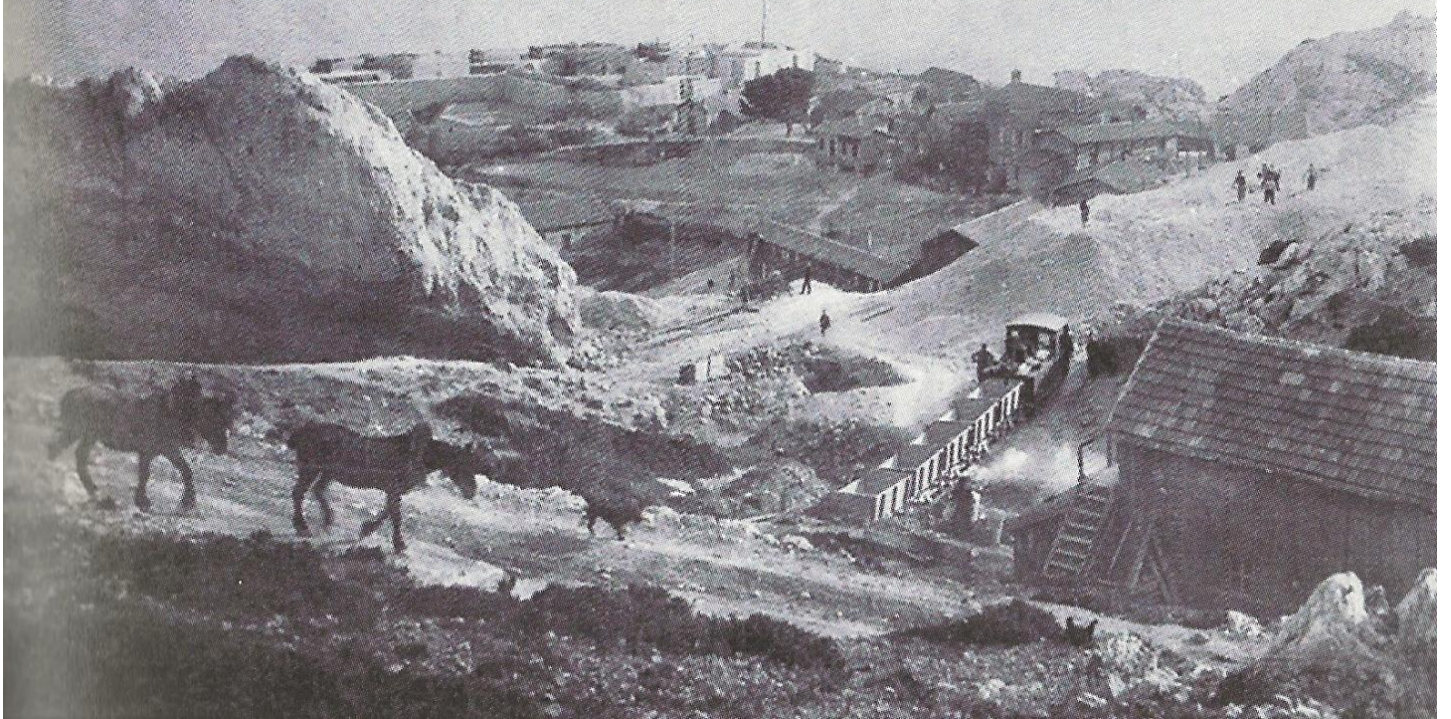


Percement du tunnel de Niolon à la Vesse, vers 1910

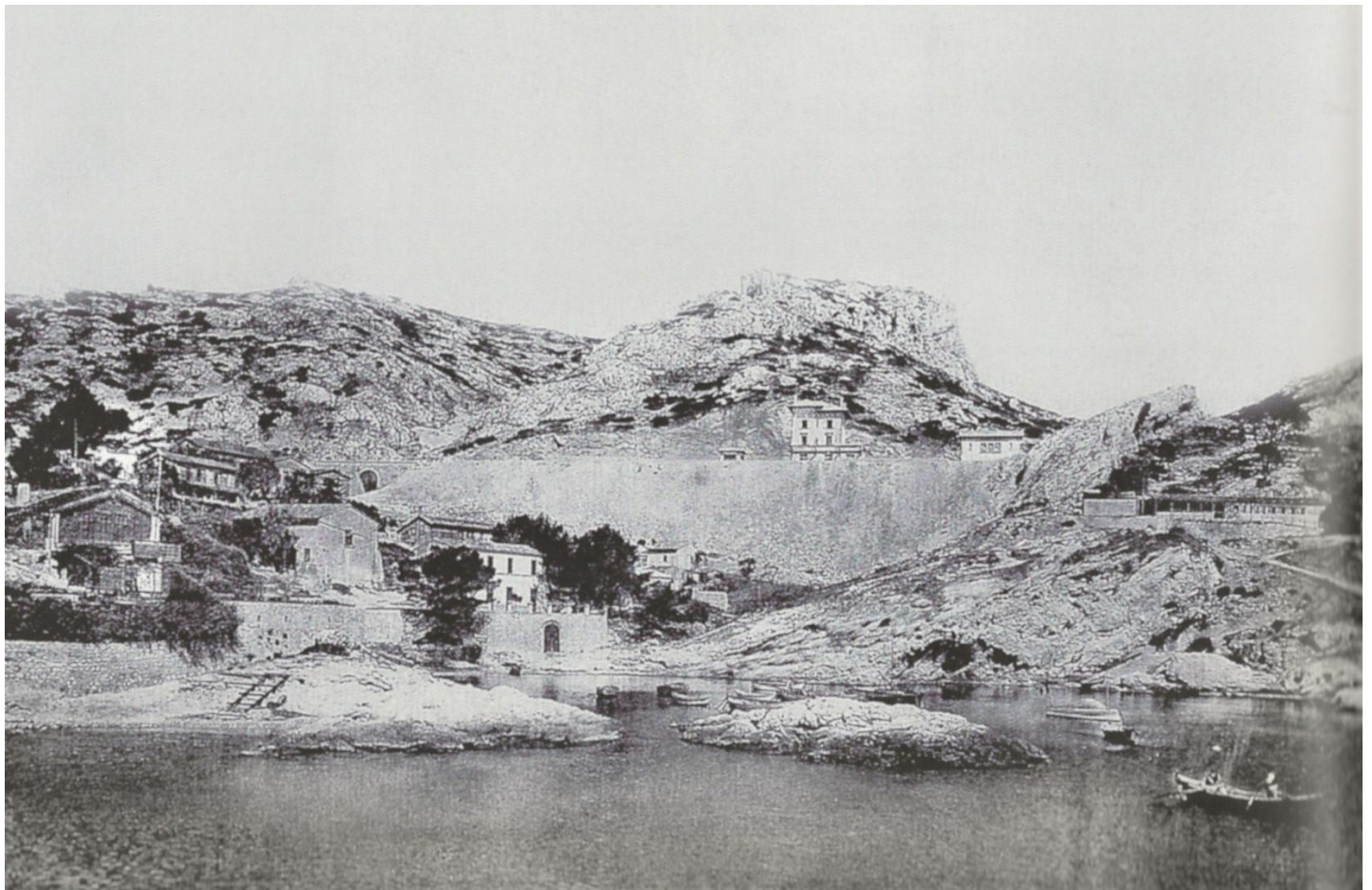


NIOLON - Vue générale

Habitations pour la construction du chantier, vers 1911



Vue du chantier vers 1911



Niolon et sa nouvelle gare vers 1918

4) Répercussions à Niolon : l'école, les gendarmes :

Les travaux proprement dits commencent à Niolon en 1910. Le petit port de Niolon est transformé en vaste chantier, plein de baraquements. Les ouvriers sont très nombreux, la plupart étrangers (principalement Espagnols et Italiens, quelques Annamites aussi). Beaucoup font venir leur famille si bien que l'Entreprise concessionnaire prend à sa charge la construction d'une école sommaire (collée à l'église, maison devenue celle de la famille Marseille) et demande une institutrice à l'Académie. Celle-ci sera une Rovenaine, Rose Arbaud : elle aura jusqu'à soixante élèves et quelques succès au certificat. La suppression de l'école, envisagée en 1913, est repoussée de plusieurs années, jusqu'en 1919.

Pour assurer la police et prévenir tout désordre, on réclame la présence de deux gendarmes pendant la durée des travaux. Il y eut de nombreux accidents mortels au cours de cette période et le cimetière du Rove se trouvait trop petit pour accueillir toutes ces sépultures : le 16 février 1919, le Conseil municipal s'adresse au Conseil général pour obtenir une subvention en vue d'un agrandissement.

5) La gare de Niolon :

Le bâtiment de la gare, qui domine la calanque du haut de ses 35 mètres d'altitude, est construit sur des remblais, entre 1913 et 1915, dans le style très particulier des gares de la ligne de la Côte Bleue : étroit, tout en hauteur, avec des parements en céramique, un toit en tuiles romanes. Elle se trouve à 11 km de rail de Marseille-Saint-Charles au lieu de 22,6 km par la route actuelle (cette distance donnée par la SNCF me paraît invraisemblable).

Il a fallu remblayer et construire un mur de soutènement pour faire passer les voies, ainsi que construire un pont au-dessus de la route.

Lors de sa construction, une voie supplémentaire avait été aménagée pour réceptionner le matériel et les munitions destinés aux forts de Figuerolles et de Niolon.



Voyageurs devant la gare, en juillet 1951

