

Le Chemin de fer de Provence va-t-il voir le bout du tunnel ?

La Région annonce des gares rénovées en 2024, des rames remplacées en 2025. Trop long pour les usagers à quai

La Région mobilise plus de 5,3 millions d'euros pour les travaux des gares qui commenceront début 2023 pour une fin prévue début 2025. Le site de maintenance et de remisage de Nice bénéficiera d'un budget de 33 millions avec des travaux prévus pour début 2024 et une livraison fin 2025. Enfin, concernant les nouvelles rames, c'est un budget de 58 millions pour une livraison des premières rames début 2025 et une mise en service totale à la fin de cette même année. Les annonces sont de taille mais les dates annoncées ont de quoi refroidir les adeptes des Chemins de fer de Provence qui attendent de retrouver un fonctionnement normal.

Pour rappel, après les intempéries de novembre 2019, la ligne des Chemins de fer de Provence fonctionne à nouveau de Nice à Saint-André-les-Alpes depuis le 13 juillet 2020. Car depuis les tempêtes de décembre 2019, les autorails de la ligne ne dépassaient pas Plan du Var, le trajet au-delà étant assuré par autocars. Depuis l'effondrement dans le tunnel de Moriez alors en réfection qui avait coûté la vie à un salarié le 20 février 2019, le tronçon ferroviaire de Saint-André à Digne reste assuré par autocar. Et ça va durer...

"2022 est une année de réflexion. On espère rouvrir à l'été 2023 ou 2024, indique Jean-Paul David, président de la Région régionale des transports et maire de Guillaume (Alpes-Maritimes). Il a fallu réajuster les travaux réalisés. Nous avons un budget prévisionnel de six millions aujourd'hui, de nouvelles procédures de consultation de main d'œuvre sont en cours. La première par-



Quand les usagers des Chemins de fer de Provence vont-ils retrouver un train dans chacune des gares ?

PHOTO S. DUCLET

tie du chantier de Moriez a été réalisée". Le projet de recréation du tunnel est prêt, les appels d'offre vont être lancés. A la Région, on détaille que la fermeture subie du haut de la ligne "permet de faire de nombreux travaux comme l'élargissement de l'ouvrage de franchissement de la RD17 en concertation avec le Département des

Alpes-de-Haute-Provence, la deuxième phase de confortement du tunnel de Châtillon, ou encore les rénovations de talus instables et de murs de soutènement dégradés. Dans le même temps, nous procédons au confortement des piles du pont de franchissement de la Bléone à Digne, en concertation avec le Syndicat mixte gérant le cours d'eau, à

la pose des mobiliers urbains sur les quais, et à la rénovation de l'ancienne gare des Chemins de fer de Provence". Jean-Paul David assure que le président Muscellier et la Région ont acté la pérennité de la ligne. "On mettra les moyens qu'il faut", assure-t-il. "On aura une mobilité de qualité avec une rénovation des gares, une signalétique

améliorée". Pour quelle fréquentation ? "Après une chute due au Covid, on est revenu à la base de 2019. Le potentiel existe", avance le président. La Région cite une fréquentation de 429 000 voyageurs en 2018, 433 000 en 2019, 251 000 et entre 330 000 et 350 000 voyageurs en 2021. "Un retour à la normale est prévu dès 2022, avec une fréquentation qui devrait dépasser au-dessus de 400 000 voyageurs". Et M. David de louer le rôle du train : "On est sur la même identité, la même culture, on a des choses à partager. Le train unit ces deux départements". La Région a signé le transfert de propriété est devenue donc totalement propriétaire du domaine ferroviaire d'ici début 2023. "On ne pouvait pas lancer de projets conséquents sur les gares avant", justifie Jean-Paul David. Il parle sur un développement axé sur le tourisme. "On n'est pas allé jusqu'au bout. Entre Annot et Piaget-Thénières, le Groupement d'étude pour les chemins de fer de Provence fonctionne de juillet à novembre (le train historique des Pignes, N.H.B.). On a encore de grands projets. Il y a aussi la découverte du patrimoine des villages que l'on essaie d'améliorer ; ce sont les bases du fondement du renouveau des Chemins de fer de Provence". Et d'ajouter : "On y croit à cette ligne". L'augmentation de fréquentation est évoquée : "Il faudra des rames d'une capacité de 100 personnes. On veut le rendre plus attractif par une promotion de la région et une collaboration avec les collectivités et les usagers pour répondre à la demande. On est sur la gestion d'un service public. Les recettes sont déficitaires. Il faut qu'on arrive à générer plus de recettes".

Emmanuelle FABRE

Des usagers laissés de côté

"Il y a deux problèmes aux annonces de la Région, avance Germain Nallino, président des Amis du rail azaréens. La date de la réouverture et le financement de la ligne. Or nous sommes prêts à nous battre mais ça fait plus de dix ans que le besoin se fait sentir. Or, il faut prévoir un à deux ans pour qu'elle sorte...". Et de pointer que "tous les jours des trains sont remplacés par des cars car le parc autorail est complètement usé. Les 7-8 rames qui tournent sont continuellement dans des centres de maintenance pour une remise à niveau". Il pointe que le centre de maintenance à Nice Lingostière "était prévu, il n'est toujours pas fait. La Région et la Métropole de Nice se sont mis d'accord pour créer la partie basse. Le Chemin de fer concernerait à La Tinée". Impensable. "Pour son unicité, les besoins des usagers, des populations, l'amélioration et le développement du service public dans la plaine du Var, le moyen et haut Pays, la liaison directe avec les Alpes-de-Haute-Provence, le Chemin de fer de Provence doit rester de Nice à Digne une ligne ferroviaire indissociable sous la gestion de l'Autorité organisatrice des Transports de la Région", Sylvain Liandr-

