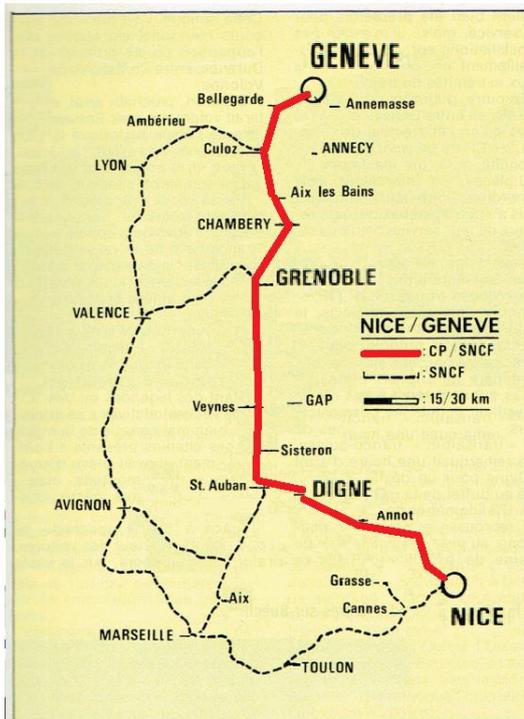


Plaidoyer du 1er juin 2024.  
Résumé en dernière page.



# Pour les Jeux Olympiques : Une desserte de Nice aux Alpes en train Nice - Digne - Sisteron - Grenoble – Genève



**GENÈVE-NICE**  
Via GRENOBLE - DIGNE

**Service Quotidien**  
DU 9 JUIN AU 29 SEPTEMBRE

TRAJET EFFECTUÉ DANS LA JOURNÉE  
par autorails S.N.C.F. et Chemins de Fer de la Provence  
en correspondance avec les  
Chemins de Fer Fédéraux Suisses

10.24	Dép.	GENÈVE	Arr.	16.20
10.44	Dép.	BELLEGARDE	Arr.	15.58
11.03	Dép.	CULOZ	Arr.	15.39
11.13	Dép.	AIX-LES-BAINS	Arr.	15.29
11.21	Dép.	CHAMBERY	Arr.	15.21
11.28	Dép.	MONTMELIAN	Arr.	15.15
11.52	Arr.	GRENOBLE	Dép.	14.55
11.54	Dép.		Arr.	14.53
13.45	Dép.	VEYNES	Arr.	13.00
14.30	Dép.	SISTERON	Arr.	12.15
15.28	Arr.	DIGNE	Dép.	11.30
15.50	Dép.		Arr.	11.15
18.40	Arr.	NICE	Dép.	8.25

Réductions pour billets touristiques, congés payés

**15 bonnes raisons** pour voir à nouveau le train  
à succès ALPAZUR relier mer et montagne, et  
desservir nos villes et territoires 😊.

Tous nos élus sont pour le ferroviaire, la population aime le train.

Une ligne de train Nice Genève, de la mer à la montagne, traversant les Alpes et les Sites Olympiques, ça crédibilise une candidature ! 😊

**Grand Sud** nice-matin  
Vendredi 15 décembre 2023

# Renaud Muselier ne pense plus qu'aux JO d'hiver 2030

Le président de la Région Sud Paca fait voter une délibération ce vendredi pour « structurer » la candidature des alpes françaises.

« Je vais être heureux de partir en vacances, parce que là... je n'en peux plus », lâche Renaud Muselier, avachi sur son siège, face à une table de journalistes. Avant d'aller faire du bob luge dans son fief hivernal du Sauze (dans la vallée de l'Ubaye), le président de la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur aura encore à présider une assemblée plénière, aujourd'hui. À l'ordre du jour : l'escale zéro fumée à Marseille, des fonds d'adaptation au changement climatique ou encore un plan de 41 millions d'euros à destination des Creps (Centres de ressources d'expertise et de performance sportive).

**Une course contre la montre**

Rien de très polémique si ce n'est la stratégie de la gestion de la dette, qui franchira la barre symbolique des trois milliards d'euros. Et encore, Muselier balaie d'emblée les critiques du RN en insistant sur « les investissements engagés » et la capacité d'endettement « passée de 9 à moins de 7 % ».

Autrement dit, une simple routine après avoir passé,



**Le président de la Région Sud Paca a six mois pour boucler son projet olympique.** (Photo Frank Muller)

en binôme avec Laurent Wauquiez, le « grand oral » de la candidature française pour les Jeux olympiques d'hiver 2030. « On a repoussé les Suisses dans leurs montagnes et laissé les Suédois dans leurs plaines », flambe-t-il.

Un dossier qui occupera également ses prochains mois, et même ses prochaines années. Car Renaud Muselier, dont le mandat prendra fin en 2028, n'a pas du tout l'intention d'y assister en tant que spectateur. S'il est candidat à sa propre succession ? « Je ferai une équipe de bobsleigh avec Albert de Monaco », botte-t-il en touche. Il assure par ailleurs ne pas briguer la mairie de Marseille. Tout en dégommant Benoît Payan, à

chaque fenêtre de tir. Reste encore quelques étapes à franchir avant de décrocher officiellement les Jeux, dont la cérémonie de clôture est prévue à Nice. Le tout, avec un budget prévisionnel de 1,5 milliard d'euros, dont la moitié du Comité international olympique (CIO). D'où une autre délibération importante en plénière ce vendredi pour structurer les ambitions : la création de l'association « Comité de candidature des Alpes françaises 2030 aux Jeux olympiques et paralympiques d'hiver », dont les statuts ont été débattus « pendant quatre jours » avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Quid de ses relations avec Laurent Wauquiez, son homologue des Alpes du

nord ? « Paradoxalement, bien meilleures qu'avec le Comité national olympique, confie-t-il. Même le PCF nous soutient, alors qu'il y a encore un an tout le monde me prenait pour un fou. On passe de la 3<sup>e</sup> division à la World Championship. »

**Salt Lake, gardé en plan B**

À lui de donner des gages : sur l'utilisation de la neige artificielle, le respect de l'environnement, la déserte des sites ou encore le ferroviaire, dont quelques tronçons de la Ligne Nouvelle qui pourraient être livrés pour 2030. Fin janvier, le binôme Muselier-Wauquiez, qui prend « en modèle Jean-Claude Killy et Michel Barnier plutôt que Tony Estanguet », aura une copie à rendre : un questionnaire de douze pages. Puis une autre d'ici fin mars, avant un dossier définitif mi-mai pour décrocher la validation attendue. Renaud Muselier s'y voit déjà, alors que le CIO garde sous le coude l'option Salt Lake (États-Unis) : « Il faudrait une catastrophe, que l'on ait, Laurent et moi, un accident en montagne, pour que ça ne se fasse pas ! »

**MICHAËL ZOLTOBRODA**

C'est où le trajet Nice Grenoble actuel... ??? *Dissuasif...*



Train ou car ☹ + marche de gare à rond-point ☹ + car ☹ + train = 9h dans un sens, 10 h dans l'autre.

Mais avec TRAIN ALPAZUR : 6h30 ! Attractif !



Trains directs 😊 Nice Genève en 8h ! 😊

L'Etat et la Région réalistes concernant les investissements nécessaires sur nos voies ferrées pour relier les sites olympiques :

**Bravo pour ces financements.** 😊



Le fléchage du ministère des Transports prévoit 44 % pour le ferroviaire, (...)

