

72/102

03. INVESTISSEMENTS PROPOSES A COURT TERME PAR BRANCHE DE L'ETOILE

GRENOBLE ASPRES

Rappel des financements déjà conventionnés

✓ Jarrie Vif :

investissement de 3,58 M€ conventionné en Juin 2018 (65% Région, 30% Etat et 5% SNCF R) : études en cours pour une réalisation des travaux en 2020 permettant d'éviter l'arrêt des circulations dans cette zone en 2021;

✓ Lus Aspres :

Investissement de 0,5 M€ conventionné (40% Etat et Région, 20% SNCF Réseau) pour des études d'opportunité de modernisation de la signalisation.

Besoin de financement à court terme

✓ Vif Clelles Lus :

besoin d'investissement de 50 M€ Infra (30 M€ pour Vif Clelles + 20M€ Clelles Lus)
+ provision 20 M€ pour la signalisation restant à conventionner

⇒ Point de vigilance: risque de dégradations et d'incivilités variable en fonction de la durée entre l'arrêt d'exploitation (décembre 2020) et la date de réalisation des travaux, avec un impact potentiel sur le besoin d'investissement

⇒ Planification à affiner en fonction de l'échéance du financement (délais moyens d'études et travaux 5 à 7 ans à compter de la signature de la CFI d'engagement de la première phase d'étude)

ASPRES VEYNES (tronc commun)

Besoin de financement à court terme

- ✓ Besoin d'investissement d'environ 5 M€ courants avec le programme d'opération (proposé en 2021 sous couvert de l'opportunité de la fermeture de ligne de 9 mois de la région AuRA) suivant:
 - 3,9 km de renouvellement complet des constituants (RVB) entre les points kilométriques 233,536 (gare d'Aspres) et 235,960 (Poteau St Luc Bifurcation de Marseille)
 - 0,4 km de renouvellement de ballast dans le tunnel de Pignon au point kilométrique 234,855 .

- ✓ Convention de financement pour les études (1,68 M€ cofinancement 42,55 % Etat et Région, 6,4% CD 05 et 8,5% SNCF Réseau) délibérée au CR PACA en mai 2018 et le 26 juin 2018 au CD 05 mais pas encore notifiée

- ✓ Pour garantir la réalisation des travaux en 2021, la convention de financement de la phase « REA = travaux » devra être anticipée et notifiée au plus tard mi 2019.

LIVRON ASPRES (1/2)

Rappel des financements déjà conventionnés

- ✓ Investissement de 4 M€ en AURA conventionné et signé en 2017 (Etat 30% – Région 65% – SNCFR 5%). pour les études et des travaux très urgents qui seront réalisés en 2020.

Besoin de financement à court terme

- ✓ AURA:
 - ✓ Besoin d'investissement estimé à environ 38 M€ € courants (à confirmer à l'issue des études). pour des travaux en:
 - ✓ 2020 : fermeture de ligne du 25 Mai au 26 Juin : travaux Livron – Eurre
 - ✓ 2021 : fermeture de ligne de 9 mois à planifier : travaux Eurre – Beaurièresdont l'objectif est d'éviter l'arrêt des circulations fin 2021 et un retour aux caractéristiques nominales des zones traitées (programme prévisionnel : renouvellement de 22 km de voie et de 12 OA/OT).
- ✓ Pour garantir la réalisation des travaux en 2021, la convention de financement de la phase « REA = travaux » devra être anticipée et notifiée au plus tard mi 2019.

LIVRON ASPRES (2/2)

Besoin de financement à court terme

- ✓ PACA
 - ✓ Besoin d'investissement d'environ 9 M€ avec le programme d'opération (proposé en 2021 sous couvert de l'opportunité de la fermeture de ligne de 9 mois de la région AuRA) suivant:
 - 4,7 km de renouvellement complet des constituants (RVB) répartis entre les points kilométriques 93,000 (limite de région AURA /PACA) et 109,452 (gare d'Aspres).
 - Travaux en gare de la Beaume dont la consistance sera définie à l'issue des résultats des études
 - o Soit des travaux de dépose d'appareils de voie en gare de La Beaume et la dépose des installations de signalisation concernées
 - o Soit des travaux de confortement du pont rail métallique supportant la voie d'évitement de la Beaume et le renouvellement de cette même voie
 - Le confortement du pont rail de la Chauranne au Pk 101,700
 - Le confortement du Talus de Bardissonne (ouvrage en terre) du Pk 105,900 au 106,080
 - ✓ Convention de financement pour les études (1,68 M€ cofinancement 42,55 % Etat et Région, 6,4% CD 05 et 8,5% SNCF Réseau) délibérée au CR PACA en mai 2018 et le 26 juin 2018 au CD 05 mais pas encore notifiée
 - ✓ Pour garantir la réalisation des travaux en 2021, la convention de financement de la phase « REA = travaux » devra être anticipée et notifiée au plus tard mi 2019.