Au dernier trimestre 2020 commencent les travaux de réhabilitation du bâtiment de la gare par l'[association T'cap21](#) qui présente un projet en [3 phases](#).

Aujourd'hui, on trouve le « Train Inc Café » au rez-de-chaussée et dans le jardin aménagé, on y sert des plats et des boissons. Et, aux étages, 3 chambres d'hôtes sont disponibles. (voir chapitre 28-11)

6) L'ouverture de la ligne :

La ligne de la Côte Bleue ouvre le 15/10/1915 dans les deux sens.

Dès 1916 elle servira aux transports de troupes en renfort en Italie, récemment rangée au côté des alliés.

La nouvelle ligne de L'Estaque à Port-de-Bouc

PREMIER VOYAGE

Pour aller de Marseille à Port-de-Bouc par la côte, il suffit désormais de prendre à la gare Saint-Charles l'omnibus de banlieue qui part à 7 heures du matin, de monter à L'Estaque dans le petit chemin de fer qui vient d'être ouvert à l'exploitation et qui en moins de 2 heures vous aura déposé à Port-de-Bouc, tête de ligne en passant par une dizaine de stations qui sont autant d'endroits délicieux dont les noms évoquent de jolies calanques baignées d'azur et de soleil.

C'est ce que nous avons fait hier, à l'occasion de l'ouverture de la ligne nouvelle Miramas-L'Estaque.

Certes, l'exploitation n'est pas encore parfaite, mais il faut tenir compte que nous sommes en guerre et que le moment n'est pas très propice pour la mise en exploitation d'une nouvelle ligne de chemin de fer. N'importe, tel qu'il est, le voyage est charmant et le plaisir qu'on y prend ne saurait être payé trop cher.

Le nouveau train n'est pas gros : une locomotive et trois wagons dont l'un est à plates-formes : deuxième et troisième classes. Le capitonnage moelleux est un luxe qui ne viendra que plus tard. Les troisièmes classes sont rembourrées en bois, mais le paysage est si joli qu'il défile à la portière qu'on ne s'en aperçoit guère.

Nous voici donc installés dans le coin de notre compartiment. Partira-t-on ? On ne saurait l'affirmer à voir la petite locomotive souffler, aller, venir, pousser les trois wagons, les tirer, les faire changer de voie, s'arrêter, repartir. Dame, tout cela n'est pas encore bien tassé, on tâtonne : les manœuvres des wagons se font à la force des bras et à la bonne volonté des employés.