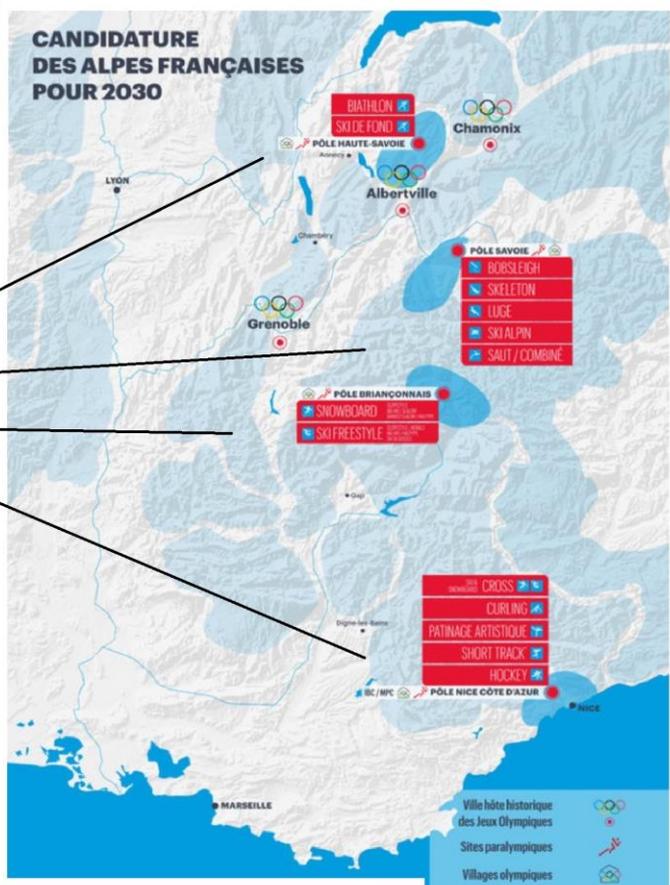
En Provence-Alpes-Côte d'Azur, le secteur ferroviaire va bénéficier de 384 millions de l'État et de la Région dans le but de développer les déplacements durables.

■ 384 millions vont aller au réseau ferroviaire de proximité : étoile de Veynes vers Auvergne-Rhône-Alpes et Briançon ; Nice-Breil, Côte Bleue, chemins de fer de Provence ou train des Pignes.

Des subventions devraient donc être précisées voire augmentées pour les Jeux olympiques d'hiver de 2030.

Les territoires régionaux accueillant les JO à savoir le Briançonnais et Nice Côte d'Azur devraient être parmi les grands gagnants de ce Contrat de plan État-Région (CPER). « L'accessibilité des sites olympiques, à la fois des délégations de sportifs et les spectateurs, est un enjeu majeur de cette candidature. C'est pourquoi le volet mobilité du CPER 2023-2027 prévoit l'accélération des projets visant l'amélioration des accès à ces territoires, dans une logique durable et résiliente qui laissera des équipements et des infrastructures en héritage pour les territoires et les habitants. Les projets concernés ont notamment pour objectif de moderniser les axes routiers principaux, sécuriser les agglomérations traversées et améliorer la desserte ferroviaire des Alpes du Sud. »

**4 sites olympiques à relier et desservir de Nice aux Alpes**



Carte officielle des sites prévus par la candidature de la France pour les Jeux olympiques d'hiver 2030: les liaisons ferroviaires internes à l'arc alpin, en particulier entre Nord et Sud du massif posent problème... alors qu'existent des lignes (sous-exploitées ou non circulées) du plus haut intérêt touristique et inter-régional entre Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

# Raildusud : l'observateur ferroviaire du grand Sud-Est

**Jeux olympiques d'hiver 2030 dans les Alpes françaises: entre Nice, Briançon et Savoie, des services ferroviaires à reconstruire.** L'organisation de jeux olympiques d'hiver comportant des sites de compétition et d'hébergement d'un bout à l'autre de l'arc alpin français se posera la question de l'acheminement des spectateurs entre les sites, ceux qui souhaitent assister à plusieurs compétitions ou profiter de leur séjour pour découvrir les régions alpines. L'état du réseau ferroviaire doit être interrogé en ce sens, en particulier sur les liaisons entre Nice, les Hautes-Alpes et les Alpes de Savoie.

**Quatre sites sur un arc alpin long de quelque 500 km :** Alpes-Maritimes, Hautes-Alpes, Savoie et Haute-Savoie. Quatre pôles sont prévus : Nice-Côte-d'Azur, Briançonnais, Savoie et Haute-Savoie. Chacun sera doté d'un village olympique et de sites « paralympiques ».

Cela impliquera des distances considérables d'un site à l'autre.

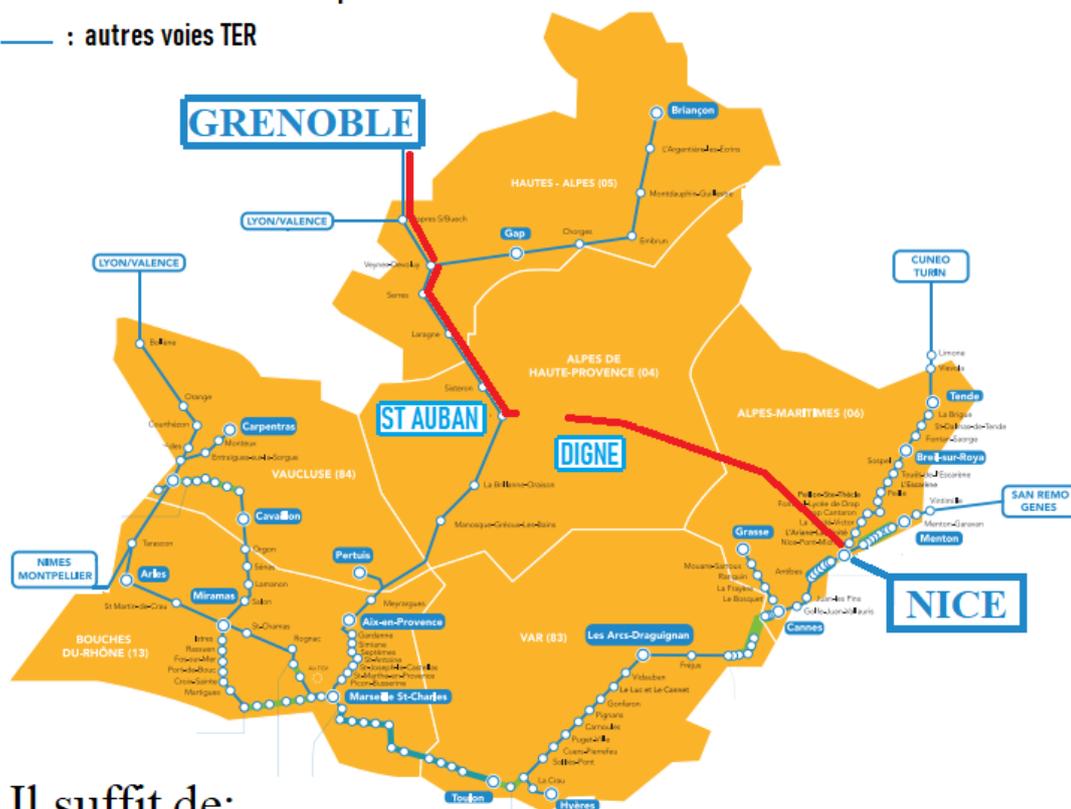
Le réseau de transports en sera d'autant plus sollicité.

Côté ferroviaire, dans l'état actuel du réseau et de l'offre, les liaisons transversales Nice-Alpes du Nord sont démotivantes ou laissées à l'abandon.

## Dans les faits, pour « reconstruire » ALPAZUR:

— : voies circulées bon état pour ALPAZUR

— : autres voies TER



Il suffit de:

⇒ rénover que les 22 km de voie non circulée 😊

⇒ faire correspondre les autorails en circulations directes 😊

# Des élus, des associations, et la population réclament la liaison par train Genève Grenoble Digne Nice :

⇒ Le 26 octobre dernier dans la Tribune de Genève 😊



⇒

## Des associations veulent restaurer la ligne ferroviaire Genève-Nice

**Mobilité**  
**Des activistes français et suisses voient dans ce parcours un moyen de concurrencer l'avion.**

Partir de Genève, traverser les Alpes et finir les pieds dans l'eau à Nice, le tout avec un seul changement. L'idée fait rêver. De 1959 jusqu'à la fin des années 80, c'était possible. La ligne Alpazur permettait de réaliser ce trajet en sept heures et demie, le tout avec une vue splendide sur les pics enneigés.

En 1989, la mise hors service de 15 kilomètres de rail entre les villes de Saint-Auban et Digne a marqué la fin de cette aventure alpine. À cette période, bon nombre de petites liaisons ferroviaires ont été remplacées par des autocars. Aujourd'hui, un consortium d'associations suisses et françaises se bat pour faire renaître ce parcours.

**Trop long, trop cher**  
Parmi elles figure l'association franco-genevoise Alprail, connue pour avoir défendu

l'idée du CEVA (désormais Léman Express) depuis des décennies. Elle œuvre aussi pour que des transports collectifs efficaces soient mis en place entre Genève et Annecy.

