

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

Les chemins de fer de Provence (CP) à l'aube d'une nouvelle ère ?



En juin 2022, la Région Sud a adopté un programme d'investissements de 100 M€ pour la ligne Nice - Digne, mettant fin aux incertitudes qui planaient depuis plusieurs années sur l'avenir de sa partie haute. Outre la commande de 8 rames bimodes et la construction d'un nouvel atelier, il est prévu un block automatique sur l'ensemble du parcours, un renforcement de la desserte de banlieue et la réouverture du tronçon Saint-André - Digne, interrompu depuis 4 ans par un effondrement dans le tunnel de Moriez. Ce dernier verra son chantier s'ouvrir en fin d'année (6 M€), et d'autres travaux sont déjà engagés (tunnel de Chabrières et pont sur la RD17 après Mézel). Mais la Région entend aussi voir les trains se remplir : faire rouler des rames de 110 places pour quelques dizaines de voyageurs n'est pas acceptable. En attendant qu'une nouvelle impulsion commerciale

soit donnée, la grille horaire actuelle sera adaptée à compter de septembre prochain, avec seulement 3 AR au-delà d'Annot contre 4 actuellement, et création d'un AR en car Saint-André - Digne qui répondra à des besoins locaux et serait transformé en train dès la réouverture.

Les CP ont transporté 429 669 voyageurs en 2022 et 335 832 en 2017 : de longs travaux en 2018, la rupture de charge à St André depuis 2019 et le Covid en 2020, n'expliquent pas totalement ce lent recul. Les remplacements par des cars sont fréquents, d'autant plus que le service public est assuré par ce moyen depuis 4 ans de Saint-André à Digne, apparemment sans problème de matériel ou de personnel. Les horaires actuels (Nice - Digne en 3h27) sont comparables à ceux de 1935, alors que voici 30 ans le même trajet ne durait que 2h50. Enfin, les chiffres

de fréquentation masquent la prédominance du trafic de banlieue : 76 %, contre seulement 24 % au-delà de Plan du Var. Or ce sont ces 24 % de voyageurs qui rapportent le plus, car effectuant des trajets longs, et souvent à plein tarif. Combien continueront à prendre le train si l'offre se réduit ?

Alors que SNCF Réseau vient de retenir l'idée de navettes ferroviaires légères sur Digne - Saint-Auban et que Grenoble - Veynes vient de rouvrir après 2 ans de travaux, peut-on rêver de voir un nouvel ALPAZUR Genève - Digne - Nice, assuré avec un matériel à écartement variable comme celui de la compagnie suisse Montreux - Oberland Bernois ? Voilà qui rendrait à la « ligne des Alpes » son rôle de transit, avec de notables retombées économiques...

*Frédéric Laugier,
Vice-Président
de la Fnaut Paca*