tard, représentant bas-alpin de la Fédération nationale des usagers des transports et administrateur de la région régionale des transports, avance. "Il faut que la Région s'intéresse à la partie haute de la ligne et se soucie moins du transport de banlieue". Mais pas de là à donner l'infrastructure à la Métropole. Il souligne : "La clientèle rurale a disparu. Quand on ne peut plus prendre le train à côté de chez soi parce qu'il est remplacé par un bus qui ne dessert pas la gare... Gaubert, Le Chaffaut, Saint-Jurson et Miezol ne sont plus desservis depuis six ans ? Le train, c'est long mais un bus... dans les trois cols, ce n'est pas adapté". Et de pointer : "Les petits services ne sont plus assurés, comme le trafic de messagerie qui permettait de transporter des pièces pour automobile, les films du cinéma d'Allos...". Pour autant, il y a eu du positif : "La modernisation de la ligne a permis la réfection des voies et des gares... sauf Digne". Néanmoins, la solution technique de "voilage" en béton du tunnel de Moriez, le laisse circonspect : "Cette solution technique n'a été une nulle part ailleurs en Europe... Maintenant, il nous doit de recréer. Ils ont laissé la pollution au milieu..."

Gérard Tripoul CGT Chemins de fer de Provence

"On voudrait que ça aille plus vite"

Gérard Tripoul, représentant CGT, voit d'un bon oeil les investissements annoncés : "C'est une bonne enveloppe pour le matériel roulant, ça va dans le bon sens". En revanche, le chantier du tunnel de Moriez est problématique : "La 2^e phase de travaux va retarder l'ouverture du tunnel. C'est là qu'on voudrait aller plus vite car il y a rupture de ligne entre Saint-André et Digne". Et de préciser : "Pour la Région et la Régie, le service est assuré mais le bus ne dessert pas toutes les gares comme Le Fugeret, Méailles, Thorame...". Thorame qui aurait été un temps menacé par une réduction du temps de présence du personnel. "On s'y est opposé, il y a une correspondance pour Allos, le maintien d'un agent est indispensable". En revanche, le personnel ferroviaire, lui, est affecté. Il annonce 180 employés aux Chemins de fer de Provence. Y a-t-il eu des réductions de poste sur la ligne ? "Oui et non. Les départs en retraite ne sont pas systématiquement remplacés.

On a eu des suppressions sur le haut de la ligne. On avait demandé un conducteur supplémentaire et on l'a enfin gagné. Mais il faut huit-neuf mois pour sa formation...". Entre manque de personnel et matériel en maintenance, le bus remplace régulièrement l'autorail. "On manque de matériel roulant. Aujourd'hui, pour assurer le plan Transport, il faut un entretien quotidien, avec une maintenance importante. Dès cette année, ça peut coïncider...". Et l'annonce de livraisons de rames en 2025 ne résoudra pas tout : "C'est si tout va bien, vu les délais d'approvisionnement...". Et quand les trains neufs vont arriver il va falloir former les conducteurs. Quant à la possibilité que la Métropole niçoise récupère la gestion de la partie basse du réseau, c'est non. "C'est une question d'équilibre du territoire. Et c'est compliqué d'avoir deux gestionnaires. On ne veut pas scinder la ligne, d'autant qu'on a l'espoir de rouvrir Digne-Saint-Auban avec des trains conventionnels" (Lire ci-dessous).

L'AUTRE LIGNE

Pour une remise en service du train Digne-Saint-Auban

Le collectif des trains pour la ligne Digne-Saint-Auban a présenté dernièrement son projet pour la réouverture de la ligne SNCF, fermée en 1989. Cette liaison créée en 1876 transportait voyageurs et marchandises, véritable colonne vertébrale économique de la vallée de la Bléone, aujourd'hui suppléant par la route RN 85.

"Notre collectif regroupe sous l'égide de la CGT, des cheministes de la SNCF, du Chemin de fer de Provence, CP et des syndicalistes d'Arkema. Cette ligne fait partie des 6 000 km de voies ferrées abandonnées par la SNCF, qui prend maintenant conscience de l'intérêt économique et écologique de la remise en service de certaines d'entre elles. En ce qui concerne Digne-Saint-Auban, il ne s'agit pas simplement de rouvrir une ligne désaffectée, nous voulons redynamiser le territoire avec des circulations de trains adaptées au transport des voyageurs, des marchandises, avec des fréquences tenant compte des besoins horaires des usagers. Il est prévu également une collaboration en termes de liaisons avec le CP Digne-Nice et le TUD dignois."

Les points forts du projet reposent sur un temps de trajet régulier, 30/35 mn, un cadencement efficace en fonction des heures de pointe, une écomobilité ambitieuse avec une création de parkings dans toutes les gares et la possibilité de transporter les vélos dans le train, une accessibilité pour tous avec une tarification sociale adaptée et un matériel roulant "propre" motorisé diesel génératrice alimenté en carburant vert. Il reste à trouver une solution pour la traversée de l'usine Arkema, mais ce n'est pas un obstacle insurmontable.

Le collectif est optimiste, car à terme, la saturation de la RN 85, conduira les pouvoirs publics à considérer la réouverture de la ligne, comme un projet d'avenir, viable, rentable en écomobilité avec des retombées socio-économiques non négligeables.



Les membres du collectif ont présenté leur projet à la gare de Digne.

PHOTO

J.D.