

DESSERTE DE NICE AUX ALPES FRANCAISES POUR LES JEUX OLYMPIQUES 2030 ET AU-DELÀ

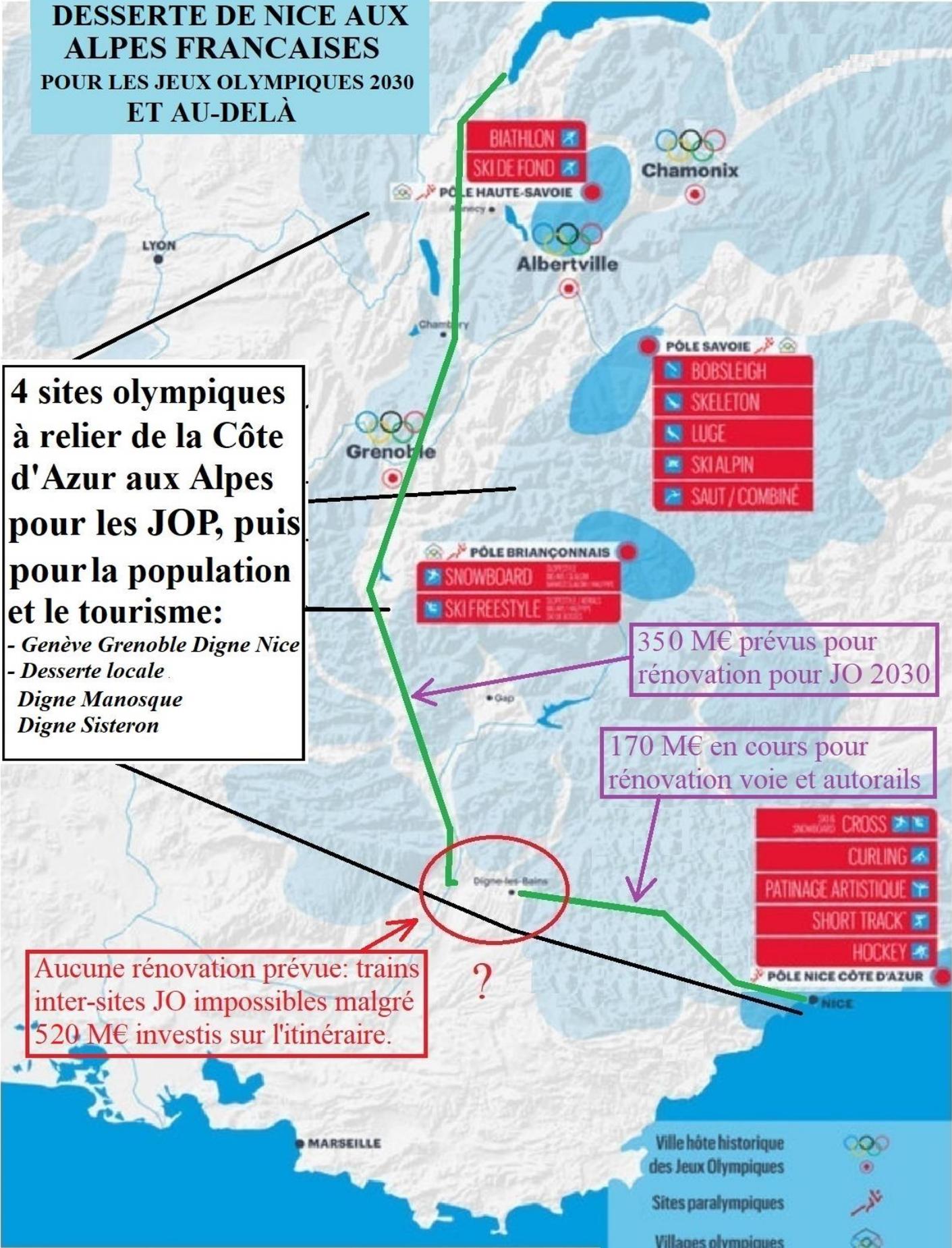
4 sites olympiques à relier de la Côte d'Azur aux Alpes pour les JOP, puis pour la population et le tourisme:

- Genève Grenoble Digne Nice
- Desserte locale Digne Manosque Digne Sisteron

350 M€ prévus pour rénovation pour JO 2030

170 M€ en cours pour rénovation voie et autorails

Aucune rénovation prévue: trains inter-sites JO impossibles malgré 520 M€ investis sur l'itinéraire.