On part néanmoins et à l'heure fixée par l'horaire : 7 heures 50.

Premier tunnel, arrêt dans l'obscurité souterraine. On repart. Un employé passe et délivre les billets, car les gares toutes neuves et coquettes avec leur revêtement de céramique, n'ont pas encore de personnel.

Le Rove. On passe sur un beau viaduc à sept arches. La rade s'étend jusqu'aux îles, comme une immense pièce de satin indigo pailletée d'or. Des tunnels encore, puis Niolon. Une gare toute pimpante et en bas, à 50 pieds, la plus jolie calanque du monde où la mer sur des galets blancs a des transparences de cristal. Encore des viaducs enjambant d'autres calanques : des pins, le ciel bleu, la mer. C'est une symphonie en vert et bleu qui nous mène de gare en gare, à travers une étonnante succession de tunnels ajourés, de ponts, de viaducs, d'ouvrages d'art de toutes sortes jusqu'à Martigues ; non loin de là, se dresse, par-dessus la mer, le viaduc de Caronte qui est bien la plus belle pièce de métallurgie qui se puisse imaginer et qui est l'œuvre de notre Creusot comme l'attestent les plaques, signatures scellées à chaque bout. Il faut plusieurs minutes au train qui, il est vrai, ne va pas vite, pour parcourir ce formidable viaduc dont la pile centrale sur laquelle se meut le tablier est flanquée de huit culées latérales.

A Ensues, dont la gare est toute fleurie, une brochette de charmantes jeunes filles attendent le premier train et graffitent les voyageurs de leur plus joli sourire. A La Couronne-Carro, l'institutrice a aligné ses gosses le long du trottoir et quand le train stoppe, ce sont des battements de mains. Au départ les gosses crient : Au revoir ! Au revoir !

Le geste est charmant.

Croix-Sainte : quelques lignes de pins à franchir et l'on se trouve en face d'une gare majestueuse, Port-de-Bouc. Tout le monde descend. Le quai est plein de monde : des marchandes de journaux, les fonctionnaires de la gare, des curieux qui ont voulu voir arriver ce premier train. Il y a même un gendarme ! On se félicite, on se congratule. Les yeux brûlent de contentement et aussi de fierté. Il est visible que ce premier train arrivant par un beau matin d'automne porte avec lui la réalisation d'un rêve cher à tous les riverains de notre côte provençale jusqu'ici trop méconnue.

- " Mais pourquoi ne nous a-t-on pas fait un arrêt à Méjean ? ", nous a dit en cours de voyage, notre voisin de banquette, pêcheur passionné qui descendit à La Redonne.

Oui, pourquoi ? - A.N.

LA LIGNE MIRAMAS - L'ESTAQUE

Le premier départ de Marseille aura lieu après-demain.

C'est après-demain vendredi que la compagnie P.L.M. ouvre à l'exploitation la nouvelle ligne de L'Estaque à Port-de-Bouc. La nouvelle ligne, on le sait, longe la côte avec des haltes à Niolon, Carry, Sausset, Martigues etc...

Le premier train partira de L'Estaque vendredi matin, à 7h50. Pour les voyageurs qui partiront de Marseille, ils devront prendre à la gare Saint-Charles le train spécial qui partira à 6h50. Le train arrive à Port-de-Bouc à 9h14 du matin.

Voici d'ailleurs, l'horaire des trains de la nouvelle ligne :

De Marseille à Port-de-Bouc :

Marseille, dép : 6h50 et 18h15

L'Estaque, 7h22 et 19h32

L'Estage, dép : 7h50 et 19h40

Le Rove : 7h58 et 19h48

Niolon : 8h04 et 19h54

La Redonne-Ensuès : 8h15 et 20h03

Carry-le-Rouet : 8h24 et 20h14

Sausset-les-Pins : 8h32 et 20h22

La Couronne-Carro : 8h43 et 20h33

Ponteau-Saint-Pierre : 8h51 et 20h41

Martigues : 8h58 et 20h48

Croix-Sainte : 9h07 et 20h57

Port-de-Bouc, arr. : 9h14 et 21h04

De Port-de-Bouc à Marseille :

Port-de-Bouc : 5h50 et 17h15

Croix-Sainte : 5h56 et 17h21

Martigues : 6h04 et 17h29

Ponteau-Saint-Pierre : 6h13 et 17h38

La Couronne-Carro : 6h21 et 17h46

Sausset-les-pins : 6h32 et 17h57

Carry-le-Rouet : 6h40 et 18h05

La Redonne- Ensues : 6h49 et 18h14

Niolon : 7h et 18h25

Le Roye : 7h06 et 18h31

L'Estaque, 7h15 et 18h40

Marseille : 8h07 et 19h27

Ajoutons que les billets pour voyager sur la nouvelle ligne seront délivrés aux voyageurs dans le train même, tant à l'aller qu'au retour.