Selon Jean-Bernard Lemoine, délégué d'Alprail Savoies, la renaissance de la ligne Genève-Nice permettrait d'économiser de précieuses heures de voyage. «Pour l'instant, il faut passer par Lyon et Marseille, ce qui est long et coûte très cher, expose-t-il. L'autre option est de prendre l'avion, mais c'est vraiment triste pour une telle distance.»

**Réhabiliter les voies**  
Il est encore techniquement possible de rallier Nice depuis le bout du lac Léman. Mais le voyage prend près de quatorze heures, avec de nombreux changements et des autobus à prendre entre deux trains.

«L'idéal serait de réhabiliter les voies entre Saint-Auban et Digne, pour avoir une liaison ferroviaire continue. Des maires et plusieurs élus des conseils régionaux y sont favo-

rables. Mais la SNCF traîne des pieds, elle préfère favoriser les autobus», déplore Jean-Bernard Lemoine

**Des soutiens nombreux**  
Dans son combat pour la réhabilitation de cette ligne, Alprail n'est pas seule. L'association peut compter sur le soutien d'autres groupements, comme la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) en Côte d'Azur. Du côté de Genève, la Communauté d'intérêts pour les transports publics (Citrap) défend aussi le train Genève-Nice. «Notre but est de faire des manifestations, de contacter des élus et d'enfoncer le clou sur la nécessité de cette ligne», résume le responsable d'Alprail Savoies.

Selon lui, une telle liaison récolterait un franc succès. «Lorsque la ligne Alpazur fonctionnait encore, les trains étaient pleins. Aujourd'hui, imaginez le potentiel touristique que représenterait une telle liaison, ce serait le métro des Alpes!» **Emilien Ghidoni**

## ⇒ Le 28 février dernier à Veynes 😊



Petites villes  
de demain

Veynes, Le 28 FEV. 2024

Le Maire,  
à

ALPRAIL  
Délégation Savoie

Réf : MB/CG-T  
Affaire suivie : Mélodie Bourges  
Mail : [secretariatelus@veynes.fr](mailto:secretariatelus@veynes.fr)

Objet : Lettre de soutien

Chers membres,

Je vous adresse cette lettre de soutien en mon nom et au nom de l'ensemble du Conseil Municipal de Veynes pour le projet de réouverture de la ligne Genève-Nice en passant par Veynes.

En espérant que ce beau projet fermé dans les années 1980 puisse revoir le jour.

Je suis profondément attaché à la préservation et à la promotion des infrastructures ferroviaires et ravi de constater que votre association partage cette vision et œuvre activement pour la réouverture de cette ligne jouant un rôle vital dans le développement socio-économique de notre région.

Je vous prie d'agréer, chers membres, l'expression de ma considération distinguée.

Le Maire,  
C.GILARDEAU-TRUFFINET



COPIE

MAIRIE DE VEYNES Place de la République 05400 VEYNES Téléphone : 04 92 58 10 22  
email : [secretariatgri@veynes.fr](mailto:secretariatgri@veynes.fr) site : <https://veynes.fr>

⇒ Le 11 janvier dernier en Savoie 😊



**Train AlpAzur.**

**Le point de vue  
de Florian Maitre, élu aux  
mobilités au Département  
et à Grand Lac**

Le regard qu'on porte sur ce projet, c'est que tout ce qui peut développer les mobilités douces et les mobilités du quotidien, sont bonnes à prendre. Surtout le train, je crois beaucoup au train, comme un moyen complémentaire du report modal. On l'a toujours un peu mis en dehors des politiques de mobilité que les territoires pouvaient développer, alors que les rails existent. On n'a toujours

pensé bus, puis vélo, mais il nous manque l'intégration du rail. Je pense que les JO 2030 dans les Alpes françaises, peuvent être un élément accélérateur en termes de développement du ferroviaire, notamment avec la promesse des organisateurs, d'avoir un événement festif, le plus décarboné possible. Et comment amener un maximum de gens dans les stations de Lyon jusqu'à Nice, ou jusqu'en Haute-Savoie ou encore en Tarentaise ? Il n'y a que le train qui peut le faire, c'est une vraie opportunité.

**Sylvie Trabbia.**

⇒ A Digne aussi, depuis des années, le désenclavement ferroviaire est souhaité (23) :

**5**  
La Provence  
Samedi 24 Février 2024

# Alpes

## Ligne ferroviaire Digne-les-Bains Saint-Auban, une nouvelle ère ?

Mise hors service en septembre 1989, cette voie ferrée de quinze kilomètres pourrait être remise sur les rails. C'est en tout cas la volonté de Provence-Alpes Agglomération.

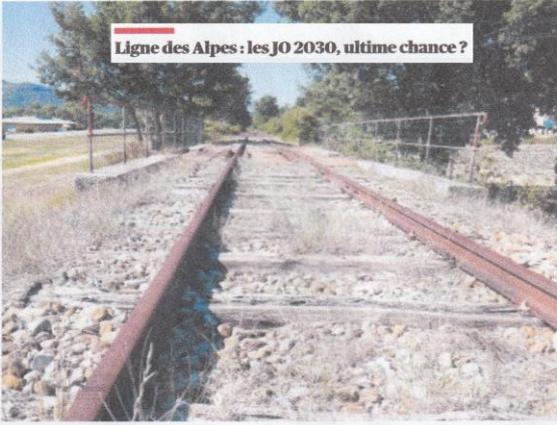
**V**oilà bien une ligne qui aurait pu être baptisée l'Arlésienne. Depuis sa mise hors service en 1989 et sa neutralisation le 22 mai 1991, la liaison ferroviaire entre Digne-les-Bains et Saint-Auban a dû faire couler plus d'encre qu'elle n'aurait pu consommer de charbon... Depuis des lustres, sa réouverture revient régulièrement sur les rails et on n'a peut-être jamais été aussi près d'entendre à nouveau, le train, siffler trois fois...

**Dans l'attente d'un signe de la Région et de l'État**  
"Nous voulons réactiver ce tronçon confirme, sans détour, Georges Pereira. Il ouvrirait en effet des horizons différents. Mais ce n'est pas si simple à concrétiser."  
La première étude diligentée par Provence-Alpes Agglomération affichait un coût peu précis. Soit une fourchette gargantuesque entre 80 et 200 millions d'euros. Un groupe de travail sollicité par l'ancien ministre des Transports, Clément Beaune, lors de

son entrevue en 2023 avec la maire Patricia Granet Brunello et le sénateur Jean-Yves Roux, devrait être prochainement constitué. "Il revient au préfet désormais de le mettre en place" pour qu'enfin le dossier trouve un second souffle.

**"Nous avons la volonté, mais pas les moyens"**  
"Nous avons la volonté, mais pas les moyens financiers", embraye Georges Pereira. En espérant que l'État et la Région, qui eux, ont les moyens, ne manquent pas de volonté. "Sachant que la Région est l'autorité organisatrice de mobilité. Car rouvrir ces quelque 15 kilomètres, qui n'ont l'air de rien sur le papier, apporterait en réalité une bouffée d'oxygène à la cité préfectorale."  
"Il est bel et bien question ici de désenclavement. Remettre ce tronçon en activité, permettrait aux Dignois de se rendre en train à Marseille, à Aix-en-Provence et pourquoi pas à Genève. Ce n'est pas anodin..."  
D'autant qu'il offrirait une alternative à la route. À cette fa-

**Ligne des Alpes : les JO 2030, ultime chance ?**



meuse RN85, empruntée au quotidien par la bagatelle de 16 500 véhicules.

Raphaël COFFIER  
rcoffier@laprovence.com

**Un collectif sur les rails**  
Le collectif\* pour la réouverture de la ligne Digne-les-Bains - Saint-Auban s'était mobilisé en janvier dernier pour que ce projet, impulsé il y a cinq ans, "trouve un second souffle. La décision, l'an dernier, de rouvrir la ligne, est une bonne nouvelle qui doit désormais se concrétiser."

