

Deux trains jaunes Touristiques à vocation TER

[Modernisation des Chemins de fer de Provence ... on continue !](#) Lundi 1er juillet, a été inaugurée la modernisation de la ligne métrique Nice-Digne... L'infrastructure a fait l'objet d'un premier plan de modernisation décidé en 2001 pour un montant de 22 M€. Il s'agissait notamment de sécuriser la ligne et d'augmenter sa capacité. Ce premier plan a été prolongé par un second plan de modernisation plus ambitieux dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013. Dans ce cadre, la Région aura investi 60 M€ sur l'infrastructure avec ses partenaires et 20 M€ sur les autorails. Ainsi en quelques années, plus de 80 M€ auront été consacrés à la modernisation de la ligne. Le développement de la ligne des Chemins de fer de Provence entre Nice et Plan-du-Var s'inscrit dans une logique de report modal en zone urbaine et périurbaine de l'agglomération niçoise, tout en visant à créer des conditions favorables à un aménagement équilibré de ce territoire. Les travaux effectués sur la partie urbaine de la ligne posent les conditions de l'amélioration des performances de la ligne des Chemins de fer de Provence et permettront à terme de réduire la congestion urbaine et de faciliter les déplacements au sein de la métropole azurée, notamment par une meilleure intégration avec les autres réseaux de transports.

Les opérations réalisées dans ce cadre sont :

- renouvellement intégral de la voie ferrée sur 25 km et reprise des ouvrages d'art,
- mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des quais
- sécurisation des passages à niveau,
- mise en sécurité des tunnels.

... et, nous voulons continuer ... Un comité de pilotage de l'étude de développement de la ligne entre Nice et Plan du Var s'est tenu le même jour avec l'Etat, le CG06, la Métropole NCA et, bien entendu, la Région.

Vers un scénario de développement ... avec une fréquentation estimée à 4500 usagers / jour au lieu de 1500 actuellement. Le scénario, à ambition croissante, a été retenu, il permettra:

- un service cadencé à 15 minutes, avec 5 pôles d'échanges multimodaux, qui nécessite le doublement de la voie de Nice à Gambetta,
- l'électrification sur 25 km, à moyen/long terme,
- permettant ensuite un cadencement à 10 minutes
- nécessite également l'acquisition d'automotrices électriques et la construction d'un atelier situé, si possible, à Lingostière.

Ce scénario va être étudié durant les mois à venir. Un nouveau comité de pilotage est prévu à la fin de cette année. Il a été demandé aussi de mieux définir le rôle de chacun des pôles d'échanges.

Il est à noter une volonté politique des cofinanceurs d'améliorer les conditions de l'intermodalité (tarification, information, complémentarité de l'offre, ...).

L'avenir du Train Jaune de Cerdagne qui relie Villefranche - Vernet-les-Bains à Latour de Carol est moins assuré que le train des Pignes. Après l'acquisition de deux automotrices Sadler, c'est toujours le parc historique d'origine, modernisé plusieurs fois, qui complète les services. Va et vient ferroviaire d'altitude, ce train voit ses fréquences réduites cette saison par décision de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire. C'est dire combien il faut ménager une infrastructure à bout de souffle. L'exemple du Conseil Régional Provence Alpes Côtes d'Azur devrait rassurer Languedoc Roussillon en lui montrant une sortie par le haut. Investir de manière réaliste peut valoriser ce TER et lui donner l'ambition de desservir directement Perpignan. Cette vision qui paraît utopique renforcerait l'axe Mer - Montagne entre Perpignan et La Cerdagne. Plutôt que d'agiter le spectre de la privatisation, des exemples Pyrénéens comme le train à crémaillère de Nuria ou celui de Montserrat, tous deux exploités par les chemins de fer Catalans montrent les résultats positifs d'une ambition ferroviaire. Mais nul besoin d'aller en Suisse ou au pays de Cervantes, la Région PACA a montré que la réussite du portage d'un tel projet ne dépend que d'une volonté politique parfaitement bien perçue par les populations des territoires desservis. En Cerdagne, le Petit Train Jaune a démontré depuis plus de 100 ans, la sécurité qu'il apporte l'hiver quand les routes sont enneigées et verglacées. De plus ce vénérable centenaire prouve que les ancêtres savaient déjà utiliser l'électricité produite par les chutes Pyrénéennes pour nous léguer un transport éco-environnemental. Ces territoires Pyrénéens, sans de gros investissements sauraient faire de ce projet un atout de développement cohérent. En ajoutant une desserte sur Puigcerdá ce dossier Transfrontalier pourrait être soutenu par des aides européennes. Avec de telles perspectives, la pose d'un troisième rail sur la voie normale de Villefranche à Perpignan ne semble pas insurmontable. L'exemple réalisé par la Région PACA pour le train des Pignes avec la seule force de ses finances, trouverait en Cerdagne des solutions facilitatrices inédites. Reste à convaincre les décideurs de la pertinence d'un tel projet en leur démontrant son attractivité pour les territoires.



Jean Yves Petit, Vice
Président Région PACA
à charge des Transports

