

n°007954-01

Janvier 2012

# DESSERTE FERROVIAIRE DES VILLES ALPINES

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**





**CONSEIL GÉNÉRAL  
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

**MIGT 5 - MEDITERRANEE**

**Rapport n°: 007954-01**

**DESSERTE FERROVIAIRE DES VILLES ALPINES**

établi par

**Philippe BELLEC**

Inspecteur de l'administration du développement durable

**Laurent FAYEIN**

Ingénieur général des Ponts, des eaux et des forêts

**Jean-Louis PICQUAND**

Ingénieur en chef des Ponts, des eaux et des forêts

**Janvier 2012**



# TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ.....</b>	<b>3</b>
<b>1. PRÉSENTATION ET ORGANISATION DE LA MISSION.....</b>	<b>5</b>
1.1. Commande et objectifs.....	5
1.2. Réponses proposées.....	5
<b>2. POSITIONNEMENT GÉNÉRAL DE L'ÉTAT, DE LA RÉGION ET DES     ACTEURS FERROVIAIRES.....</b>	<b>6</b>
2.1. État.....	6
2.2. Conseil Régional.....	6
2.3. RFF et SNCF.....	7
<b>3. PROBLÉMATIQUE DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE.....</b>	<b>8</b>
3.1. Situation et évolution économique.....	8
3.2. Ligne des Alpes au sud de Sisteron .....	9
3.3. Desserte de Digne et Train des Pignes, Digne - Nice.....	9
<b>4. PROBLÉMATIQUE DES HAUTES-ALPES.....</b>	<b>11</b>
4.1. Enclavement géographique ; démographie ; activités économiques et de services.....	11
4.1.1. Un département enclavé à fort dynamisme démographique.....	11
4.1.2. Un département naturellement enclavé .....	11
4.1.3. Une population résidente en forte croissance.....	12
4.2. Activité touristique (été ; hiver) et besoins de mobilité.....	12
4.3. Offre de transport.....	13
4.3.1. Un réseau performant de lignes régulières par autocars.....	13
4.3.2. Une offre ferroviaire abondante mais de qualité médiocre.....	13
4.3.3. Une fonction d'irrigation incontournable du territoire départemental.....	14
4.3.4. Une spécificité de desserte pour le nord du département.....	14
4.4. Service ferroviaire : trains de nuit et desserte de jour.....	15

4.4.1. Des lignes en état moyen de performances.....	15
4.4.2. Des difficultés en matière d'exploitation.....	16
4.4.2.1. <i>La performance</i> .....	16
4.4.2.2. <i>La régularité des circulations</i> .....	16
4.4.3. Un entretien des rames dans la norme, avec quelques insuffisances.....	17
4.4.4. La faible robustesse des trains de nuit.....	17
4.5. Ressenti des acteurs locaux des Hautes-Alpes .....	18
4.5.1. Des insatisfactions et des craintes récurrentes sur la pérennité de l'offre.....	18
4.5.2. Des attentes locales exigeantes.....	19
<b>5. RECOMMANDATIONS DE LA MISSION.....</b>	<b>20</b>
5.1. Principaux constats exprimés.....	20
5.2. Recommandations.....	21
5.2.1. Rétablir de manière durable la qualité des réservations sur les trains.....	21
5.2.2. Remettre à niveau l'infrastructure des lignes de l'étoile de Veynes afin de rétablir la vitesse d'origine sur la totalité des trajets.....	21
5.2.3. Améliorer la régularité des circulations et la capacité des lignes par une modernisation des systèmes d'exploitation.....	21
5.2.4. Pérenniser le train de nuit Paris – Briançon avec un niveau de service approprié par le biais de la nouvelle convention TET.....	22
5.2.5. Mettre en place un plan de déplacements de proximité associant la région Rhône-Alpes.....	23
<b>ANNEXES.....</b>	<b>25</b>
1. Lettre de mission .....	27
2. Liste des personnes rencontrées.....	29
3. Carte de l'étoile ferroviaire de Veynes.....	31

## RÉSUMÉ

Pour les 2 départements alpins, Alpes-de-Haute-Provence et Hautes-Alpes, la nature et la qualité de leur desserte est essentielle tant pour la vie quotidienne de leurs habitants que pour leurs activités économiques.

Ils partagent en commun une infrastructure ferroviaire historique qui est la véritable épine dorsale de la desserte du nord de la région PACA, à savoir la ligne des Alpes Marseille – Grenoble et son débranchement vers Briançon. Avec la ligne Livron – Aspres-sur-Buëch permettant la liaison avec Valence, elle forme l'étoile de Veynes.

Cette ligne irrigue principalement le territoire péri-urbain lié à Aix et à Marseille jusqu'à Manosque, la vallée de la Durance jusqu'à Sisteron et enfin les territoires entre Gap et Briançon en passant par Embrun.

Cette infrastructure fait récemment l'objet de toutes les attentions de l'État et du conseil régional au travers du CPER 2010 – 2013 : les travaux faits dans ce cadre assurent la pérennité de la ligne avec des conditions d'exploitation qui toutefois peuvent encore être largement améliorées.

Pour le département des Alpes-de-Haute-Provence, la stratégie de reconquête de cette infrastructure est globalement satisfaisante pour tous les espaces situés dans la vallée de la Durance, soit jusqu'à Sisteron, les conditions d'exploitation permettant de délivrer un service de qualité bonne ou améliorable à court terme en fréquence, vitesse et régularité aux habitants de plus en plus nombreux.

Pour la ville de Digne-les-Bains, il en va autrement. En effet, actuellement cette ville n'est desservie par le fer, que par la ligne Digne – Nice (chemin de fer de Provence, appelée également Train des Pignes) dont les caractéristiques, a priori impossibles à corriger sauf travaux gigantesques sans rapport avec sa fonctionnalité, ne la rendent apte qu'à du cabotage de grande proximité et à des flux touristiques. Par ailleurs, un tronçon désaffecté subsiste entre Digne et Saint-Auban (avec raccordement avec la ligne des Alpes). Comme le prévoyait le CPER, tous les éléments d'études sont maintenant réunis pour permettre à tous les acteurs de prendre une décision sur la réouverture de cette ligne dans des délais rapprochés. Une autre étude est menée en parallèle concernant l'amélioration de la liaison routière le long de la Bléone, entre Digne-les-Bains et l'autoroute A51. Les conditions financières de réalisation de ces 2 infrastructures restent à établir ainsi qu'un choix éventuel à effectuer dans le cadre d'une concertation à venir, avec lequel la mission a jugé souhaitable de ne pas interférer.

Pour le département des Hautes-Alpes, la situation est assez différente. D'une part, son territoire est plus homogène et plus enclavé, entouré par les montagnes sauf vers le sud par la vallée de la Durance ; d'autre part, le poids de l'économie touristique (notamment les stations de sport d'hiver) conduit à des mobilités plus larges géographiquement.

Les infrastructures disponibles sont nombreuses. Outre la ligne des Alpes, il existe la liaison ferroviaire vers Valence (et donc Paris) vers l'ouest, la liaison vers Grenoble vers le nord. Il existe en outre une liaison très utile par car entre Briançon et Oulx (Italie) sur la ligne Paris – Turin.

Si la pérennité de ces liaisons ferroviaires doit être absolument assurée, ce n'est pas suffisant. En effet, la longueur des lignes en voie unique fait que, dans les conditions actuelles, la qualité de service en matière de vitesse, de régularité voire de modalités de réservation par les touristes peut difficilement être assurée.

Enfin le train de nuit Paris – Briançon, unique ligne TET du territoire, conventionnée entre l'État et la SNCF jusqu'à fin 2013, doit voir ses modalités de circulation et de qualité de service pérennisées et améliorées.

Ces constats conduisent la mission à préconiser qu'au-delà de la poursuite de toutes les mises à niveau d'infrastructures actuellement entreprises ou envisagées et dont la réalisation rapide est indispensable (notamment sur Livron - Aspres-sur-Buëch), une amélioration substantielle soit réalisée en matière d'exploitation (équipements de sécurité) pour gagner en vitesse mais surtout en régularité. Par ailleurs, le remplacement des rames Corail actuelles par du matériel moderne apparaît souhaitable pour le train de nuit Paris – Briançon, ce train pouvant ainsi retrouver toute sa place dans le service aux habitants et la promotion commerciale de ces zones touristiques.

Enfin la mission propose que l'ensemble des données à prendre en compte pour améliorer la performance des dessertes et surtout les volontés à déployer pour y parvenir, se retrouvent dans un plan de déplacements de proximité associant les autorités compétentes de PACA, l'Etat, la SNCF, RFF ainsi que la région Rhône – Alpes.

D'où les principales recommandations suivantes (cf § 5,2) :

- Rétablir de manière durable la qualité des réservations sur les trains
- Remettre à niveau l'infrastructure des lignes de l'étoile de Veynes afin de rétablir la vitesse d'origine sur la totalité des trajets
- Améliorer la régularité des circulations et la capacité des lignes par une modernisation des systèmes d'exploitation.
- Pérenniser le train de nuit Paris – Briançon avec un niveau de service approprié par le biais de la nouvelle convention TET
- Mettre en place un plan de déplacements de proximité associant la région Rhône-Alpes



# 1. PRÉSENTATION ET ORGANISATION DE LA MISSION

## 1.1. COMMANDE ET OBJECTIFS

Par lettre du 8 août 2011, le ministre chargé des transports Thierry MARIANI a demandé au CGEDD de diligenter une mission afin d'identifier les aménagements susceptibles d'être apportés à la desserte en transport collectif des villes alpines du Sud en territoires enclavés telles Briançon, Digne-les-Bains ou Gap, villes dont l'attractivité économique et touristique repose en partie sur la nature de leur desserte.

