

Situation des Chemins de Fer de Provence.

La FNAUT PACA s'inquiète à court terme du devenir des chemins de Fer de Provence.

Lors de la commande des nouveaux autorails AMP par la Région, la FNAUT PACA avait tenté de convaincre celle-ci d'une commande de huit appareils. Mais réponse lui fut donné que « les autorails SY de 1972 et 1977 pouvaient encore tenir 10 ans », et la Région s'est contentée d'une levée d'option de deux appareils en sus des deux prévus, ce fut donc quatre autorails AMP qui furent livrés en 2010 aux Chemins de Fer de Provence.

Par rapport à tout le matériel roulant du réseau que l'on peut voir sur https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Nice_%C3%A0_Digne, la situation est aujourd'hui la suivante (début septembre 2017) :

- 1 autorail AMP a été définitivement détruit dans l'accident de février 2014.
- 1 autorail AMP est resté en reprofilage d'essieux pendant tout l'été.
- 2 autorails SY ont été définitivement retirés du service en raison des travaux à y effectuer. L'un est garé à l'air libre et a été vandalisé.
- 2 autorails SY ont été arrêtés avant l'été pour entretien.
- L'autorail double SOULE de 1984 a été arrêté en début de saison estivale suite à retard de travaux sur sa suspension, et se trouve toujours à l'atelier.
- Toutes les remorques voyageurs et messageries, bien utiles pour absorber en souplesse les pointes de trafic, ont été réformées alors que toutes rénovées il y a quelques années.
- La rame tracté réversible constituée de trois voitures acquises d'occasion en Suisse en 2007 et de deux locomotives spécialement reconditionnées pour les tracter a été arrêtée.
- La locomotive affectée aux trains de travaux et au chasse-neige nécessite une sérieuse révision.

Restent donc pour assurer le service :

- 2 autorails AMP de 100 places,
- 3 autorails SY de 50 places.

Les deux autorails AMP ont d'ailleurs été arrêtés une partie de l'été pour reprofilage non anticipé des essieux. Pendant cette période, les navettes ont été réduites, et les 3 autorails disponibles utilisés sur Nice-Digne avec doublage par autocars.

Il s'agit là de la première année où un manque d'anticipation flagrant n'a pas permis que l'ensemble du matériel roulant soit disponible pour assurer la période d'affluence de l'été.

Les voyageurs sont transportés dans des conditions exécrationnelles, debout et entassés, quand ce n'est pas refoulés dans des autocars dont le parcours n'est pas conforme au plan de transport ni aux attentes de la clientèle.

De plus, la FNAUT PACA s'émeut de toute la capacité de transport perdue au fil des ans et énumérée ci-dessus, pourtant d'acquisition ou rénovation récente, ce qui constitue un réel gaspillage.

Cette situation découlerait de l'annonce de l'arrivée prochaine de 8 rames de 100 places achetées d'occasion en Espagne, et en rénovation actuellement à Lille. La FNAUT PACA est très inquiète sur la capacité de ces autorails à assurer l'exploitation dans un proche avenir. Elle a manifesté ses craintes quant à l'insuffisance du freinage et de l'accélération (autorails de plaine, freins uniques à disques et boîte longue), mais aussi à l'accessibilité : le plancher est haut et hors d'atteinte des quais CP. Elle a également émis des doutes quant au gabarit et à l'adéquation des travaux en cours :

l'exemplaire livré sur le réseau directement depuis l'Espagne dans le but d'essais et validations n'a étonnamment effectué aucune marche en ligne et va rejoindre les autres exemplaires à Lille, sans un seul km parcouru.

Enfin, ces autorails ne sont pas conformes aux normes d'accessibilité, et ne peuvent pas en théorie recevoir d'autorisation de mise en exploitation en l'état (loi handicap de 2005).

Aucune réponse officielle sur ces problèmes ne nous parvient : des rumeurs font état d'utilisation sur le seul parcourt banlieue à quais rehaussés, d'autres font état de diminution en conséquence du nombre d'aller-retour entre Nice et Digne avec un repositionnement uniquement touristique, d'autres sur un usage d'élévateurs dans les gares gérées et de non desserte des autres gares et arrêts facultatifs qui seraient supprimés, ce qui serait dramatique pour le service public de ce réseau .

Au niveau technique, le réseau s'est engagé dans une redéfinition des côtes de calage des roues et de règlements d'exploitation uniques en leurs genres, très peu convaincants puisque non demandés par le STRMTG, mais très préjudiciables à l'exploitation (possibilités très réduites des croisements, interdiction d'usage des aiguilles non à la côte, non-conformité avec les autres réseaux et matériels anciens, usure des roues, etc...)

Tous les occupants des bâtiments non nécessaires au service se sont fait expulser, les voyageurs prennent maintenant le train dans des bâtiments déserts aux salles d'attentes dégradées ou fermées, aux vitres cassées alors que ces lieux étaient naguères entretenus par leurs occupants motivés et souvent défenseurs des CP. Les vélos sont refusés à bord des trains, le service colis est découragé, les groupes sont refusés, les afflux de clientèle et services scolaires transportés en cars, les usagers ont l'impression de déranger, jusqu'au détail par exemple des vitres panoramiques des AMP repeintes de noir. Le personnel nous semble découragé, blasé, sans plus de réponse que nous-même concernant le proche avenir. Le savoir technique semble se perdre aux ateliers de Lingostière, qui n'arrivent plus à faire face malgré l'augmentation du personnel et le recours à la sous-traitance. Et dans le même temps, sous l'ère de la RRT, le coût au km autorail est passé de moins de 12€ à plus de 19€.

La FNAUT PACA est très inquiète de cette situation qui ne pourra que perdurer et s'aggraver si, comme elle le craint, les autorails espagnols attendus pour une date toujours inconnue ne pourront entrer comme prévu dans le service.

La FNAUT PACA espère une prise de conscience des élus et de l'administration :

- **Il convient d'étudier très rapidement l'aptitude réelle des autorails espagnols à assurer intégralement le service.**
- **A défaut, il faudra trouver des alternatives pour assurer le service conforme dès le prochain été : réparation de tous les autorails SY et SOULE, location d'autorails d'autres réseaux (Corse, Blanc-Argent, ...), remise en service des remorques, ou de la rame tractée, ou adaptation de celle-ci en remorques pour les AMP...**
- **La solution définitive d'achat d'autorails neufs, accessibles, et adaptés au réseau est à notre avis urgente et incontournable.**