Article du Petit Marseillais du 13/10/1915

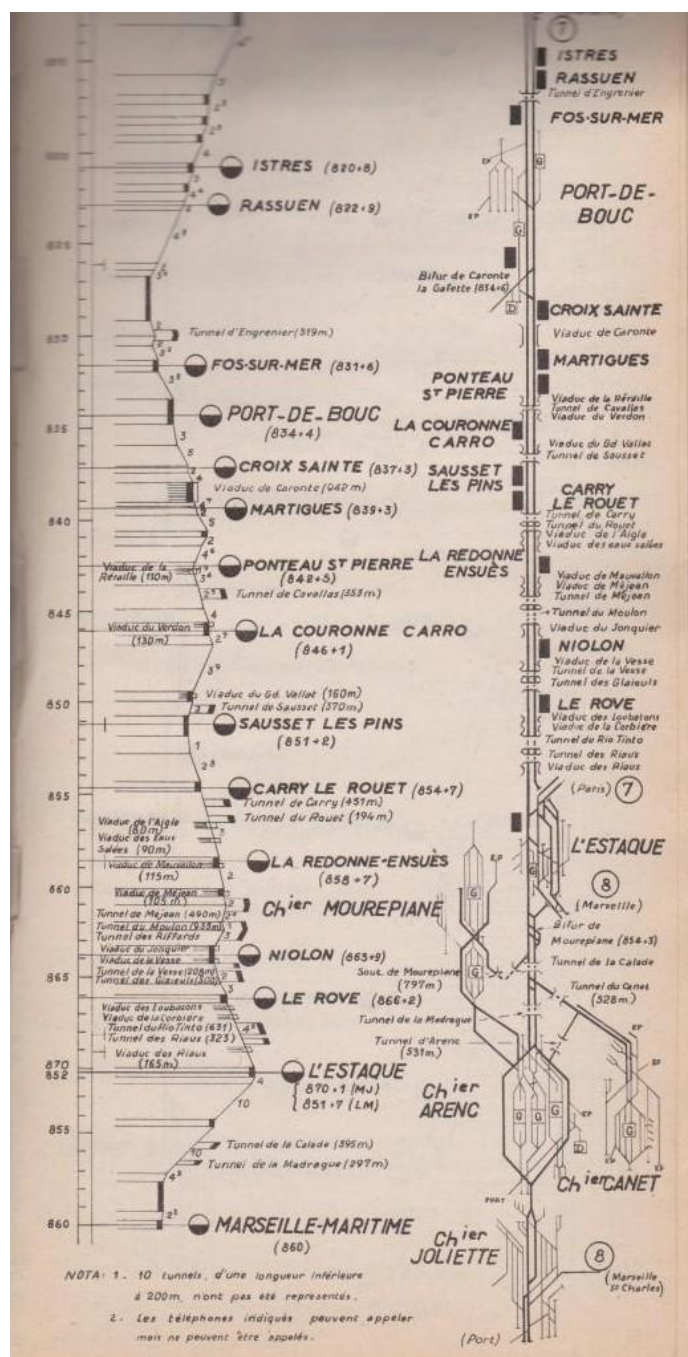
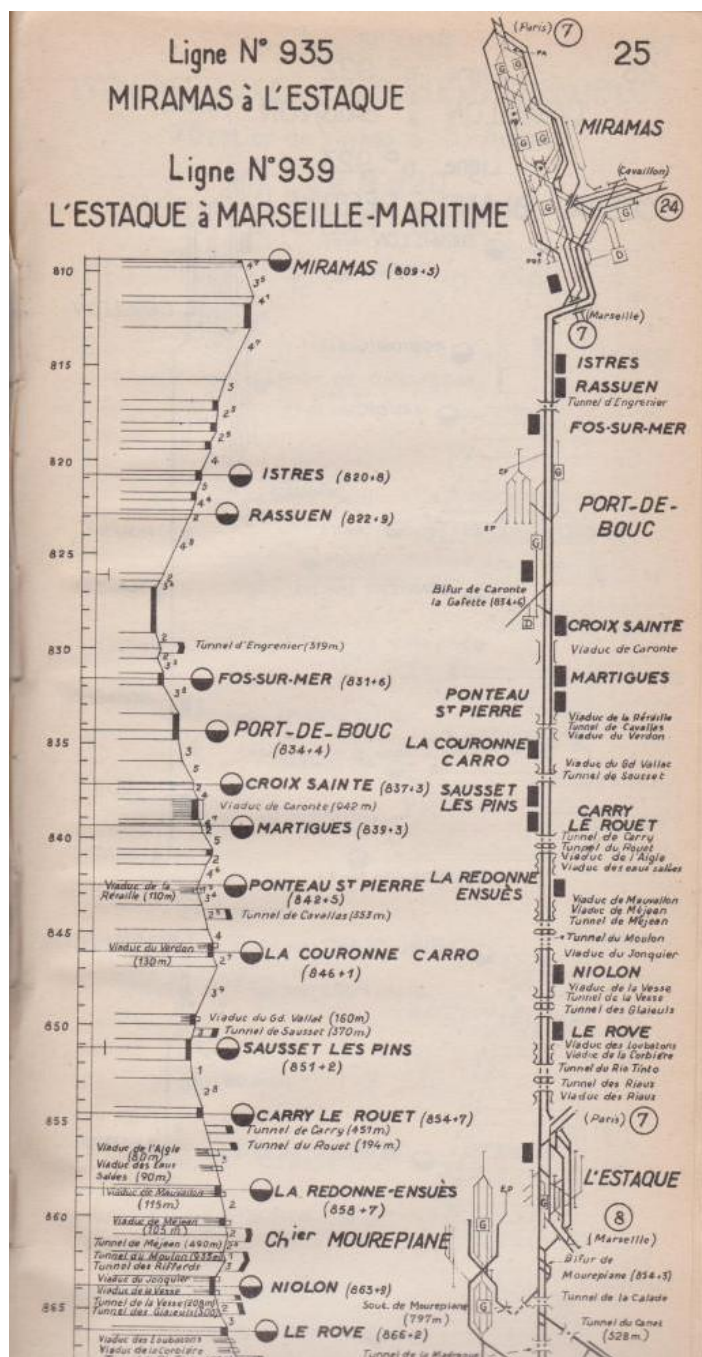
HORAIRE DES TRAINS 1936-1937

[illegible]

❖ (trains 301 et 310) Destinés plus particulièrement aux écoliers, ne sont ouverts au public, les jours de classe, que dans la limite des places disponibles.

Horaires des trains en 1936-1937

Ci-après, pages tirées d'un recueil de 1961 :



7) Les conséquences économiques :

L'ouverture de la ligne a permis le peuplement de la Côte Bleue (un bien ou un mal ?) et a permis un développement économique, notamment dans le tourisme : des hôtels et restaurants ont éclos un peu partout (Carry-le-Rouet a même obtenu le statut de station climatique). Essor industriel surtout à Rassuen, Fos, Port-de-Bouc, Martigues-Lavéra, étang de Berre et Croix-Sainte.