La mission a rencontré nombre de personnalités locales :

- des élus, des représentants des collectivités locales, des associations d'usagers et des acteurs économiques notamment du secteur du tourisme pour appréhender les caractéristiques des transports dans la situation actuelle, notamment en ce qu'elles ne permettent pas ou mal d'accompagner les objectifs de développement ;
- des acteurs du ferroviaire appartenant à RFF ou la SNCF et des représentants des principales autorités organisatrices de transport pour identifier en commun les leviers d'optimisation financièrement soutenables les plus à même d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers.

La mission a noté l'existence de projets structurants lourds – tel le tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre – qui ne relevaient pas d'actions à engager en priorité et à court terme et donc pas de la présente mission.

## 1.2. RÉPONSES PROPOSÉES

Il est rapidement apparu à la mission que, hormis l'existence de la ligne des Alpes (liaison ferroviaire Marseille – Briançon) qui constitue l'épine dorsale Nord – Sud de la région, les deux départements alpins avaient une demande de déplacements et un rapport avec les territoires et métropoles voisins suffisamment différents pour proposer une approche différenciée par département. Il est donc proposé d'examiner le cas de chacun de ces territoires et de leurs acteurs de manière séparée.

## 2. POSITIONNEMENT GÉNÉRAL DE L'ÉTAT, DE LA RÉGION ET DES ACTEURS FERROVIAIRES

### 2.1. ÉTAT

L'État a exprimé pour la desserte des territoires alpins une stratégie dans le cadre plus global de la stratégie de transport régionale validée en comité d'administration générale (CAR) le 6 janvier 2011. En effet la recherche de solutions adaptées pour la desserte de ces territoires fait partie des 3 priorités stratégiques (les deux autres priorités étant l'amélioration des connexions aux grands axes de transport internationaux et la modernisation des transports de l'armature urbaine).

Dans ce cadre, les responsables territoriaux insistent sur les enjeux de désenclavement. Vers le Sud, le raccordement autoroutier permet de relier Gap à Aix-Marseille (un prolongement vers La Bâtie-Neuve facilitant la liaison avec les stations de ski est envisagé dans le cadre du SNIT). L'amélioration de la liaison ferroviaire Marseille-Briançon se poursuit dans le cadre d'une solidarité nationale et régionale concrétisée au travers du contrat de projet.

Vers Digne-les-Bains, des études sont engagées à la fois sur une remise en service de la ligne ferroviaire désaffectée Digne – Saint-Auban et sur une amélioration de la desserte routière entre la vallée de la Bléone et la vallée de la Durance.

Concrètement et en cohérence avec ces objectifs, tous les efforts de l'État sont engagés avec ceux du Conseil Régional et de RFF dans la préservation et l'amélioration de la ligne des Alpes Marseille – Briançon compte tenu de ses caractéristiques techniques actuelles et du rôle qu'elle doit jouer dans l'irrigation de la région PACA et le désenclavement des Alpes du Sud.

Un effort important a été consenti par les différents partenaires avec 114 M€ inscrits au CPER 2007-2013, dont 30 M€ en part État. Le programme comprend un volet de régénération des voies entre Aix et Briançon en cours de travaux, qui consiste à remplacer intégralement les voies et le ballast afin de pérenniser l'infrastructure vieillissante et de supprimer les zones de ralentissement préjudiciables au temps de parcours, ainsi qu'un volet en cours d'étude qui viserait à une augmentation de capacité entre Aix et Manosque.

Vers le Nord, les perspectives de financement par des recettes directes des infrastructures ferroviaires et des services sont très limitées compte tenu des faibles trafics et d'une fréquentation principalement saisonnière. Tout projet d'amélioration suppose donc une importante solidarité régionale, inter-régionale, nationale, voire européenne, indispensable pour le devenir de territoires enclavés.

Concernant le train de nuit Intercités Paris-Briançon, il relève de la convention de trains d'équilibre du territoire signée entre l'État (MEDDTL) et la SNCF jusqu'au 31 décembre 2013. La DGITM a confirmé le maintien de cette desserte dans le cadre de la convention à venir. Par contre, des questions relatives au renouvellement du matériel vont rapidement se poser.

### 2.2. CONSEIL RÉGIONAL

En tant qu'autorité organisatrice des transports régionaux, la région PACA est un acteur central dans cette problématique.

Elle affirme l'objectif d'assurer une desserte satisfaisante du nord de la région par la ligne des Alpes Marseille – Briançon. Cette volonté politique s'est traduite par la signature avec l'État et les autres partenaires, d'un CPER 2007 – 2013 consistant en une régénération

importante des voies entre Marseille et Briançon ainsi qu'en un volet d'études sur des augmentations de capacité dans la zone sud (Aix – Manosque) considérée comme faisant partie de la zone d'attractivité de l'ensemble Aix – Marseille.

Comme autorité organisatrice, la région PACA assure le service des TER sur 3 des 4 branches de « l'étoile de Veynes », à l'exception donc de la branche Veynes – Grenoble dont le service TER est assurée par la région limitrophe Rhône – Alpes.

Au-delà de l'exploitation des services quotidiens, il faut noter qu'une part importante des infrastructures des branches Veynes – Valence et Veynes – Grenoble est située dans la région Rhône – Alpes dont les objectifs en matière d'amélioration des services de transports collectifs ne sont pas nécessairement convergents avec ceux de la région PACA.

La région PACA est donc bien consciente de la nécessité de rechercher un accord avec la région voisine sur la nature et le financement des travaux d'amélioration des 2 branches Veynes – Valence et Veynes – Grenoble.

Concernant la desserte de Digne-les-Bains, il faut mentionner le projet de remise en service de la ligne Digne – Saint-Auban. Il s'agit d'un projet auquel la région est très attachée et pour lequel les études permettant une décision effective sont prévues dans le cadre du présent CPER. Le résultat de celles-ci devraient être connues avant l'été 2012.

### **2.3. RFF ET SNCF**

Les représentants des deux établissements publics ont largement réaffirmé leur attachement à la pérennisation des lignes desservant les deux départements sud-alpins. Les difficultés rencontrées ces derniers mois concernant la mise en réservation des trains provient d'une difficulté à attribuer des sillons de nuit pour des trains réguliers. Les travaux d'infrastructure sont en effet réalisés principalement de nuit afin de perturber le moins possible le trafic de jour. Par ailleurs, les trains de nuit roulant par nature sur de longues distances, le traçage des sillons s'en trouve encore plus difficile, du fait de la multiplication des plages travaux sur l'ensemble des itinéraires.

RFF réalise pour son compte un certain nombre de travaux de remise à niveau des voies. Concernant Livron - Aspres-sur-Buëch, deux sections à fort ralentissement devrait être traitées. S'agissant d'une voie unique, ces travaux nécessitent cependant une interruption temporaire du service de nuit sauf à le détourner par Grenoble. Par contre, il n'est pas programmé pour l'instant de travaux d'amélioration pour supprimer les passages à 50 km/h sur Grenoble-Gap.

### 3. PROBLÉMATIQUE DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE

#### 3.1. SITUATION ET ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE

Le département des Alpes de Haute-Provence présente une physionomie très contrastée, fortement morcelée par le tracé divergent des grandes vallées. Elles sont le plus souvent en cul-de-sac, étroites et encaissées (Var, Ubaye, Verdon, Bléone...) sauf pour ce qui concerne la Durance qui constitue l'axe structurant principal de peuplement et d'implantation des activités économiques du département (hormis le tourisme d'hiver).

Les Alpes de Haute-Provence constituent un espace de transition entre la mer et la montagne et un pays de contrastes divisé en 3 grands territoires :

- les collines et les plateaux de Haute-Provence, au sud-ouest, de chaque côté de l'axe durancien.
- les préalpes ou pays de moyennes montagnes qui s'étendent en forme de croissant du nord-ouest vers le sud-est du département.
- les montagnes alpines, au nord, qui couvrent près d'1/4 du département.

Cette situation engendre des difficultés de relations internes, accentuées en période hivernale. Si les villes situées le long de l'axe durancien bénéficient, grâce à l'autoroute A51 et à la ligne ferroviaire des Alpes, de bonnes relations avec les principaux centres urbains de PACA et avec les points nodaux de transport à haut niveau de service (gares d'Aix-en-Provence TGV et de Marseille Saint-Charles, aéroport de Marseille-Provence), il n'en est pas de même du chef-lieu de département, Digne-les-Bains, qui souffre d'une situation d'enclavement.

Dans les deux zones d'emploi du département et, en fonction de leur lieu de résidence, les actifs n'ont pas les mêmes modes de déplacement. Ainsi, les Dignois restent à 84% dans leur zone d'emploi alors que les Manosquins, qui ne sont que 69% à demeurer dans leur zone d'emploi, sont attirés par Marseille et Aix-en-Provence<sup>1</sup>. Le développement de l'agglomération d'Aix-Marseille et la proximité de Cadarache accentuent le déséquilibre démographique entre le secteur de Manosque - Forcalquier et le reste du département. Manosque, première ville du département en termes d'emploi, devient peu à peu incluse dans une lointaine péri-urbanisation de la zone littorale.