Une opportunité survient de sauver cette ligne avec les J.O. d'hiver de 2030. Jérôme Giraud assure que c'est "l'occasion de rattraper 20 ans de retard pour nos infrastructures, notamment ferroviaires"

Le tronçon ferroviaire entre Digne-les-Bains et Saint-Auban, neutralisé depuis 1991, permettrait notamment de désenclaver une cité préfectorale qui en aurait bien besoin. /PHOTO ERIC CAMOIN

Grâce aux efforts de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, la voie ferrée est en excellent état de Nice à Digne, et de Saint Auban à Sisteron. 😊

**Il ne resterait que ces 22 km de voie entre Digne et Saint Auban à rénover**, car sans entretien depuis 1991 vu son statut « non circulé », véritable coupure de l'itinéraire Nice à Durance, et qui enclave Digne.

# 2020 : SNCF RESEAU, conscient du patrimoine à valoriser de sa « LNCDSA » (Ligne Non Circulée de Digne à Saint Auban), organise un Grand Lab qui va durer 3 ans

## DEVENIR ET VALORISATION DES LIGNES FERROVIAIRES NON CIRCULÉES (LNC)

### ATELIER D'EXPÉRIMENTATION

SITE PILOTE DE LA LIGNE  
DIGNE-LES-BAINS À  
CHÂTEAU-ARNOUX-SAINT-AUBAN

« GRAND LAB » 2021 2022 2023



Votre invitation personnelle de la part de :  
Karim TOUATI, Directeur territorial Provence-  
Alpes- Côte d'Azur - SNCF Réseau



Nous avons le plaisir de vous inviter à l'atelier d'expérimentation intitulé « le Grand Lab » (initialement prévu le 13 février) qui s'inscrit dans une réflexion autour des « Lignes Non Circulées ».

#### Un projet pilote inscrit dans une dimension nationale

En avril 2019, le Comité Exécutif de SNCF Réseau a impulsé une nouvelle dynamique pour la valorisation des lignes non circulées.

La Direction Territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur de SNCF Réseau a donc souhaité engager une expérimentation pilote sur son territoire, dans laquelle sont étudiées des potentialités d'utilisation et de valorisation, résolument axées sur la transition écologique.

#### Des « personnes ressources » mobilisées

La durée de la démarche expérimentale d'innovation est très courte, et différentes personnes ont été mobilisées pour leurs apports en qualité d'utilisateurs, d'experts locaux ou nationaux, détenteurs d'un savoir d'usage ou tout simplement d'une expérience permettant de nourrir la démarche.

Avec l'aide de l'agglomération, une « cellule agile » a été créée. Celle-ci a mis en œuvre cette expérimentation pour laquelle vous avez été identifié personnellement comme étant une personne ressource.

#### Un « Grand Lab » au service d'une expérimentation

Cet atelier d'expérimentation s'appuie sur une approche à 360°, résolument ouverte et multiusage. Elle permet d'intégrer notamment les enjeux de mobilité durable dans un contexte de transition écologique.

Ce « Grand Lab » aura vocation à expérimenter le croisement des regards et des expériences utilisateurs pour « prétyper\* » les pistes de projets dont l'équipe de SNCF Réseau pourra ensuite se saisir afin d'en analyser les conditions de mise en œuvre.

Nous serions très heureux de pouvoir compter sur vous pour cette journée. Les 2 seuls prérequis pour participer sont l'envie de coopérer et d'être invité.

\* identifier des hypothèses, tester des idées pour définir des solutions avant leur prototypage

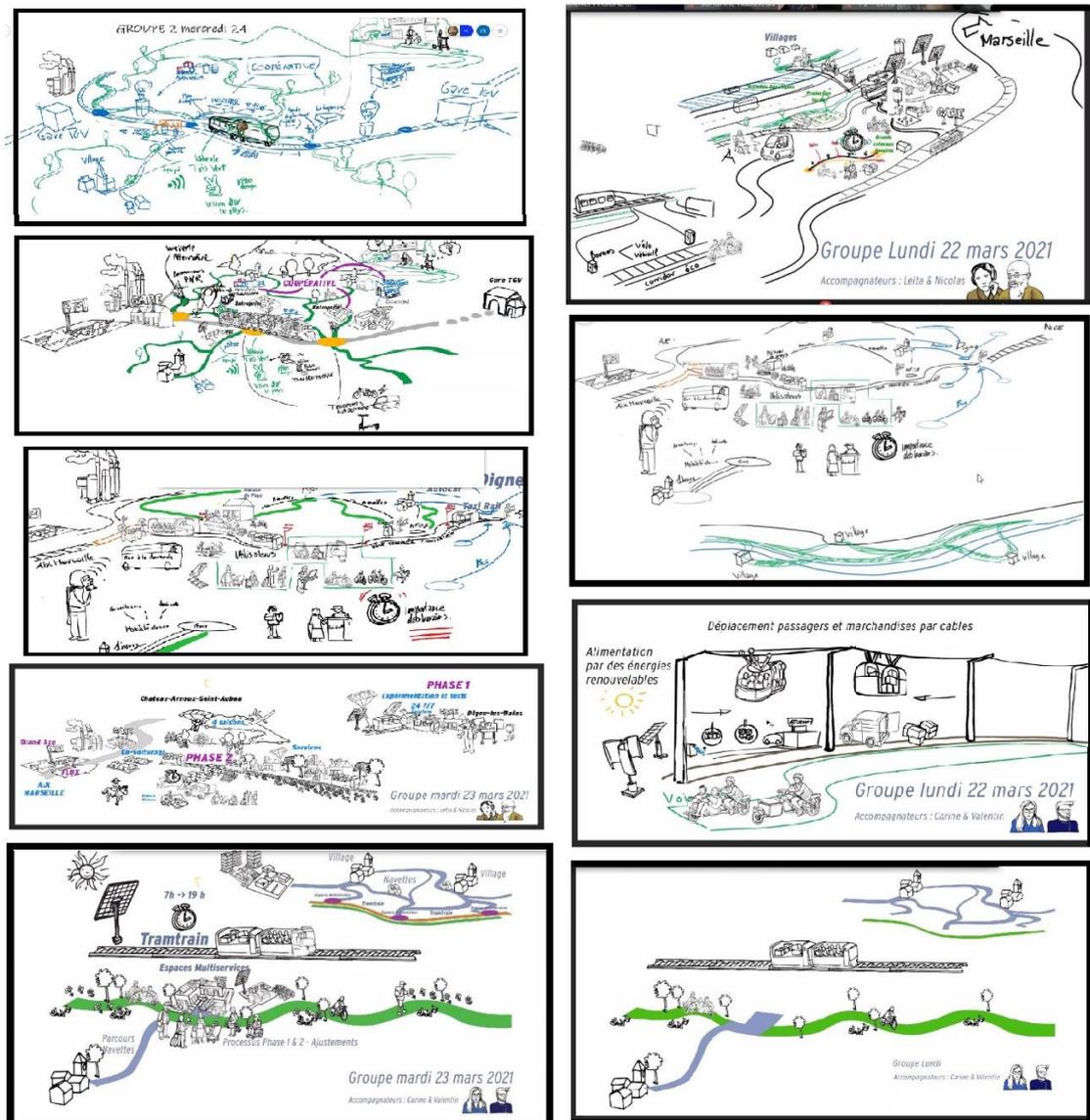
3 ans de réunions et vidéo réunions SNCF avec les associations, la population, mais aussi des dirigeants et chefs de services, des techniciens, et tous les élus de Provence Alpes Agglomération.



# Les constats :

- ⇒ Digne enclavé avec son unique RN 85 pour la relier à la vallée de la Durance
- ⇒ Plus de 20 lignes d'autobus circulent tous les jours englués sur cette RN85, tentant de pallier à l'absence du train. Plus aucune ne dessert la gare de Digne où arrivent les trains depuis Nice.
- ⇒ Nombre d'usagers pendulaires se plaignent des trajets Digne Manosque, Digne Sisteron, ont perdu leur travail, ou ont quitté Digne.
- ⇒ Nombre de témoignages de voyageurs décrivant les voyages de Nice à Durance complexes, aventureux, longs et dissuasifs. La fréquentation des autorails entre Annot et Digne s'en ressent.