8) Les matériels utilisés

Les premières locomotives étaient à vapeur. Il y avait une troisième classe avec des sièges en bois.

Vers 1933 on voit apparaître la fameuse [Micheline](#), qui avait des pneus Michelin.

La SNCF a été créée en 1938 et d'autres améliorations voient alors le jour.

En 1946 le fuel remplace le charbon (jusqu'en 1971).

Dans les années 1950, le [X3800 Picasso](#), qui marche au gazole, fait son apparition.

Vers 1970, la Picasso laisse la place aux X4300 et X4500 [Caravelle](#) (couleurs crème et rouge)

En 1991, neuf gares sont fermées sur la ligne.

Puis arrivèrent les TER. Quant au « Parisien », le train de nuit bien pratique qui reliait Paris à Marseille par la Côte Bleue dans les deux sens, il est supprimé.



Une Micheline en gare de Niolon

9) Les chefs de gare et personnels :

Un chef de gare supervise les activités d'une gare ferroviaire, garantissant la sécurité, la gestion des équipes et le respect des horaires, tout en assurant l'information des usagers et la promotion des services.

J'ai eu beaucoup de mal à obtenir des renseignements sur ceux de la gare de Niolon. Voici ce que j'ai pu obtenir, avec notamment l'aide de René Colasante et d'Alain Tanner. Les dates sont souvent imprécises mais cela donne une idée...

- le premier chef de gare aurait été Victor Laugier, qu'on peut voir, sur le quai, sur une carte postale d'époque. Il était déjà là en 1928. Mais depuis quand et jusqu'à quand ?
- au début des années 1960, le chef de gare était Marius Pascal Souard (dit Pascal), le mari de Sissi l'épicière de Niolon.
- d'environ 1964 à 1975, le chef de gare était Mr Alaterre.
- Robert Jouve lui a succédé pendant quelques mois, jusqu'en août 1976.
- de septembre 1976 à juin 1981, le dernier chef de gare fut Alain Tanner.
- à son départ, la gare devint un PAG (Point d'Arrêt Gare) comme à Ensues-la-Redonne et Carry, mais avec un employé, Claude Grappin, qui est resté 3 à 4 ans et qui, entre autres, vendait les billets de train.

*** Quelques souvenirs d'Alain Tanner (avec son autorisation) :*

« Je suis arrivé en tant que Chef de Gare en septembre 1976, succédant à Monsieur Robert Jouve. J'y suis arrivé jeune marié, et nos deux enfants y sont pratiquement nés, apportant un renouveau dans une population de la calanque alors vieillissante. C'étaient les "petits du chef de gare", il n'y en n'avait pas eu depuis longtemps.

Il n'y avait (déjà) pas de maire, pas de curé, pas d'instituteur à Niolon. Le Chef de Gare était un peu le référent.

La population était constituée essentiellement de retraités. Il y avait 4 ou 5 abonnés SNCF, selon la saison, qui descendaient travailler à Marseille le matin et remontaient le soir. La recette de la gare était maigre ! Certains calanquais me confiaient leurs courriers à lire ou à écrire, me remerciant parfois avec un loup pêché du matin...

La petite maison attenante à la gare (et propriété de la SNCF) était louée à un couple de retraités, Antonin et Marie Scola, qui y logeaient et y avaient établi une petite épicerie de dépannage.

9 mois par an, c'était la vie de rêve. Une grande famille où chacun se connaissait et s'entraidait au besoin. Mon épouse, pharmacienne à Carry, prenait les commandes de médicaments et, au besoin, prodiguait des conseils.

Bien sûr, 3 mois par an, c'était un peu plus animé ! Le plus difficile était le premier ou les premiers week-end de juin. Le train desservant les gares des quartiers Nord (St Barthelemy, St Louis, Seon St Henry et l'Etaque), les gamins qui n'avaient pas de billet descendaient à la première station, Niolon, pour éviter d'être contrôlés. Ils allaient piquer une tête dans la calanque, puis remontaient ensuite à la gare en fin de matinée. Le premier train pour rentrer sur Marseille étant à 17h, ils traînaient en gare en semant un peu la panique... En juillet, les gendarmes mobiles venaient en renfort au Rove, et ils venaient jouer aux gendarmes et aux voleurs sur les quais de la gare !

J'ai quitté Niolon en juin 1981 et le chef de gare, en tant que tel, n'a pas été remplacé. Niolon est devenu un PAG, comme Ensues ou Carry, et c'est M. Grappin qui vendait les billets. J'ignore combien de temps cela a duré... »