Besoin de financement à court terme

- ✓ Pour les travaux de régénération « phase 1 » du tunnel de l'Encombrouse planifiés en 2021 afin d'éviter un potentiel arrêt des circulations.
 - Pour mémoire, les études AVP et PRO sont financées par SNCF Réseau (fin de l'AVP phases 1 et 2 : octobre 2018).
 - Proposition de réutilisation d'une partie du reliquat de l'opération de modernisation Montdauphin Briançon pour financer ces travaux d'urgence d'un montant d'environ 1 M€

- ✓ Pour les études et travaux de protection Pont Rail de la RN 94 à Gap planifiés en 2019 afin de repousser la régénération à l'horizon 2030.
 - Proposition de réutilisation d'une partie du reliquat de l'opération de modernisation Montdauphin Briançon pour financer ces travaux (150K€).

	Etat		Région		Département 05		SNCF Réseau		
montant initial CFI	19 323 000 €	36,90%	7 130 000 €	37,93%	7 330 000 €	20,70%	4 000 000 €	4,47%	863 000 €
montant avenant									
Travaux Mont-Dauphin-Briançon	17 923 000	36,8990%	6 613 408	37,9341%	6 798 929	20,7007%	3 710 186	4,4662%	800 477
Tunnel de l'Encombrouse	1 100 000	41,6800%	458 480	42,7100%	469 810	12,71%	139 814	2,9000%	31 900
APR PRA Gap	150 000	38,7410%	58 112	40,8400%	61 260	0%	0	20,4150%	30 623
Total	19 173 000	36,8990%	7 129 999	36,8990%	7 329 999	20,0803%	3 850 000	4,5011%	863 000

RÉSEAU

04. PROPOSITIONS DE DECISIONS DU COMITE DE PILOTAGE

te/20

LE COMITE TECHNIQUE PROPOSE AU COMITE DE PILOTAGE LES DECISIONS SUIVANTES:

Axe Livron-Aspres et tronc commun Aspres Veynes :

- ❖ Acter la réalisation des travaux d'urgence sur la section Livron-Beaurières (Livron-Eurre) en 2020
- ❖ Confirmer le principe d'une réalisation concomitante des travaux pour la Région AuRA sur la section Livron - Beaurières et pour la région PACA sur la section Beaurières – Aspres – Veynes en 2020 et 2021 avec:
 - ❖ la mise en place effective des crédits études nécessaires des cofinanceurs. A ce titre, le COPIL prend acte que la CFI études APO a été signée en 2017 en AuRA et demande que la CFI études APO délibérée soit notifiée dès que possible et au plus tard mi octobre 2018 en PACA
 - ❖ la nécessité de mettre au point un plan de financement des travaux avant mi-2019 en AURA et en PACA pour permettre leur réalisation en 2020 et 2021.

Axe Grenoble-Aspres

- ❖ Prendre acte de l'engagement de l'opération sur Jarrrie-Vif pour un maintien de l'exploitation au-delà de 2020 (3,585 M€, financement Etat 30%, Région 65% et SNCF R 5%)
- ❖ Examiner les possibilités financières des partenaires afin de réduire au minimum la suspension temporaire des circulations de Vif-Aspres

Axe Veynes-Briançon :

- ❖ Valider l'avenant à la convention de financement du CPER de Montdauphin- Briançon suivant le plan de co financement vu ci avant pour réaliser :
 - ❖ Les travaux en 2021 d'une première phase de travaux du tunnel de l'Encombrouze (1,1 M€)
 - ❖ Les études et travaux en 2019 sur le Pont Rail de la RN 94 à Gap (0,15 M€) permettant de reporter le renouvellement de l'ouvrage à horizon 2030.

Les oubliés du train

- Les 2700 habitants de la Bâtie Neuve (dont la gare fut fermée lorsque la commune n'avait que 700 âmes)
- les 150 000 visiteurs annuels du site culturel de Notre Dame du Laus situé en proximité de la Batie Neuve
- Les 1600 habitants de la Roche des Arnauds.
- Les 1200 salariés de la zone d'activité de Sisteron (la voie ferrée borde cette zone sans que personne n'est songé y installer une halte ferroviaire).
- Les 20000 habitants situés le long de la ligne abandonnée entre Château Arnoux et Digne.
- Les 6000 salariés du CEA et d'ITER condamnés à utiliser leurs voitures chaque jour provoquant de dangereux embouteillages tous les matins à la sortie de l'A51 alors que la gare de Mirabeau située à 5 km reste aujourd'hui fermée. Cette gare pourrait constituer une alternative à la desserte du site et éviter un extravagant projet de demi-échangeur supplémentaire sur l'A51 avec franchissement de la Durance.
- Les 140000 visiteurs annuels de ce pôle scientifique.
- etc, etc.

L'enclavement des territoires ruraux est la résultante du choix de l'application de règles comptables en lieu et place de politiques d'aménagement du territoire.

Aujourd'hui ce mode de gestion en matière de transport entre en contradiction voire en opposition avec les dynamiques territoriales, la vie quotidienne des habitants, la mobilité des touristes

Il est temps de réinvestir dans le transport ferroviaire et plus particulièrement sur les infrastructures de l'Etoile de Veynes pour reconnecter la clientèle potentielle avec ce réseau et offrir des solutions alternatives « au tout bagnole » qui abîme notre santé, sclérose notre économie et vide nos portefeuilles.