## Le Grand Lab y a réfléchi durant 3 ans 😊



Intenses travaux en groupes... Un seul groupe n'a pas choisi la voie ferrée comme solution de transport. (Mais il a changé d'avis, ensuite...😊)

Alors que toutes les solutions avaient été présentées, étudiées, inventées (véhicules à pédales, téléphériques, véhicules mixtes rail/route, navettes ferroviaires... )

**A l'unanimité de tous les participants, la solution retenue est celle qui conserve intégralement la voie ferrée avec navettes ferroviaires à batteries du type « Train Très Léger ».**

**Dernier slide de la dernière réunion de clôture du 9 février 2023 :**

**CHIFFRAGES ESTIMATIFS**

- > Les estimations sont données aux CE juin 2022
- > Estimations coûts ferroviaires (infrastructure et mobile)  
Suivant les scénarios envisagés les coûts se situent entre 74M€ et 156M€
- > Estimations coûts voies douces  
Suivant les itinéraires envisagés les coûts se situent entre 15M€ et 35M€
- > Estimation coûts haltes / gares / services  
Suivant les aménagements envisagés les coûts se situent entre 5M€ et 18M€

Logos: ADEME, provence alpes côte d'azur, SNCF Réseau

74 M€ pour 22 km ??? Voici les coupures de presse 2023 / 2024 trouvées :

« Relier Louviers à Rouen 35 km en 30 minutes avec 15 aller-retour par jour (...) au profit d'un train (...) coût financier de la remise en service de cette ligne estimé en 2019 à 43 millions d'euros » (NDLR : 1,23 M€ /km 😊)

« La ligne de chemin de fer Dinan-Lamballe se refait une beauté, le montant des travaux s'élève à 53,8 millions d'euros. Le chantier est de taille, souligne Frédéric Étève, directeur territorial SNCF Réseau Bretagne et Pays de Loire. Il s'agit de rénover 40 kilomètres de voie. » (NDLR : 1,34 M€ /km 😊)

« Après trois mois de travaux d'un montant de 10 M€ sur la ligne SNCF Béziers et Clermont-Ferrand, la voie a été totalement refaite à neuf sur près de 7 km » (NDLR : 1,43 M€ /km 😊)

« Ligne de trains TER Abbeville-Le Tréport les premières estimations de SNCF Réseau pour la régénération de la ligne étaient de 40 millions d'euros (...) pour 35 kilomètres de ligne. » (NDLR : 1,14 M€ /km 😊)

« Fermée depuis 2014, [la ligne de chemin de fer Montréjeau-Luchon](#), longue de 36 kilomètres, va rouvrir. Pour rouvrir de cette ligne de chemin de fer, la Région va investir 67 millions d'euros. Ce montant inclut « la réhabilitation de quatre haltes ferroviaires (Bagnères-de-Luchon, Loures-Barousse, Saléchan-Siradan et Marignac-Saint-Béat), la sécurisation des passages à niveau, la régénération d'ouvrages (d'art, hydrauliques ou en terre), le confortement de parois rocheuses, ainsi que des travaux de télécommunication et de signalisation. » (NDLR : 1,86 M€ /km 😊)

**A travaux comparables, le coût max serait donc 1,86 M€/km x 22km  
= 40 M€ au maximum. Mais plus probable 30 M€.**

(Voir ce qui est inclus dans les 74 M€ annoncés ?)

Européennes 2024 : tous les résultats par commune à partir de 20h &gt;

Actu &gt; Grand Est &gt; Meuse

## La SNCF rénove douze kilomètres de voie ferrée pour un montant de 6 millions d'euros dans la Meuse

La SNCF a entamé un projet de rénovation de rail dans la Meuse. Pour avancer au plus vite, le groupe utilise une machine capable de poser plus de 800 mètres de rail en une journée.

Par [Valentine Exantus](#) Publié le 7 juin 2024 à 15h57

Entre Nançois-sur-Ornain et Lérrouville (Meuse), la SNCF mène un important chantier de rénovation. (©Illustration Fabien Hisbacq - Actu Occitanie)

Le trajet par voie ferrée qui relie **Paris à Strasbourg** est en cours de rénovation. La SNCF mène un projet de rénovation ambitieux entre **Nançois-sur-Ornain et Lérrouville**, dans la [Meuse](#). Afin d'aménager les douze kilomètres de voies, [SNCF Réseau](#) utilise un train-usine de dernière génération. Une machine capable de poser plus de 800 mètres de rail en une journée.

### Un chantier à six millions d'euros

En plus de ce bijou technologique, une **centaine de personnes** travaillent sur ce chantier qui a débuté au mois de mai et qui se poursuivra **jusqu'au 29 juin** prochain.

Financés par SNCF Réseau, les coûts de cette opération s'élèvent à un montant de **près de six millions d'euros** pour douze kilomètres de voies.

À l'usure, l'entreprise a pour mission d'entretenir et de moderniser plus de **3700 km** de voies ferrées dans la **région Grand Est**.

Suivez toute l'actualité de vos villes et médias favoris en vous inscrivant à [Mon Actu](#). ●

**La SNCF pourraient donc rénover Digne Saint-Auban pour 12 M€ 😊**

# Les médias (radio, presse) publient régulièrement les espoirs de la voie Digne Saint Auban

## « ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE: VERS LA RÉOUVERTURE DE LA LIGNE FERROVIAIRE ENTRE DIGNE-LES-BAINS ET SAINT-AUBAN? »

Article de BFM DIC1 du 24 janvier 2024 Par Barbara Tornambe Le 24/01/2024 à 23:18

Plusieurs collectifs et associations souhaitent la réouverture de la ligne SNCF entre Digne-les-Bains et Saint-Auban. Pour ces habitants, cela ne fait aucun doute: la [réouverture de la ligne ferroviaire entre Digne-les-Bains et Saint-Auban](#) (Alpes-de-Haute-Provence) est primordiale pour répondre aux enjeux environnementaux mais surtout pour désenclaver le territoire.

« Pour se déplacer aujourd'hui, c'est **le parcours du combattant**. »

Non circulée depuis 1991, ce tronçon de 22km a, en 2021, été désigné comme site pilote par SNCF Réseau afin de porter une démarche de valorisation expérimentale. Certains représentants d'associations et de collectifs prônent le retour d'un train sur l'infrastructure existante. La cité thermale ne serait alors plus qu'à 30 minutes de [Saint-Auban](#) avec des pôles multimodaux et des arrêts positionnés à des endroits stratégiques : "Il y a une zone commerciale pas très loin alors pourquoi pas faire un arrêt. Il y a également un lycée ou encore l'hôpital à proximité. Il y a aura forcément des arrêts aux endroits stratégiques", confie à BFM DIC1 Cédric Gimenez, l'un des membres du collectif des trains pour la ligne entre Digne et St-Auban.

De son côté, l'agglomération semble aujourd'hui **privilegier la mise en service d'un train très léger**. "C'est un module qui peut accueillir 20 à 40 places. Plusieurs modules peuvent même s'accrocher les uns aux autres, explique Georges Pereira, vice-président à Provence Alpes Agglomération en charge du transport et de la mobilité. On peut donc augmenter la capacité. La fréquence devra, elle, être adaptée aux besoins des usagers."

L'agglomération Provence Alpes Agglomération espère pouvoir inscrire le projet dans le prochain plan Etat-Région (2027-2030). Le montant de l'opération est lui chiffré entre 80 et 200 millions d'euros. »

⇒ 80 M€ ? **Non, 30 M€ maximum, mais plutôt (vu plus haut)**

**12M€** 😊

⇒ 2027-2030 ? L'objectif JO serait d'inscrire ce financement dans les 384 M€ annoncés page 4, et la prochaine « Loi d'exception » peut-elle aider ? 😊

**C'est quoi, une loi d'exception ?**

Une loi d'exception permet de déroger au droit en vigueur en écartant son application. Elle permet d'alléger les procédures habituelles et de les accélérer. Elle est censée être exceptionnelle et temporaire. Le 26 mars 2018, lors du premier mandat d'Emmanuel Macron, une loi d'exception a été adoptée par le parlement afin de permettre la construction des infrastructures nécessaires à l'organisation des Jeux de Paris 2024. Infrastructures promises au Comité international olympique (CIO) ou exigées par ce dernier. Reste à savoir quels dossiers seront couverts par la loi d'exception voulue par Renaud Muselier, portée par l'État : logements, infrastructures, équipements divers. Et si elle dérogera au droit environnemental dans les Alpes françaises, où les JO 2030 se déploient autour de quatre pôles, la Haute-Savoie, la Savoie, le Briançonnais, et Nice Côte d'Azur.