Toutefois, malgré une forte redynamisation des villes-centres entre 1999 et 2007, 59% de la population bas-alpine est localisée dans l'espace rural. Le département des Alpes-de-Haute-Provence est l'un des moins densément peuplés de France, à peine plus de 20 habitants par km<sup>2</sup>. La population se concentre essentiellement dans les vallées de la Durance, de la Bléone (jusqu'à Digne) et sur les plateaux proches. Le reste du département est très peu peuplé (moins de 10 habitants au km<sup>2</sup> sur la majeure partie du territoire).

Une quarantaine de zones d'activités sont implantées dans le département des Alpes-de-Haute-Provence, ce qui représente au total près de 900 ha. Plusieurs zones se sont souvent développées autour d'une seule ville : c'est le cas de Manosque qui, avec 4 zones d'activités et 236 ha, se positionne en ville la mieux dotée. En grande majorité, ce sont de petites zones d'activités qui se sont essaimées le long de la Durance et donc des principaux lieux de vie. Le développement est également grandement favorisé par l'autoroute, les zones s'installant prioritairement à proximité de cet axe routier majeur pour le désenclavement du département.

Les entreprises bas-alpines sont, à 96%, de type PME, occupant moins de 10 salariés. Même si le poids des établissements industriels est faible, le secteur est dynamique en

<sup>1</sup> Thaïs : Panorama économique 2010 des Alpes de Haute-Provence

matière d'exportation, porté par les produits chimiques, parfums et cosmétiques. Le secteur industriel bas-alpin, encadré par le Commissariat à l'Energie Atomique de Cadarache au sud et l'usine SANOFI au nord, côtoie les traditions agro-alimentaires et s'adapte au développement des technologies de pointe. En 2009, le secteur industriel totalisait 961 établissements (dont 773 industries hors métiers de bouche), soit 8% du total. L'agro-alimentaire, qui représente 14% des entreprises industrielles, est fortement présente sur l'ouest du département. La chimie et la parapharmacie, présentes à Sisteron avec SANOFI (pharmacie), l'usine ARKEMA (chimie) à Château-Arnoux/Saint-Auban, ou l'OCCITANE (cosmétique) à Manosque<sup>2</sup>, confortent ainsi l'enjeu stratégique de l'axe durancien.

L'activité notable qui a fait évoluer le secteur des services est le développement du tourisme. Les Alpes-de-Haute-Provence reçoivent 2,5 millions de touristes annuellement, dont la durée moyenne de séjour est de 5,6 nuits. Sur les 14,3 millions de nuitées recensées en 2009, 16% ont été enregistrées dans le périmètre à neige.

### **3.2. LIGNE DES ALPES AU SUD DE SISTERON**

**La vallée de la Durance** est bien desservie par la ligne ferroviaire Marseille-Aix-en-Provence, Manosque, Sisteron et au delà. Elle bénéficie par ailleurs de la présence de l'autoroute A51 avec un tracé parallèle.

De ce fait les différents acteurs politiques ou institutionnels rencontrés, considèrent qu'au niveau de l'axe durancien, l'offre de transport permet de compenser de manière assez satisfaisante la situation d'enclavement et n'émettent pas de revendications particulières à cet égard.

Sur le plan strictement ferroviaire, s'ils critiquent parfois une dégradation de la régularité des trains, ils sont satisfaits de l'action menée par le conseil régional pour la promotion de cette ligne et des améliorations qui ont pu être ainsi apportées. Ils souhaitent que celles-ci puissent se poursuivre et que l'offre puisse ainsi s'adapter à la croissance prévisible des besoins.

L'infrastructure est constituée d'une ligne non électrifiée à voie unique et ce même si certaines sections de la ligne Marseille - Briançon ont été conçues à l'origine pour la double voie. Cette ligne est équipée d'un système de block manuel de voie unique de Aix à Serres.

Elle a fait l'objet, et continue de faire l'objet, de travaux de modernisation financés par l'État et la région PACA avec le concours du département des Alpes de Haute Provence dans le cadre du CPER. A l'issue de celui-ci, l'intégralité de la voie située dans le département devrait être renouvelée

On notera cependant qu'un projet d'augmentation de capacité pour l'amélioration des dessertes de Manosque vers le sud n'a pu aboutir actuellement, les contraintes de cadencement et d'amélioration des temps de parcours s'avérant contradictoires

Pour les liaisons avec Paris, les personnes rencontrées apprécient la facilité d'accès par autoroute à la gare d'Aix en Provence TGV, grâce à la mise en place d'une ligne express régionale performante.

### **3.3. DESSERTE DE DIGNE ET TRAIN DES PIGNES, DIGNE - NICE**

A Digne par contre, les acteurs rencontrés soulignent l'enclavement de la Préfecture des Hautes Alpes, enclavement à la fois routier et ferroviaire, préjudiciable à son évolution économique et démographique.

<sup>2</sup> Thaïs : Panorama économique 2010 des Alpes de Haute-Provence

En ce qui concerne les infrastructures routières, les demandes concernent essentiellement la mise à 4 voies de la RN 85 pour rejoindre l'autoroute A51 dans de bonnes conditions.

Pour le domaine ferroviaire, la remise en service de la ligne Saint Auban-Digne est évoquée, les avis étant cependant partagés quant à l'opportunité de cette réouverture au vu des investissements élevés qu'elle nécessite. Ce projet est actuellement en cours de mise au point et l'une des difficultés majeures a trait à la traversée du périmètre « Sévéso » de l'usine Arkéma à Saint Auban. Concernant ce sujet, par nature délicat et pour lequel ils ne disposent pas de l'ensemble des compétences nécessaires, les membres de la mission recommandent que toutes les pistes de solutions possibles puissent être examinées. En particulier la mission estime qu'une solution avec maintien du tracé et mise en place de mesures d'exploitation, à l'instar des dispositions prises pour assurer la sécurité de la ligne Nantes-Saint Nazaire à proximité de la raffinerie de Donges, ne devait pas être exclue.

Quant au réseau des chemins de fer de Provence, il a été pris en charge par le Conseil Régional PACA qui est désormais l'autorité organisatrice et qui assure le financement de l'exploitation et, avec le concours de l'État, celui des investissements de régénération des infrastructures. De ce fait sa pérennité est assurée et le rôle de ce chemin de fer dans le département des Alpes-de-Haute-Provence, à savoir une desserte de rabattement péri-urbain et scolaire sur Digne et une liaison à vocation touristique reliant Digne au bassin de la Côte d'Azur semble donner satisfaction.

La desserte comprend, outre une desserte péri urbaine de l'agglomération niçoise (22 allers et retours quotidiens), une desserte Nice Digne en 4h25. (4 liaisons quotidiennes de bout en bout de Digne à Nice et 5 de Nice à Digne). Elle permet en outre une desserte de proximité de Digne, pour des migrations alternantes de scolaires et de salariés (Chabrières, Barrême).

Alors que la distance entre les 2 villes n'est que de 150 km, on notera la faible performance qui trouve son origine dans une infrastructure à voie métrique au tracé extrêmement tourmenté, ce qui, sur la totalité du parcours, limite son utilisation à une vocation essentiellement touristique.

Vers la vallée de la Durance, la desserte collective se fait exclusivement par cars. Deux types de services réguliers sont assurés, par le département et par la région. Cette dernière a notamment mis en place des dessertes vers Aix-en-Provence TGV (en correspondance à Manosque avec la ligne de Sisteron).

## 4. PROBLÉMATIQUE DES HAUTES-ALPES

### 4.1. ENCLAVEMENT GÉOGRAPHIQUE ; DÉMOGRAPHIE ; ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET DE SERVICES

#### 4.1.1. Un département enclavé à fort dynamisme démographique

Le département des Hautes-Alpes est, avec un peu moins de 140 000 habitants, le moins peuplé de la région PACA. Département à vocation essentiellement touristique, il représente de fait une population variable, beaucoup plus importante que sa population permanente. Son rayonnement s'étend au-delà de ses limites, en direction de la vallée de Barcelonnette, dont il constitue le débouché principal naturel et Corps (Isère).

La faible densité globale, recouvre cependant une répartition très contrastée de la population. L'essentiel est en effet situé le long d'un axe le long des vallées du Petit Buëch et de la Durance, entre Veynes et Briançon. Cet axe dessert le lac de Serre-Ponçon et la plupart des grandes stations de sport d'hiver: Super-Dévoluy, Les Orres, Vars-Risoul, Serre-Chevalier et Montgenèvre, sans oublier les stations des vallées du Queyras, de l'Ubaye et du Champsaur. Principale ville des Alpes du Sud, Gap polarise ainsi une aire de chalandise estimée à environ 100 000 habitants. L'INSEE considère par ailleurs qu'il faut multiplier par 1,5 le nombre des habitants permanents pour obtenir la population départementale présente moyenne sur l'ensemble de l'année, prenant en compte la fréquentation touristique, soit environ 200 000 habitants<sup>3</sup>.

Département à vocation touristique, les Hautes-Alpes sont fortement dépendantes des conditions d'accès depuis les grands bassins de clientèle que sont les grandes villes du littoral méditerranéen, de Rhône-Alpes, de la région parisienne et du nord de l'Europe (Grande-Bretagne, Bénélux). L'amélioration des conditions d'accès est de ce fait un élément déterminant de l'activité économique, d'autant que le secteur touristique se trouve en concurrence avec d'autres destinations hivernales plus prestigieuses et mieux desservies dans les Alpes du Nord.

#### 4.1.2. Un département naturellement enclavé

Une des caractéristiques topographiques des Hautes-Alpes est son quasi total enfermement à l'intérieur d'une muraille de montagnes franchissable par des cols parfois peu commodes et élevés en altitude. Seule exception, l'étroite cluse de Sisteron à la confluence de la Durance et du Buëch. Le désenclavement routier et ferroviaire du département a de ce fait toujours constitué un enjeu essentiel.