Région
Provence
Alpes
Côte d'Azur

29
/ 37

Etoile Ferroviaire de Veynes

Comité de Pilotage inter-régional du 19 septembre 2018

Compte-rendu

Le comité de pilotage (COFIL) se tient sous la co-présidence de M. Queffelec, Secrétaire Général pour les Affaires Régionales représentant le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et de M. Tabarot, Vice-Président sécurité, transports et intermodalités représentant le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En préambule, chacun affirme l'intérêt pour les lignes ferroviaires composant l'étoile de Veynes irrigant et mettant en relation les différents territoires grâce aux liaisons TER mais également au Train d'Equilibre du Territoire (TET) Paris-Briançon. Chacun affirme également l'importance d'avoir une vision interrégionale de cette infrastructure.

Le Vice-Président transports de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur indique avoir exprimé son attachement à ces lignes à la Ministre en charge des transports lors d'une rencontre tenue le 12/09/18. Le Président et lui-même réitéreront cette expression à la Ministre invitée au prochain congrès de l'Association des Régions de France organisée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur les 26 et 27 septembre 2018 et au congrès des maires ruraux qui se tiendra le 22 septembre 2018 à Saint-Léger-les-Mélèzes (Hautes-Alpes).

Le contexte, le diagnostic et les investissements proposés à court terme sur les différentes branches de l'étoile de Veynes sont présentés par SNCF Réseau suivant le diaporama transmis préalablement au COFIL et donné en pièce jointe.

1 – Contexte (diapositives n°3 à 10)

Après avoir rappelé le périmètre géographique de l'étoile de Veynes, SNCF Réseau présente l'offre de mobilité (ferroviaire et routière), ainsi qu'un comparatif des temps de parcours (train, car, voiture) et de la fréquentation (train, car).

En 2017 et pour les TER, on a relevé environ 160 000 voyages entre Gap et Grenoble et 250 000 voyages entre Gap et Valence. Durant cette même année, le Train d'Equilibre du Territoire Paris-Briançon a accueilli environ 97 000 voyageurs.

Suite au dossier de presse établi par le « Collectif de l'Etoile Ferroviaire de Veynes » en septembre 2018, il est demandé que les chiffres de fréquentation soient objectivés et intègrent les usagers circulant dans les TER entre Grenoble et Vif avec un billet de transports en commun du réseau de l'agglomération grenobloise (TAG).

SNCF Réseau donne également les montants alloués à l'étoile de Veynes dans les CPER Provence-Alpes-Côte d'Azur et Auvergne-Rhône-Alpes.

Enfin, SNCF Réseau rappelle que, que par décision de son conseil d'administration en cohérence avec le contrat de performance signé avec l'État, sa participation est désormais de 8,5% pour les investissements liés à la rénovation des lignes telles que celles de l'étoile de Veynes (UIC 7 à 9).

2 - Diagnostic 2018 de l'infrastructure (diapositives n°11 à 19)

Le diagnostic proposé constitue la première étape d'une étude plus large initiée à l'automne 2017 et co-financée par l'État (40%), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (40%) et SNCF Réseau (20%).

Ce diagnostic assemble également celui réalisé en région Auvergne-Rhône-Alpes.

Pour chacune des branches, SNCF Réseau présente le diagnostic, les pertes de performances l'impact minimum sur l'offre en l'absence d'investissement.

Les besoins financiers figurants sur la diapositive 19, et rappelés ci-après, constituent les montants nécessaires pour revenir aux performances nominales de l'étoile de Veynes :

- à horizon 2018-22, 112 M€ sont nécessaires en Auvergne-Rhône-Alpes et 78 M€ en Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- à horizon 2023-27, 89 M€ sont nécessaires en Auvergne-Rhône-Alpes et 146 M€ en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Livron-Briançon (TET & TER)

Section	Horizon 2018-22	Horizon 2023-27
Livron – Beaurières (AuRA)	38 M€	45 M€
Beaurières – Aspres (Provencè-Alpes-Côte d'Azur)	8 M€	23 M€
Aspres – Veynes (Provence-Alpes-Côte d'Azur)	5 M€	13 M€
Veynes – Briançon (Provence-Alpes-Côte d'Azur)	34 M€	42 M€
Total	85 M€	123 M€

Afin d'éviter une fermeture, des travaux d'urgence (Crest) ont été réalisés en 2017 pour un montant de 0,6 M€ financés par l'État, la Région et SNCF Réseau dans le cadre du CPER au travers d'une convention. La même convention prévoit pour 3,398 M€ les études d'Avant-Projet / Projet entre Livron et Beaurières. Ces études en cours, doivent permettre de définir précisément le programme de travaux (estimés à 38 M€ actualisés) pour éviter toute suspension des circulations à l'horizon du service annuel 2022. Ces travaux seront réalisés en deux phases (printemps 2020 et année 2021),

De même des travaux urgents sont nécessaires sur le tunnel de l'Ecombrouze, pour éviter une suspension des circulations entre Veynes et Briançon au service annuel 2022.