Madame Patricia Granet-Brunello, Maire de Digne et Présidente de Provence Alpes Agglomération à la conclusion du Grand Lab :

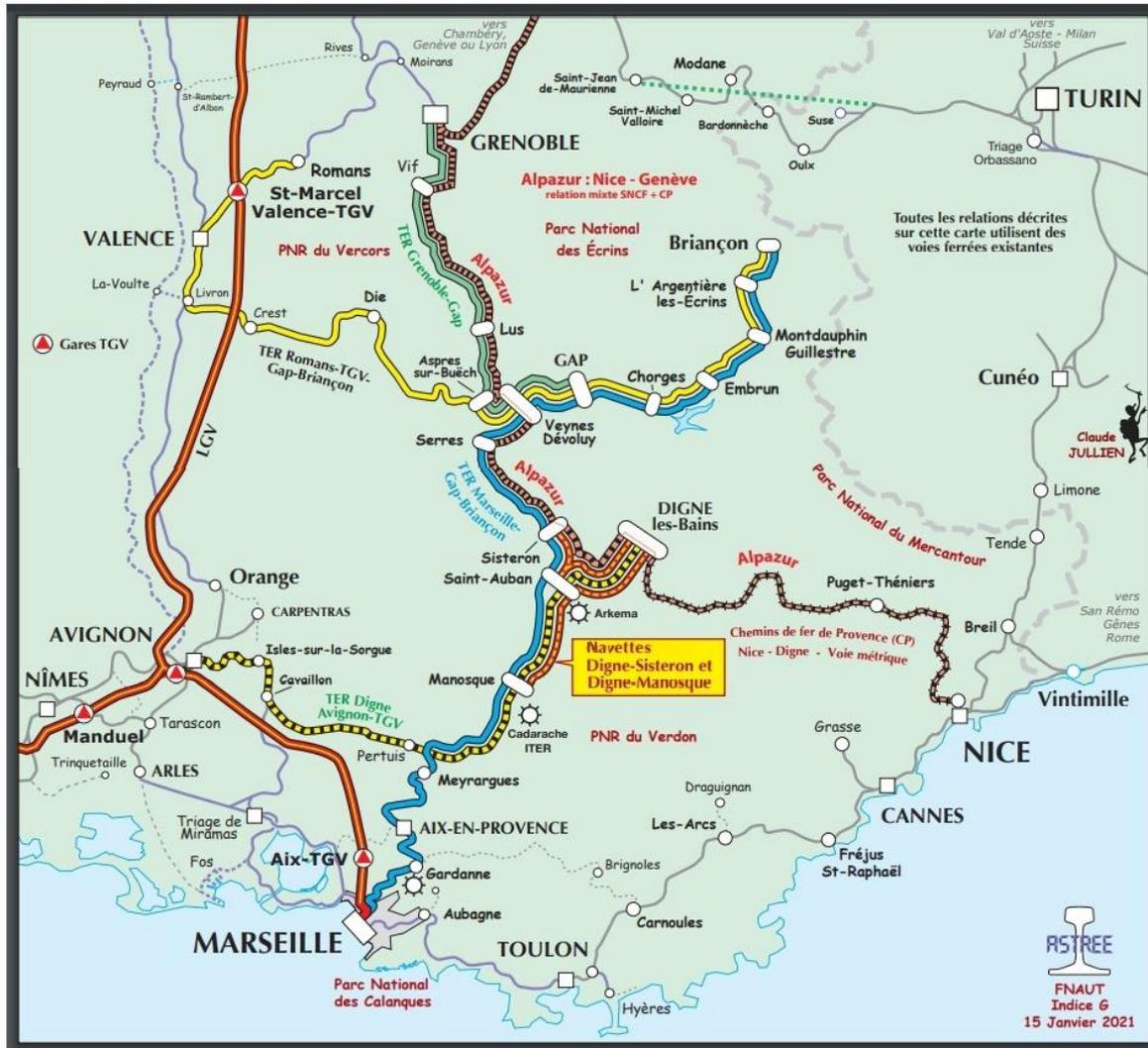
*« Nous avons la volonté de réactiver la ligne Digne Saint Auban, mais pas les moyens financiers ».* 😞

**Effectivement : est-ce à Provence Alpes Agglomération à financer seule les 30 M€ pour cette rénovation de voie Digne à Saint Auban ?**

**Au vu de **toutes les perspectives permises** ?**

Car voici les perspectives permises par la reprise des circulations voyageurs sur la ligne Digne Saint Auban, proposées par le collectif d'associations d'usagers « Mobilités Alpines », et validées par les techniciens de la FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur :

 : Navettes cadencées Digne - Manosque - Sisteron par Train Très Léger conclu au Grand Lab  
 : ALPAZUR Nice - Digne - Grenoble - Genève       : Et Pourquoi pas? TER Digne - Avignon TGV



La rénovation de la voie Digne Saint Auban permettra:

- La mise en place des **navettes cadencées Digne Manosque et Digne Sisteron** voulue par la population, décidées au Grand Lab, destinées à désenclaver Digne, par Train Très Léger .
- La remise en place de la liaison **ALPAZUR Nice Digne Grenoble Genève**.
- Et tout autre service TER.

Les perspectives permises vont au-delà de son territoire :

**Le cout de cette rénovation 30 M€ serait abondé en bonne entente par les collectivités concernées, avec **une bonne part distribuée par les 384 M€ annoncés page 4 ?** 😊**

# Pourquoi ALPAZUR ne roule plus ? 😞

Le train Digne-Grenoble-Genève créé par la SNCF en 1954 a connu un grand succès, mais avait été supprimé par la SNCF pour qui Digne n'était qu'un bout de ligne. Les associations et l'AEDTF s'étaient mobilisées, et avait été entendues par le Vice-Président de l'époque du Conseil Général de l'Isère en charge des Transports, et le Président de l'époque du Comité d'Expansion du Trièves. **C'est ainsi qu'ALPAZUR Nice-Genève a repris en 1981**, financé de bout en bout uniquement par le Conseil Général de l'Isère (90%) et le Comité d'Expansion de l'Isère (10%), tous les autres départements concernés, les deux régions RA et PACA et le Canton de Genève n'ayant pas souhaité participer.

**Contrairement à ce que beaucoup croient, ce train n'a pas cessé de fonctionner faute de fréquentation !**

Remplissage à 75% et même 82% en haute saison d'été ! Les statistiques de la saison 1981 (celle de la relance de la relation) et 1987 ont été publiées :

« Du 13 juin au 26 septembre 1981 en 106 jours de circulation 17580 voyageurs en correspondance à Digne ». Chiffres SNCF : 19000 voyageurs en 1987 et en 1988.



Le 15 juin 1981, le train touristique à travers les Alpes nommé Alpazur – sur le trajet Genève – Nice – fait étape en gare de Grenoble.

« Record le 18 août 1981 avec 184 au départ de Nice et 167 au retour de Digne »  
Ce succès était dû à une intense publicité au niveau national, à une animation à bord et surtout au terminus à Genève et non pas à Grenoble ou Lyon comme on l'a fait plus tard. Le train ALPAZUR apportait tous les ans 9000 nuitées en hôtellerie traditionnelle sur Digne et Verdon, bien que circulant que durant les trois mois d'été

## Mais alors pourquoi supprimé ?

Un rapport de la Chambre régionale des Comptes trouva anormal que des fonds du département de l'Isère furent utilisés en dehors du territoire du département.

La population et les associations AEDTF, ARDSL, ADTC-Grenoble, AGV, Collectif Etoile de Veynes, Mobilités Alpines, ALPRAIL, AAR, et FNAUT Provence Alpes Côte d'Azur ont continué de défendre cette relation alpine avec diverses propositions, y compris celle de l'utilisation de l'écartement variable d'Alstom du MOB (NDLR : voir plus loin).

## Et maintenant ?

A la lecture de ce document, vous aurez compris que jamais la voie ferrée Saint Auban – Digne n’aurait dû être privée de ses voyageurs, de ses usagers, de ses pendulaires, de ses habitants, de ses estivants, de ses globe-trotters.