Sur le plan routier, quatre grandes routes nationales (RN 75, 85, 91 et 94, aujourd'hui partiellement intégrées au réseau des routes départementales) ont permis de relier le département au reste du territoire national. Plus récemment, l'autoroute A 51 a considérablement amélioré les liaisons entre Gap et les agglomérations d'Aix et de Marseille. Si la liaison routière vers le sud est désormais assez satisfaisante, y compris en hiver, nonobstant les embouteillages récurrents à la sortie du péage de La Saulce, il n'en est pas de même vers le nord. Trois principaux cols séparent Gap et Briançon de Grenoble : Lautaret, Bayard, La Croix-Haute. Si leur accès côté haut-alpin est globalement aisé, il n'en est pas de même coté rhône-alpin, où l'itinéraire est long, sinueux, encombré. L'abandon du projet de prolongement de l'A51 vers le nord constitue de fait un problème et un risque pour le devenir économique du département. Vers Valence, le col de Cabre, faiblement aménagé, est difficile en voiture.

<sup>3</sup> Selon Insee Première N°1050 - Novembre 2005

Des liaisons ferroviaires permettent de relier Briançon à Gap puis, via l'étoile de Veynes, vers Grenoble, Valence et Aix-Marseille. Réseau à voies uniques et à fortes contraintes topographiques qui ne permettent pas des vitesses élevées et donc peu performant par rapport à l'automobile dans les relations externes du département.

#### **4.1.3. Une population résidente en forte croissance**

Dynamisées par une double activité touristique saisonnière et par un climat attractif, les Hautes-Alpes présentent un réel dynamisme démographique. Bien que le département reste un des moins peuplés de France, la population a augmenté d'environ 25 000 habitants en 20 ans.

Selon le conseil général des hautes Alpes, le développement de la zone métropolitaine littorale se traduit d'ores et déjà par un essor démographique du département. Les Hautes-Alpes sont ainsi soumises à de fortes pressions foncières et à de rapides mutations.

La ville de Gap est ainsi passée en 20 ans de 33 000 à 40 000 habitants. La capitale des Alpes du Sud bénéficie d'une zone d'influence qui déborde largement les Hautes-Alpes, allant de Corps, dans l'Isère, à Barcelonnette dans les Alpes de Haute-Provence. Elle bénéficie de ce fait d'une offre de services (écoles, commerces, services publics) importante, dépassant largement les besoins propres de sa population résidente. Ce développement ne s'est pas fait au détriment du reste du département qui a vu sa population s'accroître régulièrement depuis plus de 30 ans, principalement le long de la vallée de la Durance entre Gap et Briançon.

## **4.2. ACTIVITÉ TOURISTIQUE (ÉTÉ ; HIVER) ET BESOINS DE MOBILITÉ**

Le tourisme est la principale activité du département : 80 % du PIB des Hautes-Alpes provient du tourisme. Les acteurs du tourisme représentent au total 22,3% des emplois sur le département<sup>4</sup>. Or, seulement 25% des touristes fréquentant les Hautes-Alpes sont originaires de PACA, 65 % proviennent des autres régions françaises et 10% de l'étranger (dont 1/3 de Belgique). En hiver, environ 18% de la clientèle des stations haut-alpines sont des franciliens<sup>5</sup>. La majeure partie de la clientèle touristique est donc située au nord du département.

Environ 89% des déplacements touristiques estivaux se font par voie routière ; deux raisons à cela : la prépondérance de la clientèle en provenance du sud et l'importance quantitative du tourisme familial d'été. Pour autant, la part du train n'est pas négligeable. En été 2009, 65 000 touristes venant dans les Alpes du Sud<sup>6</sup> ont utilisé le train (5% de la clientèle). En 2003, ils n'étaient que 2,8% à privilégier ce mode de transport.

Les données de fréquentation hivernale (2001/2002 ; 2007/2008) ont montré que la part de clientèle touristique des Hautes-Alpes empruntant le train était stable à 8%, soit plus de 90 000 touristes. Ces données sont fournies par la SNCF. Il est à regretter que les enquêtes clientèles effectuées par le comité régional du tourisme de PACA ne détaillent plus les modes de transport. Malgré les enjeux mis en avant par les élus et les responsables économiques, il est ainsi difficile de développer une approche fine de la demande, au-delà d'un constat au fil de l'eau et de travailler à une meilleure adaptation de l'offre de transport à la demande.

<sup>4</sup> Source observatoire du tourisme

<sup>5</sup> Observatoire régional du tourisme

<sup>6</sup> Source CRT. Les Hautes-Alpes représentaient 60% des touristes sud-alpins en 2009.



### 4.3. OFFRE DE TRANSPORT

L'analyse des enjeux de desserte des Hautes-Alpes conduit à distinguer au moins quatre segments d'usagers : domicile-travail (quotidien à l'intérieur du département), domicile-école (principalement hebdomadaire vers Aix-Marseille et Grenoble), déplacements professionnels et de loisirs de la population résidente, fréquentation touristique. Ces segments renvoient à des attentes et des besoins différenciés, tant en matière d'origine-destination que de mode de transport. Trois types d'origines-destinations peuvent être distingués :

- au sein du département (principalement sur l'axe Gap-Briançon)
- avec les villes de polarisation du territoire haut-alpin (Aix-en-Provence, Marseille, Grenoble)
- pour des dessertes plus éloignées (principalement Paris)
- les besoins de transport collectif (non urbains) de la population résidente et des touristes sont couverts par le train mais aussi par un réseau performant d'autocars.

#### 4.3.1. Un réseau performant de lignes régulières par autocars

L'offre routière repose sur les lignes mises en place par la région PACA (Lignes Express Régionales - LER), le département des Hautes-Alpes (05 Voyageurs) et par le conseil général de l'Isère (Transisère). Il s'agit d'une offre conséquente assurant notamment les correspondances avec les gares ferroviaires.

Hormis quelques exceptions, les cars répondent à un besoin de desserte locale. Certaines liaisons ont cependant également une vocation intercités ou/et de mise en relation avec le réseau TGV. C'est le cas de la liaison Briançon - Grenoble, effectuée en 2h35 pour un trajet estimé à un peu plus de 2 heures en voiture (meilleur temps 3h48 en train), ou de Briançon-Oulx qui permet la liaison avec la gare TGV.

Si le car est peu compétitif par rapport à la voiture, il peut l'être par rapport au train. Marseille-Gap se fait en 3h50 en car, contre 3h20 par le train (1h46 en voiture), sachant cependant que le car n'emprunte pas l'A51 et qu'il dessert de nombreuses communes situées sur le parcours. **Une liaison routière rapide par car à haut niveau de performance pourrait voir le jour, notamment pour la desserte de la gare d'Aix-en-Provence TGV et de l'aéroport de Marseille-Provence.**

Par contre, le différentiel entre les différents modes de transport est moins déterminant sur des trajets plus courts, par exemple Gap-Briançon, dont le temps de parcours en car est inférieur à 1h30, pour 1h20 en automobile et environ 1h15 en train.

#### 4.3.2. Une offre ferroviaire abondante mais de qualité médiocre

L'offre de transport ferré est composée d'une part de la desserte TER, de de l'autre par les trains de nuit Paris-Briançon (trains d'équilibre du territoire TET). De prime abord, on peut constater qu'en face des besoins de déplacement, une offre de service quotidienne significative est mise en place.

- 5 Marseille-Gap par sens
- 4 Briançon-Valence par sens
- 4 Grenoble-Gap par sens

A cette offre de jour, il convient d'ajouter le train de nuit Lunéa Paris-Briançon, un dans chaque sens en période courante, fréquence fortement augmentée en périodes de congés des académies de Paris, Créteil et Versailles. A titre d'exemple, quatre trains étaient proposés dans le sens Paris-Briançon le samedi 18 février et autant dans l'autre sens le 25

février. Par contre, curieusement, seulement deux trains de nuit au départ de Paris le 25 février, mais 4 au départ de Briançon le 3 mars, du fait, semble-t-il, de la disponibilité des sillons.

#### **4.3.3. Une fonction d'irrigation incontournable du territoire départemental**

Les fréquentations des différentes sections de ligne sont les suivantes<sup>7</sup> :

- Veynes – Briançon (TER) : 545 000 voy/an (2006)
- Grenoble – Veynes (TER) : 215 000 voy/an (2006)
- Valence – Veynes (TER) : 195 000 voy/an (2006)
- Paris – Briançon (trains de nuit) : 190 000 voy/an (2006)

Les échanges externes se répartissent à 60/40 entre Paca (158 500 voyageurs) et les autres départements hors Île-de-France (108 700 passagers) et pour ces derniers, également à 60/40 entre les dessertes Grenoble/Veynes (64 000) et Valence/Veynes (43 700). Par ailleurs, les échanges internes (origines/destinations à l'intérieur du département des Hautes-Alpes : 292 000 voyageurs) sont significatifs.