— : voies ferrées en service.

○ : voie ferrée 22 km non circulée rénovation à faire évaluer d'urgence

Ville hôte historique des Jeux Olympiques

Sites paralympiques

Villages olympiques

Echelle 20 km

*Le site pour le patinage de vitesse est en cours d'étude. Deux options possibles : à l'étranger ou site temporaire.

Les personnalités et collectivités suivantes ont écrit leurs soutiens au rétablissement du train

« Alpazur » de Nice Côte d'Azur aux Alpes, Savoie et Suisse :

- Monsieur Philippe Tabarot, Ministre des Transports,
- Monsieur le Conseiller d'Etat de la République et Canton de Genève,
- Monsieur le Président de la Métropole Nice Côte d'Azur,
- Madame la Présidente du Conseil Départemental des Alpes de Haute Provence,
- Mesdames et messieurs les Maires des collectivités suivantes : Annot, Aix les Bains, Valserhône-Bellegarde, Chambéry, Digne, Grand Lac, Grenoble, Laragne Montéglin, Nice, Monestier de Clermont, Monestier du Percy, Saint Martin de Clelles, Sisteron, Veynes.

Monsieur le Président de la République a écrit son intérêt en saisissant pour avis Monsieur le Ministre des Transports et Monsieur le Préfet de Région Provence Alpes Côte d'Azur.

L'ensemble de ces courriers est à disposition et peut être demandé à l'une des nombreuses associations qui soutiennent ALPAZUR.

Combien coûterait la rénovation de la section Digne Saint-Auban reliant Nice au réseau des Alpes ? Voici des opérations similaires de régénération totale de voies ferrées depuis 2023 :

- ⇒ Régénération intégrale de Louviers à Rouen 35 km, montant des travaux 43 millions d'euros : **1,23 M€ /km.**
- ⇒ Régénération intégrale de Dinan à Lamball, 40 km, montant des travaux 53,8 millions d'euros : **1,34 M€ /km.**
- ⇒ Régénération intégrale de Abbeville-Le Tréport, 35 km, montant des travaux 40 M€ : **1,14 M€ /km.**
- ⇒ Régénération intégrale de 7 km sur la ligne SNCF Béziers Clermont-Ferrand, montant des travaux 10 M€ : **1,43 M€ /km**
- ⇒ Régénération intégrale de 12 km de Nançois à Lérouville, montant des travaux 6 M€ : **0,5 M€ /km**
- ⇒ Régénération intégrale de Montréjeau-Luchon, 36 km, montant des travaux 67 M€, ce montant inclut la réhabilitation de quatre haltes ferroviaires, la régénération d'ouvrages (d'art, hydrauliques ou en terre), le confortement de parois rocheuses, ainsi que des travaux de télécommunication et de signalisation : **1,86 M€ /km.**
- ⇒ Régénération intégrale de Nancy – Contrexéville, 75 km, montant des travaux 150 M€ incluant la reprise de la plateforme ferroviaire, les travaux de remise en état des différents ouvrages d'art et hydrauliques, la mise en place d'un système de signalisation automatisé et centralisé, les travaux de sécurisation des passages à niveau et la modernisation des haltes : **2 M€ /km.**

En conclusion : toute allégation d'un coût des travaux supérieur à 2 M€ du km de voie régénérée par SNCF Réseau doit être justifiée, détaillée et réévaluée par les propres services techniques de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, qui le font déjà très bien sur leur ligne Nice Digne en régie.

Signalons d'ailleurs que c'est exactement ce qu'ont fait les Régions Occitanie et Grand Est concernant les deux derniers exemples de Montréjeau-Luchon et Nancy – Contrexéville, qui ont mené les travaux sans SNCF.

Mais concernant les 22 km de Digne à Saint-Auban, ligne en terrain plat sans viaduc ni tunnel ni ouvrage d'art particulier, nous retenons 1 M€ au km régénéré : 22 M€, à inclure dans la régénération de Marseille Briançon.