Grâce à notre Région Provence Alpes Côte d’Azur et ses partenaires, **nos voies ferrées Nice-Digne et Saint Auban Veynes sont en bon état**, et c’est à leur honneur : **Merci !!** 😊

**Mais il manque le maillon Digne à Saint Auban...**



**que 22 km à régénérer pour valoriser tout ce beau réseau !**

Pour désenclaver Digne, pour désengorger la RN85 seule route qui y mène, pour stopper la souffrance des usagers dans les autobus, pour retrouver les voyageurs en transit, et **surtout pour encore plus crédibiliser le dossier des**



**Jeux Olympiques  
sur la Côte d’Azur  
et dans les Alpes,**

tous les financeurs potentiels sont appelés à se concerter dans le but de passer commande de la régénération de la voie ferrée Digne Saint-Auban, afin que toute Autorité Organisatrice puisse prévoir toute circulation voyageur de son choix :

- ⇒ Navettes cadencées Digne vers Durance,
- ⇒ ALPAZUR Nice Digne Grenoble Genève.

Les deux auront vocation à demeurer après les J.O. : liaison cadencée de Digne à sa ligne de vie, et liaison quotidienne pérenne Dauphiné – Côte d’Azur, avec les mêmes retombées économiques que l’on observe sur le MOB ou sur les RhB.

Notre Conseil Régional Provence Alpes Côte d’Azur est motivée à désenclaver nos territoires et assurer les accès des foules pour les JO (voir nos pages 2 et 4). Elle veille et investit pour le bon entretien de notre réseau ferré circulé 😊 :

**=> Notre Région sera à l’initiative de cette décision de rénovation, qui mettra en valeur l’ensemble de l’itinéraire qu’elle a sauvegardé. Qu’elle en soit remerciée d’avance.**

# Imaginez l'inauguration, comme en 1981 !



Les voyageurs changent de train en gare de Digne, obligé, c'est pas les mêmes écartements de voies... Pas grave 😊 car c'est du « quai à quai », avec correspondance assurée, donc pas un problème.



Ça n'a pas empêché ALPAZUR d'être célèbre !  
Nos anciens s'en rappellent ! A un tel point que

JOUEF avais choisi la plaque **GENEVE NICE**

pour sa série d'autorail SNCF  
«Panoramic» affectés à Genève Digne!



Mais page suivante, **une surprise**... qui ferait parler d'ALPAZUR et de la **Région PACA dans l'Europe entière** ... Et si...

## Et si Nice - Digne - Genève s'effectuait **sans changer de trains ???**

En Suisse, le fabuleux train GOLDENPASS du MOB effectue intégralement le parcours Montreux – Interlaken, pour partie sur voie standard, pour partie sur voie métrique.



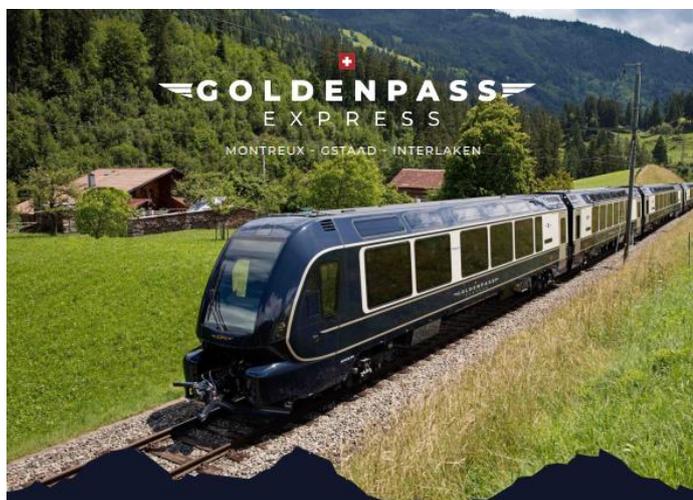
L'AEDTF a écrit à différents réseaux et collectivités être intéressés par cette innovation majeure. Le 06/04/2021, Monsieur **Philippe GAMON**, Directeur des Transports la Région AuRA, nous a répondu (...) qu'il prenait bonne note de nos propositions pour améliorer les dessertes de la Vallée de l'Arve. Monsieur **Jean-Marc PEILLEX**, Vice-Président du Conseil départemental de Haute-Savoie, Président de la communauté de commune du Pays du Mont-Blanc, et Maire de Saint-Gervais-les-Bains, nous a déjà témoigné par une longue lettre du 20/01/2021 son vif intérêt pour des relations directes Chamonix – Sallanches et Chamonix – Genève.

Plus récemment, Monsieur **Renaud MUSELIER**, Président de la Région Sud-PACA, nous a répondu le 21/04/2022 au sujet de la section de ligne Digne – Saint-Auban-Châteaux-Arnoux en nous disant qu'il s'opposait fermement à son déclassement et prenait acte de notre proposition de mise en place du système Alstom de changement d'écartement permettant des trains directs Digne – Marseille et Nice – Genève via Veynes et Grenoble. Nous avons également reçu un courrier en date du 15/02/2022 de Monsieur **Christophe VIDONNE**, Chef du Service TER et Chemins de fer de Provence (CP), qui nous remercie de nos propositions et de l'intérêt que nous portons aux CP. Il s'est dit très intéressé par nos propositions ainsi que des éléments techniques et analyses portés à sa connaissance. 😊

En Dauphiné, nous avons aussi proposé d'installer ce système en gare de Saint-Georges-de-Commiers pour pouvoir créer des trains directs **La Mure – Grenoble**.

Ailleurs en Europe, le système de changement d'écartement voie métrique – voie normale pourrait intéresser d'autres compagnies ferroviaires comme, par exemple, le Zillertalbahndans le Land du Tyrol.

Le passage de la voie métrique à la voie normale se fait grâce à l'association entre le bogie à écartement variable et la rampe d'écartement.

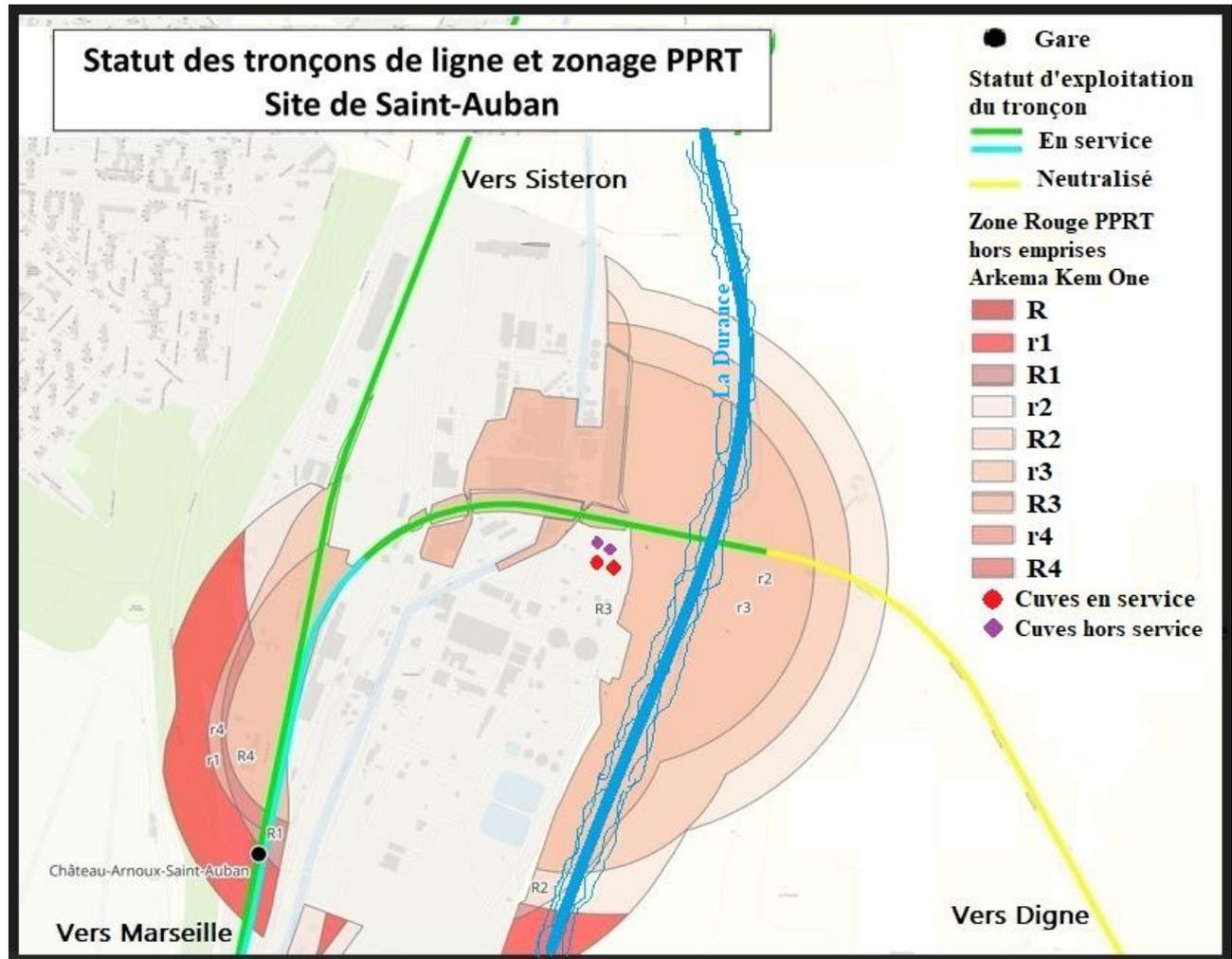


C'est une option, bien sûr.  
**ALPAZUR** aura son succès  
avec ou sans le changement  
de train à Digne.