Les données fournies au comité de ligne Dauphiné – Briançonnais (PACA) indiquent une augmentation du nombre de voyageurs, notamment sur la section Embrun - Briançon (+ 2,4%), malgré un léger effritement de la fréquentation, en termes de voyageurs/kilomètres (v/k), de la ligne Veynes - Briançon (TER et TET) entre janvier 2010 et avril 2011. Les données fournies au comité de ligne Gap - Grenoble (Rhône-Alpes), laissent par contre apparaître une grande disparité dans la fréquentation des différentes sections de la ligne, la section Gap/Grenoble apparaît en baisse progressive entre 2009 et 2011, mais avec une fréquentation stable sur l'ensemble de la ligne. Les raisons de ce tassement ne sont pas connues avec précision. Force est toutefois de constater que le temps de parcours est faiblement compétitif vis-à-vis de la voiture (2h15 contre 1h52) et surtout que le taux de ponctualité est mauvais : 66,6% en 2009, 63,2% en 2010. A noter que l'année 2010, notamment, a été marquée par de nombreuses grèves (avec semble-t-il une amélioration en 2011 : entre 85 et 90% sur les neuf premiers mois de l'année).

#### **4.3.4. Une spécificité de desserte pour le nord du département**

La situation géographique du Briançonnais, à proximité immédiate de l'Italie et du tunnel de Fréjus, constitue une particularité par rapport au Gapençais et au sud du département. Si la desserte par le train de nuit représente un enjeu majeur du fait de la présence de stations dont les plus importantes sont Serre-Chevalier et Montgenèvre, la desserte de jour est plus rapide et de meilleure qualité via l'Italie. Alors que le meilleur temps de trajet entre Paris et Briançon via Valence est de 6h15, il est inférieur à 5h30 en passant par la gare d'Oulx. Une navette de cars mise en place par le conseil général des Hautes-Alpes transporte 55 000 passagers par an.

Par ailleurs, des cars permettent de relier Briançon à Grenoble et des lignes routières rapides avec l'aéroport Saint Exupéry et Lyon empruntant le tunnel de Fréjus et l'autoroute sont à l'étude. Par ailleurs, l'aéroport de Turin est à 1h30 de route de Briançon.

Un des enjeux de transport pour le Briançonnais est de développer des transports collectifs rapides empruntant les voies autoroutières vers Lyon, Satolas et Turin, voire Milan.

Cette situation pour les liaisons externes, ne remettent cependant pas en cause les besoins de liaisons internes du Briançonnais vers l'Embrunais et le Gapençais. La croissance significative de la fréquentation des TER et des lignes de car (LER mis en place par la région

<sup>7</sup> Source donnée SNCF : ARISTOTE

PACA et lignes départementales) démontrent les échanges importants internes au département.

## **4.4. SERVICE FERROVIAIRE : TRAINS DE NUIT ET DESSERTE DE JOUR**

### **4.4.1. Des lignes en état moyen de performances**

"L'étoile de Veynes" est composée de 4 branches, à savoir en commençant par le nord et dans le sens des aiguilles d'une montre :

- la ligne Grenoble-Veynes par Lus la Croix Haute
- la ligne Veynes-Briançon par Gap et Embrun
- la ligne Marseille-Veynes par Aix, Manosque et Sisteron
- la ligne Valence-Veynes par Die

Le trajet Marseille-Briançon, dont le tracé naturel devrait emprunter la Vallée de la Durance, a été détourné par Veynes. Ce détournement trouve une explication historique auprès des constructeurs au XIX<sup>ème</sup> siècle qui ont souhaité minimiser les longueurs de lignes à construire en allongeant au maximum les troncs communs aux différentes branches.

Il en résulte une desserte Marseille-Briançon qui sera toujours, du fait de l'allongement de parcours, moins performante par fer que par la route (313 km par fer et 259 km par la route).

Une autre caractéristique de cette "étoile" est qu'elle est constituée de lignes non électrifiées et à voie unique et ce même si certaines sections de la ligne Marseille-Briançon ont été conçues à l'origine pour la double voie.

Sur le plan des installations de sécurité, si les itinéraires Marseille-Briançon et Valence Veynes sont équipés d'un système de "block" (block manuel de voie unique de Aix à Serres, de Veynes à Gap, et de Crest à Aspres sur Buech, block automatique de Serres à Veynes et de Gap à Briançon), sur l'autre branche de "l'étoile" (Grenoble-Veynes), la sécurité des circulations est assurée par le cantonnement téléphonique (de Vif à Aspres-sur-Buech).

Cette disposition très défavorable quant à la souplesse de l'exploitation, a conduit, pour des raisons de sécurité, à réduire le nombre des trains roulant quotidiennement entre Grenoble et Veynes. En effet, les règlements de sécurité imposent une limitation du nombre des circulations sur les lignes à voie unique équipées du seul cantonnement téléphonique, une dérogation pouvant être accordée pour autant que la régularité soit satisfaisante, c'est à dire que le nombre de changement de points de croisement des trains soit statistiquement peu élevé.

La régularité de la ligne s'étant dégradée au cours de l'année 2011, cette dérogation a été supprimée et c'est ainsi que quotidiennement, depuis le service annuel 2012, 3 circulations ont dû être transférées sur route.

La mission n'a pas légitimité à remettre en cause cette décision. Elle considère cependant que si le trafic doit croître, des investissements nouveaux de signalisation doivent être mis en place de manière à assurer l'acheminement du trafic dans des conditions optimales de sécurité. Au demeurant, seule la mise en place d'une signalisation automatique étant de nos jours envisageable, cet investissement génère des économies d'exploitation gageant ainsi une participation de RFF.

Enfin, en ce qui concerne l'armement des voies, celui-ci était, au début des années 2000, particulièrement vétuste, mettant ainsi en cause non seulement le confort des voyageurs, mais également à terme la pérennité de l'exploitation.

A la suite de l'audit effectué par le professeur Rivier et son équipe de l'École Polytechnique

Fédérale de Lausanne et des préconisations qui ont suivies, un effort important de régénération a été engagé à partir de 2008 par RFF avec l'aide de l'État et dans certains cas des conseils régionaux. Cet effort, qui se poursuit, a bénéficié à 3 des 4 branches de "l'étoile" de Veynes" à savoir les lignes vers Briançon, Marseille et Grenoble.

On peut cependant observer que depuis l'exercice 2011, le conseil régional Rhône Alpes n'intervient plus dans les travaux de régénération de la voie sur la ligne Grenoble - Veynes, lesquels sont donc financés sur fonds propres par RFF. On note à cet égard une limitation de la vitesse des trains à 50 km/h (au lieu de 65/70) pour cause d'état de la voie, sur 8km entre Saint Maurice en Trièves et le col de la Croix Haute, les travaux de remise en état n'étant pas actuellement programmés.

Par ailleurs, sur la branche allant vers Valence (ligne Livron - Aspres-sur-Buech), la vitesse des trains a été limitée à 60 km/h pour cause de dégradation de l'état de la voie, sur 2 sections, totalisant 13,4 km. RFF a prévu d'y remédier sur ses fonds propres par une opération de remplacement des traverses et du ballast laquelle est désormais programmée en 2013.

Cependant, la mission a pu remarquer que, sur les parties non renouvelées de cette ligne, la voie était posée sur des traverses métalliques, les rails ne semblant pas présenter des défauts majeurs ; il leur paraît donc nécessaire qu'une analyse fine de l'état des voies de cette ligne soit engagée, afin d'apprécier le risque de dégradations mettant en cause la pérennité de l'exploitation à moyen terme et les mesures propres à y remédier.

On peut ajouter que le trafic de cette ligne est relativement faible puisqu'il ne compte (hors période de pointe) que 8 circulations quotidiennes (2 sens réunis), 6 TER et les 2 trains de nuit joignant Paris à Briançon (et vice versa).

#### **4.4.2. Des difficultés en matière d'exploitation**

L'exploitation de « l'étoile de Veynes » est jugée peu performante et la qualité de service, en particulier la régularité, est considérée comme médiocre.

##### **4.4.2.1. La performance**

Ces lignes ont été conçues comme relevant du réseau secondaire et elles ont été tracées, du moins pour certaines sections, en zone de montagne ; il en résulte un enchaînement de courbes de faibles rayons, limitant de fait la vitesse des circulations.

De plus, l'exploitation à voie unique avec les croisements imposés dans les gares est nécessairement contre-performante pour le temps de parcours. Cependant, il semblerait que certaines sections présentent des potentialités d'amélioration notable de la vitesse.

##### **4.4.2.2. La régularité des circulations**

L'exploitation de « l'étoile de Veynes » est par nature structurellement fragile et ceci pour les raisons suivantes :

- toutes les lignes sont exploitées en traction diesel laquelle est moins fiable que la traction électrique. De plus, ce sont des lignes de montagne présentant de longues sections en forte rampes, lesquelles sollicitent fortement les moteurs de traction et s'opposent à la poursuite d'une circulation en cas de réduction de la puissance disponible.
- ces lignes de montagne subissent des aléas climatiques et géologiques fréquents

(neige, verglas, éboulements rocheux, coulées de boue)

- toutes ces lignes sont à voie unique et le retard d'un seul train, du fait des croisements, induit des retards pour les trains de sens contraire, ce qui, par effet de "cascade", perturbe l'ensemble des circulations, perturbation à laquelle il est bien difficile de mettre un terme avant la fin du service.

Ces difficultés sont aggravées par le caractère peu performant des systèmes de signalisation en place et l'absence d'une gestion centralisée des circulations.

#### **4.4.3. Un entretien des rames dans la norme, avec quelques insuffisances**

Ces lignes sont éloignées des grands centres (Lyon, Marseille) où sont entretenus les matériels et où peuvent être disponibles d'éventuels matériels de réserve, le poste d'entretien de Briançon, au demeurant indispensable, ne pouvant prendre en charge que les réparations de faible envergure.