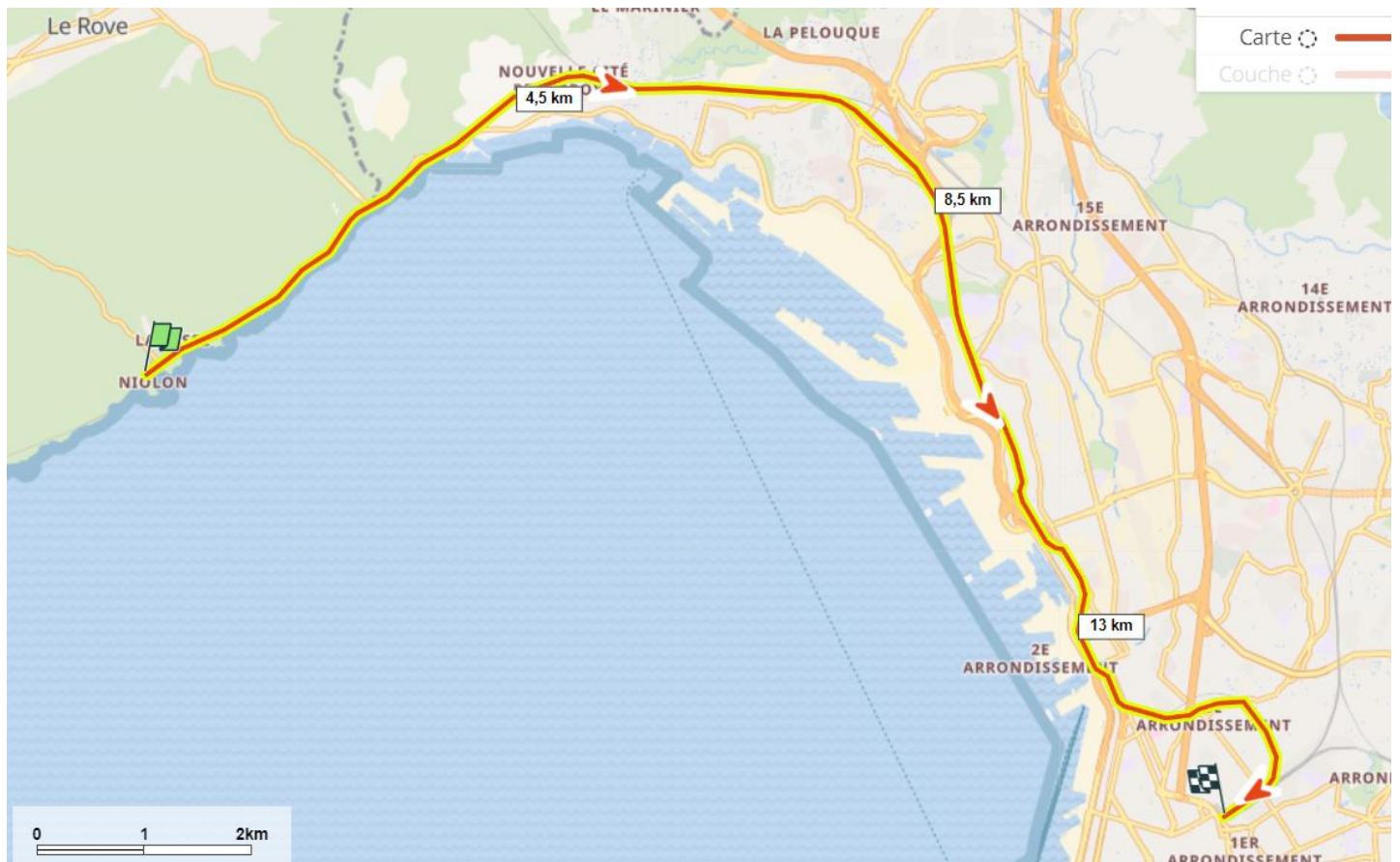


1930-1940, Victor Laugier, chef de gare (photo originale donnée par Paulo Amoretti)

10) Epoque contemporaine :

La gare de Niolon est desservie par les TER de la liaison Miramas - Marseille, à raison de 12 trains par jour dans chaque sens en semaine, ce qui met Marseille-Saint-Charles à moins de 25 minutes de Niolon.

L'ancienne gare du Rove, située près de la D 568, a été fermée, squattée à la fin des années 1980, puis détruite par un incendie en 1990.



Tracé de la voie de chemin de fer de la gare de Niolon à Marseille Saint-Charles (fait avec CityTrail). La SNCF annonce 11km mais il y en a 16,5 !

11) Travaux, 2020-2021 :

Entre le 31 août 2020 et le 24 avril 2021 des travaux ont été faits sur la ligne. Ce chantier consistait à renouveler 22 km de voie entre Carry-le-Rouet et l'Estaque, à poser 6 km de rails de sécurité, ainsi qu'en de très importants travaux de sécurisation sur des ouvrages d'art tels le tunnel de Rio Tinto, le remblai des Eaux Salées (Carry-le-Rouet), les versants des tunnels de l'Erevine, de Baume de Lume, de Pierres tombées et Avagnols (d'après le gratuit Calanques n°53 Juin/Juillet 2020)

Voir aussi à ce sujet l'article de [La Provence du 29 juin 2020](#), ci-dessous :

« Avant la fermeture, de septembre à avril, des travaux préparatoires nocturnes ont commencé entre Carry et l'Estaque

Nuit noire sur la voie ferrée. Quelques étoiles qui scintillent et un croissant de lune mauve jettent une lumière pâle sur la calanque des eaux salées que l'on devine toute proche, en contrebas. Tout est calme, baigné par une petite brise pas désagréable, quand un klaxon caractéristique retentit. C'est un train étrange qui s'annonce, tiré par une grosse locomotive, escorté par de solides gaillards en chasuble orange.

Sur la fameuse ligne de la Côte bleue, le temps des grandes manœuvres a commencé. Depuis la mi-mai, des entreprises comme NGE et TSO interviennent pour le compte de SNCF Réseau. Après la pose de grillages et d'autres aménagements préliminaires, les premières phases d'importance ont commencé par cette phase, avec la livraison sur site des futurs rails.

Ce sont ceux-ci que les équipes acheminent de nuit depuis la semaine dernière. Et l'opération de manutention, qui se déroule à la lumière des phares et des projecteurs, obéit à une procédure et à des gestes bien réglés. Chargés sur des wagons, les rails de 108 m de long, appelés à être soudés dans une autre phase de travaux, glissent peu à peu à terre. Fixés à deux élingues, accrochés à même la voie, les rails prennent position dans un savant ordonnancement. Pour le profane, un détail saute aux yeux : le rail, fait d'acier, ressemble alors à une sorte de spaghetti tout mou, qui épouse la forme de la voie. Mais la manœuvre, se déroulant à vitesse réduite, est tout de même dangereuse. Les consignes de sécurité sont strictes.