# Et concernant la traversée de l'usine de Saint Auban ?



Le plan des voies traversant l'usine :



La voie ferrée Digne Saint Auban est dite « Neutralisée », le terme exacte (repris par le Grand Lab) est « non circulée ».

Une ligne neutralisée ou non circulée n'est ni fermée ni déclassée, une circulation peut exister à tout moment, comme ce fut le cas pour les trains de ballast lors de l'élargissement du pont de l'hôpital à Digne.

## Précisions :

- le tronçon de ligne à l'intérieur de l'usine jusque sur le pont au-dessus de la Durance n'est pas neutralisé : la voie est en service, et utilisée.
- Les 4 cuves CVM ont été installées durant les circulations voyageurs.

« **Historique du secteur actuel d'Arkema :**

- 1884 : construction de la voie ferrée Digne - Saint-Auban
- 1961 puis 1968 : construction de 2 puis 2 autres cuves de CVM
- **1961 à 1991 : passage de trains de voyageurs**
- 1991 : neutralisation de la ligne au-delà du viaduc de la Durance, dans la plaine de l'Escale, mais pas dans l'usine.
- 1991 à 2018 : manœuvres de wagons sur le tronçon au droit des cuves
- 2007 à 2013 : étude de réactivation de la VF sans étude de risque rendue publique mais avec un détournement éventuel de la ligne évalué à 34 M€
- **2017 : approbation du plan de protection des risques technologiques (PPRT) avec le tronçon traversant l'usine toujours actif (non neutralisé) »**



1968 : les deux cuves nord sont en place depuis 1961. Les deux cuves sud sont en construction.



1970 : les quatre cuves sont installées.



ALPAZUR circulera jusqu'en 1991 au travers de l'usine de Saint Auban. Les trains Marseille Briançon la traverse toujours.

Article de Rail du Sud du 31 mars 2020 : « **Saint-Auban-Digne a été fermée à tout trafic le 23 septembre 1991, la dernière circulation l'ayant empruntée étant un autorail « Alpazur » Grenoble-Digne et retour, donnant et relevant correspondance avec la ligne à voie métrique toujours en exploitation Digne-Nice. N'ayant pas été déclassée, la ligne Saint-Auban-Digne peut à nouveau recevoir du trafic voyageurs malgré son passage à proximité d'une usine classée Seveso.** » (NDLR : la voie dans l'usine est de statut « en service »).

Les services de l'Etat assurent prévention et protection.

**Le PPRT est approuvé avec la voie ferrée active.**

**La ligne est circulaire car circulée dans le PPRT.**

Les trains de voyageurs circulaient lorsque les cuves de CVM ont été installées : si les trains voyageurs n'avaient pas cessé, ils circuleraient encore ce jour.

Les systèmes de sécurité et de détections d'anomalies se perfectionnent, leur renouvellement au fur et à mesure des avancées technologiques améliore encore la sécurité, comme cela se fait pour tout lieu accueillant du Public.

**Il y a eu beaucoup de doutes à financer la reprise de l'exploitation voyageurs de la ligne Digne Saint-Auban, et l'usine a servi de motif providentiel.**

Aujourd'hui, un consensus se dégage en faveur des transports collectifs et durables, dont les fréquentations sont un succès.

Y compris les trains de nuit.

Y compris les trains à long parcours.

Notre pays a besoin d'être désenclavé et desservi : depuis Digne vers ses villes avoisinantes, depuis la Côte d'Azur jusqu'au nord des Alpes, en desservant nos territoires, et nos prochains Jeux Olympiques.

C'est l'objectif de la population, de nos élus de tout bord, de nos autorités, qui réclament cette reprise de l'exploitation voyageurs : tous vont jouer le jeu, nous n'en doutons pas.

**Pour les JO, pour notre population, pour les usagers des transports, pour l'attractivité touristique et le tourisme en train, pour les impératifs écologiques : merci, merci d'avance.**

😊: 24 🙄: 3 😞: 3 et 1 🤔



# Résumé :

**15 bonnes raisons de voir à nouveau le train à succès ALPAZUR Nice – Digne – Sisteron – Grenoble – Genève relier mer et montagne, et desservir nos villes, nos territoires, et nos sites olympiques :**

- ⇒ Une ligne de train Nice Genève de la mer à la montagne traversant les Alpes et les Sites Olympiques, ça crédibilise la candidature que notre Président de Région Renaud Muselier veut structurer incluant transports et dessertes des sites.
- ⇒ Offre actuelle de transport Nice Grenoble aventureuse et dissuasive. ALPAZUR était / sera rapide et sécurisé.
- ⇒ Notre Ministre des Transport et notre Président de Région Renaud Muselier ont annoncé 1,5 milliard pour améliorer nos transports régionaux: prévoir ALPAZUR!
- ⇒ Les voies ferrées de Nice à Digne et de Saint-Auban à Veynes Briançon sont en bon état grâce à notre Région : il faut valoriser ce patrimoine en le mettant en réseau. Ne manque que cette coupure de 22 km à régénérer pour un super réseau de Nice vers Grenoble, Genève, et Briançon. Prix : 30M€ max, mais plutôt 15M€.
- ⇒ Car le prix de 74M€ indiqué par le Grand Lab est infondé : voyez page 12, SNCF régénère les voies ferrées à 1,3M€/km en moyenne (0,5M€/km la dernière en Meuse).
- ⇒ Les élus, la population réclament le retour d'ALPAZUR, y compris en Suisse et en Savoie.
- ⇒ Le Grand Lab de SNCF RESEAU associant toute la population du bassin Digne Manosque Sisteron a conclu à la nécessité de désenclaver Digne par des navettes ferroviaires entre ces 3 villes.
- ⇒ Le PPRT de l'usine Akéma de Saint-Auban a bien été adopté avec toutes ses voies ferrées qui la traversent, toutes en service, y compris celle vers Digne dont la neutralisation ne commence qu'après la Durance.
- ⇒ Les médias (radio, presse) relaient les soucis de la population et publient régulièrement les espoirs concernant la voie Digne Saint Auban.
- ⇒ Madame Patricia Granet-Brunello, Maire de Digne et Présidente de Provence Alpes Agglomération à la conclusion du Grand Lab appelle à l'aide « *Nous avons la volonté de réactiver la ligne Digne Saint Auban, mais pas les moyens financiers* ».
- ⇒ Provence Alpes Agglomération espère inscrire la remise à niveau de Digne Saint Auban au contrat de plan 2027-2030, alors que la prochaine « Loi d'exception » devrait permettre d'inscrire ce financement dans les 384 M€ annoncés page 4.
- ⇒ La remise à niveau permettra Nice Grenoble Genève, Digne Avignon TGV, et les navettes Digne Manosque Sisteron : 12 à 30 M€ à répartir Etat, AURA, PACA, AGGLO, c'est peu cher, et encore moins si dans les 384 M€ annoncés page 4.
- ⇒ ALPAZUR n'a pas été arrêté faute de fréquentation, loin de là, mais pour cause de financement non conforme.
- ⇒ En option : trains directs Nice-Genève grâce au système d'écartement variable ALSTOM en service en Suisse.
- ⇒ Avec ou sans option, imaginez l'inauguration d'ALPAZUR, événement européen et olympique !