Suite aux critiques émises sur la qualité de confort des trains de nuit, la mission s'est déplacée à l'atelier de la SNCF (Masséna) chargé de composer et d'entretenir les trains de nuit. Concernant l'entretien et la maintenance, il apparaît que le train Paris-Briançon subit le même traitement que l'ensemble des trains de nuit. Bien qu'anciennes (trains Corail des années soixante-dix), les voitures ont été rénovées il y a une dizaine d'années. Pour toutes les couchettes (1ère et 2de classe), le skay a été remplacé par du velours, améliorant la sensation de confort.

Le nettoyage intérieur des voitures est effectué avant chaque départ, à Paris et à Briançon. Par contre, toute panne sur le système de chauffage ou de climatisation ne peut être traitée qu'à l'atelier du Boulevard Masséna. Une contrainte particulière provient des difficiles conditions climatiques subies par le matériel, tant en hiver qu'en été. De plus, le système de toilettes, ouvert sur la voie, est soumis au gel et à ainsi tendance à se boucher à basse température. Les membres de la mission ont pu également noter la difficulté d'accès – sinon la quasi impossibilité pour la plupart d'entre elles – pour les personnes à mobilité réduites.

Par contre, la mission a constaté que le nez des rames TER X72500 est généralement absent, parfois remplacé par une bâche protégeant le système d'accrochage des rames. Une telle situation, qui relève de la maintenance des trains assurée par la SNCF est dommageable, d'autant plus qu'elle engendre une limitation de vitesse à 120 km/h au lieu de 160. La vitesse maximum ne peut donc être atteinte sur la seule section de ligne le permettant, après la jonction de la ligne des Alpes avec la ligne Paris-Lyon-Marseille (PLM).

#### **4.4.4. La faible robustesse des trains de nuit**

Outre l'attention portée aux heures de départ et d'arrivée, ce qui importe le plus pour les usagers du train de nuit, c'est sa régularité. Le taux de régularité à 15 mn a ainsi été de 80,9% en 2010 et de 82,8% en 2011, ce qui peut apparaître comme assez peu satisfaisant<sup>8</sup>.

Par ailleurs, la mise en réservation des trains de nuit a connu de nombreux aléas préjudiciables à sa commercialisation. Fin novembre 2011, il n'était toujours pas intégré dans la centrale de réservation pour les vacances de fin d'année. Début février, les circulations n'étaient connues que jusqu'à début avril, avant les vacances de printemps.

Les difficultés à assurer certaines dessertes dans le cadre de la programmation normale nécessitent de faire basculer des dessertes pourtant, largement récurrentes et indispensables, dans une procédure de dernier moment préjudiciable à la commercialisation des trains. Il conviendrait que dans la détermination de ses sillons, RFF prenne en compte

---

<sup>8</sup> Les données concernant la régularité des trains sont généralement à 5 mn. La longueur du trajet et le caractère nocturne des trains justifie cette différence

dès l'amont le cas particulier de lignes sensibles en concurrence avec les plages travaux.

Il est donc indispensable que RFF donne des garanties sur le long terme d'une attribution régulière des sillons nécessaires à la bonne visibilité de l'offre de trains de nuit TET.

Deux autres incertitudes subsistent concernant l'avenir de l'offre de nuit. La plus importante concerne la pérennité du matériel. L'offre de trains de nuit est désormais marginal sur le réseau ferroviaire français. Le matériel utilisé est ancien et il nous a été rapporté que sa durée de vie excédera difficilement 4 à 5 ans, soit un probable retrait du service vers 2016-2017. Plus encore que les voitures, les machines seront d'un avis unanime hors d'usage à cette échéance. Une étude est actuellement réalisée par l'Institut polytechnique de Lausanne sur cette question. Les hypothèses étudiées par la DGITM iraient davantage vers un processus de location que vers un achat, dans la mesure où ce type de matériel existe dans d'autres pays<sup>9</sup>.

Quelle que soit la solution mise en œuvre, il serait souhaitable que la pérennité des lignes TET de nuit soit clairement affichée par l'État dans le cadre du renouvellement de la convention TET en 2013.

## **4.5. RESENTI DES ACTEURS LOCAUX DES HAUTES-ALPES**

### **4.5.1. Des insatisfactions et des craintes récurrentes sur la pérennité de l'offre**

Les acteurs politiques et touristiques hauts-alpins font régulièrement part de leur mécontentement et de leurs inquiétudes sur l'évolution du service ferroviaire desservant le département des Hautes-Alpes. Des récriminations largement reprises par la presse locale et répercutées vers les instances dirigeantes de la SNCF. Une réunion publique a par ailleurs été organisée sur cette question à Briançon, le 28 novembre 2011.

Constatant une dégradation progressive de l'offre, notamment du train de nuit, l'ensemble des responsables locaux et certains responsables de stations rencontrés expriment clairement des doutes sur la pérennité de la desserte ferroviaire des Hautes-Alpes en direction du nord. Les raisons de ces craintes sont multiples : réduction du nombre de trains, allongement des temps de parcours, faible taux de régularité, confort moyen des trains de nuit, mauvais état de l'infrastructure (sauf pour ce qui concerne la ligne de la Durance).

Or c'est précisément vers le nord que l'enclavement des Hautes-Alpes se fait le plus durement ressentir, que ce soit par le mode ferroviaire ou par le mode routier. Situation d'autant plus sensible depuis que l'annonce de l'abandon du prolongement de l'A51 vers Grenoble, éloigne définitivement la perspective d'une liaison de transport à haut niveau de service vers Rhône-Alpes. Cette précarité ressentie et la relative dépendance de l'économie haut-alpine à la desserte ferroviaire expliquent en partie l'extrême sensibilité des élus et de la population sur cette question.

Les élus dénoncent ainsi le fait que malgré la création du système de trains à horaires variables, la fréquence de desserte tend à diminuer significativement. Elle est ainsi passée de 5 à 3 dessertes le WE en période normale et de 13 à 6 en période d'extrême pointe.

La ligne entre Aspres/Buëch et Die est dans un état préoccupant qui fait peser le risque de son déclassement à terme ce qui isolerait davantage le nord des Hautes-Alpes. Actuellement, outre les trains de nuit, la desserte est assurée par des TER PACA. Mais ceux-ci ne sont pas toujours correctement dimensionnés pour répondre à la demande,

<sup>9</sup> La mission fait remarquer que de nombreuses machines ont été acquises par la SNCF il y a une quinzaine d'années pour servir au fret. Beaucoup de ces machines, à motorisation diesel, restent aujourd'hui inutilisées du fait de la baisse du trafic fret. Il pourrait être suggéré qu'elles puissent être réutilisées par les TET, sous réserve d'y adapter un câblage permettant de chauffer les voitures.

surtout en période touristique.

Par ailleurs, la SNCF a mis en place une pratique, notamment depuis la création des TET, visant à ne plus signaler certains trains sur sa centrale de réservation. Bien que circulant effectivement, ces trains sont en conséquence vides.

Les travaux de régénération des voies sur l'ensemble du parcours le long de la Durance, vont permettre une amélioration qualitative des dessertes entre Briançon et Marseille. Il en est attendu que le temps de trajet entre Aix et Briançon soit réduit de 20 à 30 mn. Le principal problème subsistant étant de permettre un croisement des trains compatible avec la mise en place du cadencement.

#### **4.5.2. Des attentes locales exigeantes**

Face à ces insatisfactions, les revendications locales sont nombreuses. Elles consistent d'abord à « normaliser » la qualité du service existant, en termes de régularité, de prévisibilité, d'optimisation des horaires et de confort.

Les principaux enjeux de desserte locale identifiés sont Marseille et Grenoble. La liaison avec Valence présente un seul intérêt de connexion avec le réseau TGV. Pour Marseille, il est avancé l'intérêt d'un shunt entre Sisteron et la ligne Gap-Briançon par les vallées de la Durance et de l'Avance. Ce « shunt » serait tout à fait indispensable dans l'hypothèse où l'on réaliserait le tunnel du Montgenèvre.

Sinon, des liaisons par cars pourraient sans doute être envisagées avantageusement. Il en est de même vers Paris dont l'accès pourrait être amélioré par une liaison rapide par autoroute entre Embrun/Gap et la gare Aix-TGV et l'aéroport de Marseille-Provence. Cette liaison ne peut cependant pas se substituer à une liaison ferroviaire de bout en bout par Grenoble ou Valence.

Les lignes desservant Grenoble et Valence sont considérées comme étant peu améliorables au plan des performances mais seulement au plan de l'exploitation (réservations, cadencements, correspondances, ...). Des craintes sont clairement exprimées quant à la pérennité de ces lignes, pourtant indispensables pour la desserte du département.

D'autres attentes à plus long terme visent à une électrification des lignes et à un doublement des voies, susceptibles de recevoir une desserte TGV jusqu'à Gap ou Briançon. Une telle perspective ne pourrait toutefois s'envisager qu'en accompagnement de la réalisation d'un tunnel vers l'Italie, question n'entrant pas dans le champ de la présente mission.

Relevé également par la presse les propos d'un précédent préfet : "*Si cet axe ferroviaire n'est pas modernisé, Briançon meurt et, si Briançon meurt, Gap est menacée*"<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> La Provence 26 janvier 2010 (par Internet)

## 5. RECOMMANDATIONS DE LA MISSION

L'objectif assigné à la mission consistait à faire des propositions concrètes d'amélioration du service ferroviaire en desserte notamment des villes de Briançon et Digne, pouvant être réalisées à court ou moyen terme.

Outre les nombreux entretiens réalisés et l'analyse des horaires, la mission a donc souhaité examiner *de visu* l'état des lignes et du matériel.