La livraison de ces rails, c'est le premier signe fort des travaux qui s'annoncent, au cours d'un dossier qui a longtemps animé les politiques locaux, avant qu'en novembre 2018, le vice-président du Conseil régional

Philippe Tabarot ne confirme l'octroi d'une somme de 35 millions d'€ réunie par plusieurs partenaires (État, Région, Département, Métropole, SNCF Réseau). 35 millions pour une première tranche urgente, qui permettront de sauver la ligne, même au prix d'une fermeture de plusieurs mois, prévue pour l'heure entre le 31 août et le 24 avril. *"Si ces travaux n'avaient pas été lancés, nous aurions dû baisser la vitesse à 40 km/h, sur une portion comprise entre Carry et l'Estaque, indique Cécile Triolle, directrice de ce projet pour SNCF Réseau. Soit une durée de vingt minutes supplémentaires sur cette portion de ligne."* Sûrement rédhibitoire face aux cars et aux voitures particulières, soumis aux aléas du trafic certes, mais pas aussi lents.

Entre Carry et l'Estaque, dans des décors paradisiaques le jour, l'urgence était manifeste. Plus de 22 km de voie vont être remplacés, avec ces rails en cours de dépose sur place, à raison d'un kilomètre par nuit. *"Il y aura aussi un renouvellement du ballast, et des traverses, dont certaines en bois datent des années 60",* indique Romain Genoyer, pilote d'opération de ce projet. Et SNCF Réseau n'est pas peu fière d'annoncer que les matériaux principaux, rails et ballasts, sont issus de lignes TGV réutilisées : *"C'est de l'économie circulaire, insiste Cécile Triolle. Tout a été reconditionné, notamment à Miramas, avant d'arriver sur place."* Et l'un des ouvriers de TSO, qui enchaînent les chantiers similaires à travers tout le pays, confirme : *"Les anciens rails sont bouffés par le temps, plats. Les nouveaux sont plus bombés. Le train y sera bien..."* Et pourra surtout maintenir les 80 à 100 km/h de rigueur sur le parcours. Primordial pour les 1 500 à 2 000 voyageurs qui empruntent la ligne tous les jours, surtout sur sa partie entre Martigues et Marseille. Le top pour se déplacer sans souci, avec la mer en toile de fond. »

→→ A noter que depuis les trajets sont encore plus longs qu'avant ! ☹ ☹



La gare de Niolon au temps de sa splendeur dans les années 2000 (Photo Viviane Lis)



C'est un chantier hors norme qui a débuté, avec la livraison de rails de 108 m de long, provenant d'une ligne TGV. Au milieu, un ouvrier vérifie l'état des voies. À droite, la dépose du nouveau matériel. (PHOTOS L.A.)

Ligne de la Côte bleue: top départ!

Avant la fermeture, de septembre à avril, des travaux préparatoires nocturnes ont commencé entre Carry et l'Estaque

Nuit noire sur la voie ferrée. Quelques étoiles qui scintillent et un crépuscule de lune mauve jettent une lumière pâle sur la calanque des eaux salées que l'on devine toute poêlée, en contrebas. Tout est calme, baigné par une petite brise pas désagréable, quand un klaxon concurrencieux retentit. C'est un train étrange qui s'annonce, tiré par une grosse locomotive, escorté par de solides gaillards en combinaison orange.

Sur la fameuse ligne de la Côte bleue, le temps des grandes manœuvres a commencé. Depuis la mi-mai, des entreprises comme NGE et TSO interviennent pour le compte de SNCF Réseau. Après la pose de grillages et d'autres aménagements préliminaires, les premières phases d'importance ont commencé par cette phase, avec la livraison sur site des futurs rails.

Ce sont ceux-ci que les équipes achèteront de nuit depuis la semaine dernière. Et l'opération de maintenance, qui se déroule à la lumière des phares et des projecteurs, obéit à une procédure et à des gestes bien réglés. Chargés sur des wagons, les rails de 108 m de long, appelés à être soudés dans une autre phase de travaux, glissent peu à peu à terre. Flots à deux rangées, accolés à même la voie, les rails prennent position dans un second ordonnancement. Pour le précise, un détail saute aux yeux : le rail, fait d'acier, ressemble alors à une sorte de spaghetti tout mou, qui épouse la forme de la voie. Mais la manœuvre, se déroulant à vitesse réduite, est tout de même dangereuse. Les consignes de sé-



Minuit sur le chantier de la ligne de la Côte bleue. Le rail neuf, à droite, va être mis en place à l'aide d'une étréole. (PHOTOS L.A. ET J. B. B.)

curité sont strictes.

La livraison de ces rails, c'est le premier signe fort des travaux qui s'annoncent, au cours d'un dossier qui a longtemps animé les politiques locaux, avant qu'en novembre 2018, le vice-président du Conseil régional Philippe Taharut ne condanne l'actuel d'une antenne

de 15 M€ rétroce par plusieurs partenaires (État, Région, Département, Métropole, SNCF Réseau). 35 millions pour une première tranche urgente, qui permettrait de sauver la ligne, même au prix d'une fermeture de plusieurs mois, prévue pour l'été entre le 31 août et le 24 avril. "Si ces travaux n'avaient pas

été lancés, nous aurions dû limiter le réseau à 40 km/h, sur une portion comprise entre Carry et l'Estaque, indique Cécile Tréville, directrice de ce projet pour SNCF Réseau. Soit une durée de vingt minutes supplémentaires sur cette portion de ligne". Sûrement redoubler face aux cas et aux volumes particuliers, les

trains aux ailes du trafic certes, mais pas aussi lents.