### 5.1. PRINCIPAUX CONSTATS EXPRIMÉS

Afin d'émettre des recommandations, la mission a souhaité lister les principales demandes recueillies lors des entretiens ainsi que ses propres constatations évoquées précédemment et sous-tendant ses propositions :

a) infrastructures :

- longueur des cantons en voie unique sans possibilité de croisement
- possibilités inexploitées d'augmenter la vitesse des circulations sur les différentes sections de voies
- retards dans l'exécution des travaux de mise à niveau de l'infrastructure
- vétusté et inadaptation des systèmes d'exploitation (cantonnement téléphonique, blocs manuels) engendrant une limitation du nombre de trains et un mauvais taux de régularité

b) matériel :

- vétusté du matériel âgé de 30 à 35 ans qui bien que rénové, ne correspond plus aux exigences de la clientèle (toilettes en système ouvert qui peuvent se boucher en période de gel, fonctionnement irrégulier de la climatisation et du chauffage...)
- problème de maintenance du matériel récent (capot des XTER 72500)
- nécessité de renouveler les locomotives diesel en prenant en compte les spécificités des zones de montagnes (rigueur du climat et existence de rampes importantes nécessitant une forte puissance de traction)

c) exploitation :

- importance du train de nuit Paris-Briançon, à la fois pour une utilisation régulière par la population résidente et occasionnelle par la clientèle touristique
- mise en réservation tardive et aléatoire des trains de nuit
- attente parfois importante pour les correspondances en gares de Grenoble et de Valence
- insuffisance de la capacité des trains en correspondance avec les TGV en périodes touristiques de pointe
- faiblesse du service à bord des trains de nuit (inadaptation aux PMR ; pas de service petit-déjeuner ; pas d'espace ludique pour les enfants...)



## 5.2. RECOMMANDATIONS

### 5.2.1. Rétablir de manière durable la qualité des réservations sur les trains

Depuis de nombreux mois, la prévisibilité des réservations des trains de nuit (TET) est insatisfaisante. Elle constitue un gêne significative pour les voyageurs réguliers et pour la commercialisation des séjours touristiques dans les stations de sports d'hiver. **Il est indispensable que le calendrier des trains de nuit régulier soit arrêté dans les mêmes conditions et délais que le changement de service annuel et a minima trois mois à l'avance pour les trains supplémentaires.**

Pour les trains de jour (TER), **la durée des correspondances en gare de Grenoble et en gare de Valence doit pouvoir être réduite.** Une priorité pour les longues distances devrait être donnée, relativement à la desserte de proximité, notamment pour la ligne Briançon - Valence.

### 5.2.2. Remettre à niveau l'infrastructure des lignes de l'étoile de Veynes afin de rétablir la vitesse d'origine sur la totalité des trajets

La performance générale des lignes de l'étoile de Veynes peut être améliorée à coûts nuls ou réduits en utilisant toutes les opportunités du tracé des sections de lignes pour augmenter la vitesse. La mission a par ailleurs constaté que la disparition des capots avant des rames XTER 72500 entraîne une limitation de vitesse à 120 km/h au lieu de 160 km/h sur la portion de ligne entre Livron et Valence-TGV. Il s'agit là d'un problème de maintenance qui devrait être pris en charge par la SNCF.

**Les travaux envisagés par RFF afin de supprimer les sections limitées à 60 km/h sur Livron/Aspres, mais reportés d'année en année, doivent être réalisés de manière urgente.** Les problèmes posés par la desserte de nuit pendant les travaux (environ 6 semaines) ne paraissent pas rédhibitoires, un report de la circulation par Grenoble pouvant être éventuellement envisagé.

De même, **la réalisation de travaux permettant de supprimer à court terme la section limitée à 50 km/h sur la ligne Grenoble-Veynes constitue une nécessité.**

Enfin, **il convient de veiller au respect du calendrier d'achèvement des travaux sur la ligne Marseille-Briançon dans le cadre du CPER PACA.**

### 5.2.3. Améliorer la régularité des circulations et la capacité des lignes par une modernisation des systèmes d'exploitation.

La mission préconise qu'un système de blocs automatiques remplace systématiquement sur l'ensemble des lignes les blocs manuels ou le cantonnement téléphonique existant actuellement et qui limitent sensiblement le trafic possible.

De même, **la mise en place de postes de commande centralisée**, comme il en existe aujourd'hui sur Gap - Briançon, serait de nature à faciliter les croisements dans les gares

aménagées. Si un phasage de ces équipements était nécessaire, la mission considère qu'il faudrait donner priorité à la ligne Gap-Grenoble, dont le nombre de dessertes a dû être réduit pour des raisons de sécurité.

**Une étude devrait être engagée afin de définir un programme à court et moyen terme de travaux et d'équipements entre RFF, l'État, les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes.** Un contrat d'objectifs pourrait en définir le calendrier et les modalités de financement.

Par ailleurs lorsque la remise à niveau sera réalisée, les membres de la mission considèrent que des augmentations de la vitesse des circulations leur paraissent possibles ; ils en ont pour preuve le fait que les vitesses autorisées pour les automoteurs sont quasiment partout égales à celles autorisées pour les trains tractés. Constatant la faiblesse (voire l'absence) de trafic fret, **ils recommandent d'engager une étude d'augmentation des vitesses des circulation privilégiant la performance pour les automoteurs.**

Cette étude pourrait déboucher sur un programme de travaux qui serait mis en œuvre en fonction de l'avancement du programme de modernisation des voies et de la signalisation.

**C'est donc la réalisation d'une étude globale de modernisation du mode d'exploitation et des performances des lignes concernées que recommande la mission.** Concurrément aux objectifs de durée des trajets Marseille – Briançon mis en avant par le CPER, la mission considère qu'un objectif général de trajet entre Gap et Paris en 4h45 via Valence TGV et en 5h15 via Grenoble doit pouvoir être atteint à terme rapproché.

#### **5.2.4. Pérenniser le train de nuit Paris – Briançon avec un niveau de service approprié par le biais de la nouvelle convention TET**

Les élus et acteurs hauts-alpins s'inquiètent de l'avenir de la desserte de nuit Intercités Paris-Briançon. **Un message clair de l'État concernant le maintien à long terme de cette ligne doit être officialisé rapidement.** Les premiers éléments relatifs à l'établissement de la nouvelle convention TET en fournit l'occasion formelle.

Ce message pourrait être assorti, dans le cadre de la future convention TET, d'une amélioration du matériel roulant. Les voitures couchettes sont anciennes (30/35 ans) et ne permettent pas de proposer un confort satisfaisant, notamment pour les voyageurs réguliers. **Le remplacement des voitures Corail par du matériel de dernière génération, au moins pour les liaisons régulières, s'impose à court terme.** Ceci d'autant plus qu'il ne permet pas l'accès dans de bonnes conditions aux personnes à mobilité réduite. Le matériel actuel peut par contre continuer à servir pour les trains supplémentaires en période de pointe.

La longueur du voyage (entre 10 et 12 heures), souvent effectué de bout en bout, justifie une amélioration du service à bord. **La mission estime que la nouvelle convention TET inclut un niveau de services à bord bien défini. On peut suggérer à titre d'exemple, un service de petit-déjeuner et la création d'un espace ludique pour les enfants.**

Le matériel de traction doit être renouvelé dans les toutes prochaines années. Il devra prendre en compte les besoins spécifiques de puissance liés à l'existence de rampes importantes en zones de montagne.

### **5.2.5. Mettre en place un plan de déplacements de proximité associant la région Rhône-Alpes**

L'amélioration sur le moyen terme des modalités de desserte en transport collectif des Hautes-Alpes et de Digne, passe par une meilleure connaissance des besoins de transport de la population résidente et de la clientèle touristique. **La mission préconise la mise en place d'un plan de déplacements permettant de définir un schéma de desserte.** Cette réflexion, qui doit associer les autorités organisatrices locales (y compris la région voisine) et nationales, RFF et la SNCF, être conduite au sein d'une commission spécialisée du comité de massif.

**Laurent FAYEIN**

**Jean-Louis PICQUAND**

**Philippe BELLEC**

Ingénieur général des Ponts,  
des eaux et des forêts

Ingénieur en chef des Ponts,  
des eaux et des forêts

Inspecteur de l'administration du  
développement durable



# Annexes



## 1. Lettre de mission

0 0 7 9 5 4 - 0 1



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Paris, le **- 8 AOUT 2011**

Le ministre chargé des transports

à

Christian LEYRIT  
Vice-président du conseil général de  
l'environnement et du développement durable

—  
Référence : MIN\_TRANSPORTS/VR/D11017403  
Objet : Desserte ferroviaire des villes alpines

Avec la signature de la convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire le 13 décembre 2010, le Gouvernement a souhaité montrer son engagement en faveur du service public ferroviaire et du report modal, dans la continuité des engagements du Grenelle de l'environnement. En redonnant un avenir aux trains d'équilibre du territoire (TET), il s'agit plus largement de garantir une desserte ferroviaire équilibrée et durable sur l'ensemble du territoire.

En cohérence avec cet engagement, il importe d'améliorer les dessertes en transport collectif, des territoires enclavés, notamment par le mode ferré. C'est en particulier le cas des villes alpines de Briançon et de Digne-les-Bains dont l'attractivité économique et touristique repose en partie sur la nature de leur desserte.

C'est pourquoi, je souhaite confier au conseil général de l'environnement et du développement durable une mission permettant d'identifier les aménagements susceptibles d'être apportés à la desserte en transport collectif de ces deux villes depuis Paris, Lyon, Marseille, Nice, Grenoble et Valence TGV.

Dans une première étape, il sera nécessaire d'approfondir la connaissance des trafics actuels et potentiels. Après avoir dressé un état des lieux des schémas de desserte existants, intégrant les complémentarités entre les services assurés par les TET, les TER, les Chemins de fer de Provence et les services assurés par autocars, éventuellement en correspondance avec des relations TGV, il conviendra d'évaluer leur capacité à répondre aux besoins des territoires et des populations, en termes de ponctualité, de fréquence et de niveau de fréquentation.

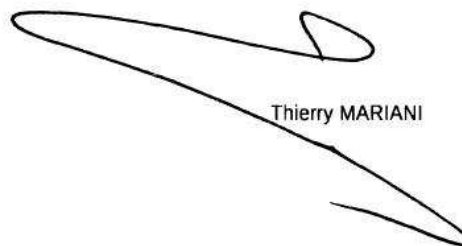
Dans une seconde étape, vos travaux devront identifier les leviers d'optimisation financièrement soutenables, les plus à même d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers. Dans ce cadre, une nouvelle articulation entre les services proposés pourra être recherchée, tant au niveau intramodal que multimodal. Cette étude pourra utilement s'appuyer sur les propositions du rapport remis par le conseil général de l'environnement et du développement durable en octobre 2010 et portant sur les services de transport d'intérêt national.

Enfin, en fonction de votre réflexion sur les besoins de déplacement et l'organisation optimale des services de transport collectif, l'opportunité de la réouverture de certaines infrastructures, à l'instar de la section de ligne ferroviaire située entre Château-Arnoux, Saint-Auban et Digne-les-Bains, pourra être examinée en liaison avec l'autorité organisatrice des services ferroviaires régionaux de voyageurs. Dans l'affirmative, une première évaluation sommaire des coûts d'investissement (initial et renouvellements futurs), d'exploitation et d'entretien de telles opérations sera établie.

A partir de l'analyse conduite, la mission devra identifier des actions à engager en priorité et à court terme, pour assurer la mise en place d'un service de transport performant, adapté aux besoins des territoires et finançable par la collectivité publique.

La mission devra associer les autorités organisatrices, les collectivités territoriales, les opérateurs de transport, Réseau Ferré de France, les principaux acteurs économiques ainsi que les associations d'usagers.

Je souhaite que votre rapport puisse être remis à la mi-novembre.



Thierry MARIANI

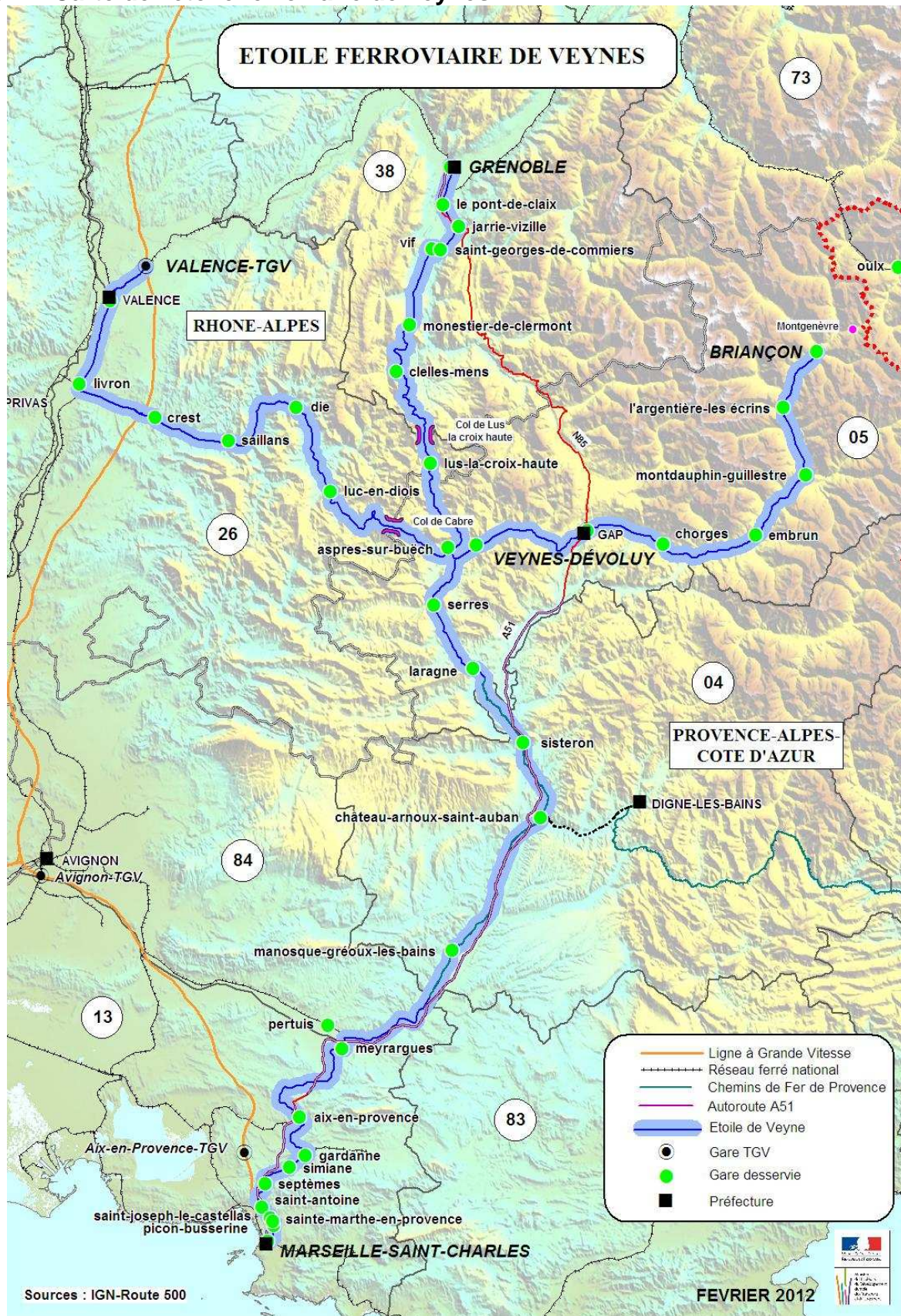


## 2. Liste des personnes rencontrées (par ordre alphabétique)

<i>Prénom, Nom</i>	<i>Fonction</i>	<i>Accompagné(e) de</i>	
		<i>Prénom, Nom</i>	<i>Fonction</i>
Michel AYMERIC	directeur de cabinet du Ministre	Antoine CORDIER	chargé de Mission
François BADJILY	directeur de l'office de tourisme de Serre-Chevalier		
Damien BELLIER	adjoint au sous-directeur des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains		
Pierre BERNARD REYMOND	sénateur des Hautes-Alpes		
Roland BERNAUDON	directeur d'exploitation de Risoul,	Laurent DERCOURT	directeur marketing SARA
Jean-Pierre CHOMIENNE	commissaire à l'aménagement, au développement et à la protection du massif alpin		
Philippe BRU	directeur régional PACA de la SNCF		
Marc DOISNEAU	SNCF : directeur délégué Intercités		
Romain DURAND	RFF Rhône-Alpes : chef du service commercial et gestion du réseau		
Jean-Yves DUSSEY	président du Conseil Général des Hautes-Alpes	Catherine GUIEU	directrice des transports
Chantal EYMEOUD	maire d'Embrun		
Joël GIRAUD	député des Hautes-Alpes		
Serge GLOAGEN	maire de Digne-les Bains	PAWLAK	directeur général des services
Christine GREGOIRE	directrice de 05-voyageurs		
Claude JULLIEN	président de la FNAUT PACA		

<b>Prénom, Nom</b>	<b>Fonction</b>	<b>Accompagné(e) de</b>	
		<b>Prénom, Nom</b>	<b>Fonction</b>
Pierre KOVACIC	directeur de l'office de tourisme de Gap	Nathalie AUBIN	directrice de l'office de tourisme de Veynes
Yannick LEMAGADURE	directeur du CRT PACA	Marc BONNEFOY	chargé de mission
Thierry MADEC	SNCF : directeur du site Masséna – technicentre de PRG		
Henriette MARTINEZ	députée des Hautes-Alpes		
Yvette MATHIEU	préfète des Alpes-de-Hautes-Provence	Pierre LEMOT	directeur adjoint de la DDT
Hugues PARANT	préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de la région PACA,	Marc NOLHIER	directeur adjoint de la DREAL
Jean-Yves PETIT	vice-président de la région PACA, chargé des transports publics régionaux et éco-mobilité,	Thierry COQUIL  Cédric BERLAND	directeur général adjoint des services, chargé des transports
Francine PRIME	préfète des Hautes-Alpes		
Laurent ROY	DREAL PACA,	Julien LENGLET	chef du service transports et infrastructures
Gilbert SAUVAN	1er vice-président du Conseil Général des Alpes-de-Hautes-Provence,	Jean-Yves ROUX  Christian CARMARAN  Marie-Ange PORT-LEVET	vice-président chargé des transports  directeur général adjoint  service chargé des transports
Claude SOLARD	SNCF : directeur général régions et Intercités		
Daniel SPAGNOU	député des Alpes-de-Haute-Provence		
Marc SVETCHINE	directeur régional PACA de RFF		

### 3. Carte de l'étoile ferroviaire de Veynes







Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergies et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

Conseil général de l'Environnement  
et du Développement durable

7<sup>e</sup> section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation

Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex

Tél. (33) 01 40 81 68 12/45