Entre Carry et l'Estaque, dans des décors paradisiaques le jour, l'urgence était maximale. Plus de 22 km de voie vont être remplacés, avec ces rails en cours de dépose sur place, à raison d'un km par nuit. "Il y aura

DEUX PHASES

Outre les rails, cette première phase prévoit aussi des travaux sur plusieurs tunnels et parcs rochers, financés par SNCF Réseau pour 12 M€. La voie du tunnel de Rio Tinto, et les versants des tunnels de Méjean, Ervine, Baume de Lume, Pierres Tombées et Aragnols seront traités. Une autre phase de travaux, entre Carry et Martigues, est aussi en projet à l'horizon 2028. Le budget tournerait autour des 100 M€.

haut, et des traverses, dont certaines en bois datent des années 60", indique Romain Genoyer, pilote d'opération de ce projet. Et SNCF Réseau n'est pas prêt de lâcher d'annoncer que les matériaux principaux, rails et ballasts, sont issus de lignes TGV réutilisés. "C'est de l'économie circulaire, insiste Cécile Tréville. Tout a été réutilisé, notamment à Miramas, avant d'arriver sur place". Et l'un des ouvriers de TSO, qui exécutent les chantiers similaires à travers tout le pays, confirme : "Les anciens rails sont bouffés par le temps, plats. Les nouveaux sont plus bombés. Le train y sera bien...". Et pourra surtout maintenir les 80 à 100 km/h de vitesse sur les parcours. Prémordial pour les 1 500 à 2 000 voyageurs qui empruntent la ligne tous les jours, surtout sur sa partie entre Martigues et Marseille. Le top pour se déplacer sans souci, avec la mer en toile de fond.

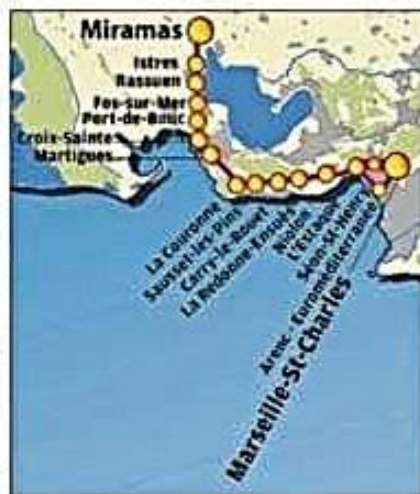
ERIC ARMENT

LA FERMETURE

Jusqu'à la fin du mois de juillet, des travaux nocturnes se déroulent sur cette portion de la ligne de la Côte bleue, n'occasionnant pas d'impact sur le trafic. L'été, la ligne de la Côte revêt ses habits touristiques. Et elle reste très prise par des estivants découvrant un littoral à flanc de colline, sur des chemins inaccessibles autrement. Du 31 août au 24 avril, il n'y aura en revanche plus de circulation de trains, un système de substitution par car étant en cours d'élaboration. "Les gens verront peut-être des trains, nuance Romain Genoyer, mais ils seront dévolus aux travaux. Les consignes de prudence que nous renouvelons tous les deux seront valables durant toute la période du chantier". (L.A.)



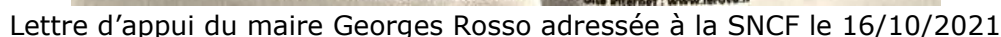
La ligne va de Marseille à Miramas via la Côte bleue, Martigues et Istres. Elle est très prise l'été, pour sa vue sur mer, comme ici en gare de La Redonne, à Istres. (PHOTO L.A.)



**** En cas de grève de nos pauvres cheminots si maltraités, de travaux ou pour d'autres destinations, il existe aussi une ligne de bus La Métropole pour La Vesse, Le Rove et l'Estaque (Estaque plage, bien sûr !) : la ligne C7 des Bus de la Côte Bleue, qui comporte 21 arrêts. Le voyage coûte 0,90€, la carte de 10 voyages 6,40€, donc 5 à 8 fois moins cher que le TER sur le trajet L'Estaque-Niolon !**

<https://storage.googleapis.com/is-wp-61-prod/uploads-prod/2025/01/TAD-C7-Le-Rove-1.pdf>

**** Les personnes âgées n'arrivant pas à grimper dans le train et ne voulant pas utiliser le bus sont invitées à appeler un taxi (à leurs frais bien sûr, les retraités sont riches, c'est bien connu !). En effet, selon les rames, il est quasiment impossible, et en tout cas très dangereux, de monter ou de descendre du train. Malgré plusieurs manifestations organisées par le regretté Edmond Bonnet, les voyageurs n'ont visiblement pas été entendus. Il faudra sans doute attendre qu'il y ait une (ou plusieurs) victime avant que les autorités « compétentes » ne se bougent (trouver une solution et, surtout, la mettre en place) !**





Manifestation du 16/10/2021 (photo DF)

** Malheureusement, notre gare est toujours sale : sol jonché de bouteilles et papiers, tags apparaissant de temps à autres, entretien laissant vraiment à désirer. S'il y a des poubelles, elles sont en nombre insuffisants et débordent souvent, car leur ramassage incombe à la SNCF et non pas à la Communauté urbaine ou à la municipalité !

Mais, je vous en prie, utilisez quand même quitte à changer les poubelles vous-mêmes !

13) Anecdotes :

- en 1944 deux ouvrages d'art ont été minés par les Allemands : le viaduc de l'Aigle, situé entre La Redonne et Carry-le-Rouet, et la tour ronde du pont de Caronte, surplombant le canal de Caronte qui relie l'étang de Berre et la Méditerranée. Reconstitués de suite après la guerre et réouverts en 1946.

- les « Chinois » (en fait principalement des Annamites, du nord du Vietnam) qui construisaient la ligne allaient faire leurs besoins en-dessous de la Canne-Bambou, au lieu-dit aujourd'hui Le Chinois. (Bernard Martin)

- Ah ! Monsieur Pascal le chef de gare ! Il poinçonnait nos tickets quand nous venions en vacances à Niolon et nous disait : bonjour Bollène ! (Marie-José Mathieu Moulin, qui habitait vers Bollène)

Mieux vaut en rire...

→ Sur le quai de la gare, un voyageur consulte sa montre et dit au chef de gare : « Ah, ce train n'a que 17 minutes de retard ! » « Oh non, monsieur, c'est le train d'hier, il a 24H et 17 minutes de retard ! »

→ Diction bien connu : Qui trop embrasse manque le train !



Gare de Niolon, carte postale colorisée, vers 1951