



Monsieur le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

## **Consultation publique CPER PACA : contribution du Collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes**

Le Collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes contribue depuis de nombreuses années à la sauvegarde et au développement des lignes de l'Etoile Ferroviaire de Veynes. Notre contribution portera ainsi sur les lignes Marseille – Briançon, Grenoble – Gap, Valence – Briançon (support de la ligne TET Paris – Briançon) ainsi que le Train des Pignes, anciennement connecté à l'étoile ferroviaire de Veynes (support de la ligne Genève – Nice). Nous concentrons notre attention sur ces lignes et par extension aux enjeux de mobilité sur les territoires desservis.

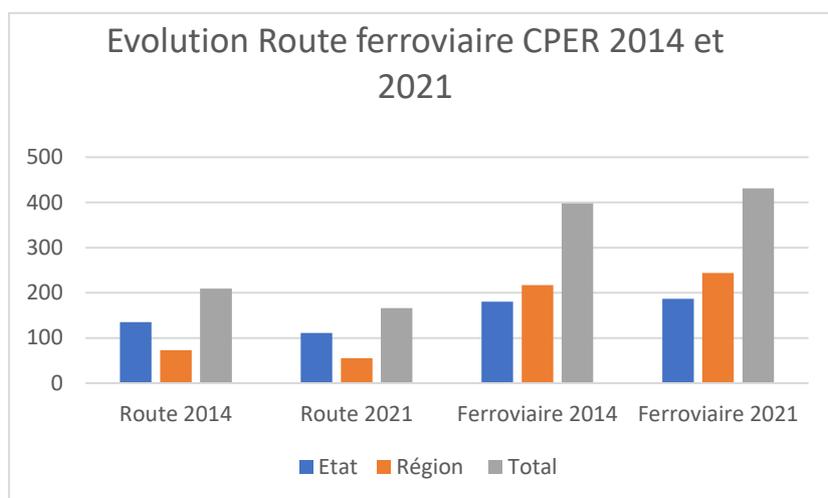
Le CEFV se mobilise depuis de nombreuses années pour la rénovation de l'infrastructure ferroviaire à travers les CPER 2021 – 2027 de la Région PACA et de la Région AURA. Il regrette que les CPER n'aboutissent qu'en cette fin d'année 2024 / début 2025 au regard des dysfonctionnements sur les lignes. La mise en œuvre en est d'autant plus compressée pour SNCF Réseau. Par ailleurs, une partie des financements contenus dans le CPER de la Région PACA, concernant les branches de l'étoile ferroviaire de Veynes (Gap – Grenoble et Briançon – Valence) en lien avec la Région AURA, était dépendant d'engagement de financement de ladite Région. C'est désormais fait, même si la procédure de consultation du public n'est pas lancée.

*Observation 1 : au vu du temps déjà perdu, le CEFV souhaite la signature du CPER Etat / Région en Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les meilleurs délais.*

*Observation 2 : Sachant que le CEFV s'occupe de l'ensemble des lignes ferroviaires constituant cette étoile ferroviaire, que celles-ci concernent deux régions AOT, PACA et AURA, et que la dynamique en terme de mobilités sur cette étoile ferroviaire implique un investissement en cohérence et concomitant sur l'ensemble des lignes, il semble alors indispensable que l'Etat assure beaucoup mieux la mise en cohérence des deux CPER afin que les effets des financements se cumulent dans une même perspective.*

Jean Pierre Farandou, Président de la SNCF, a bien appelé les différents députés lors de son audition en commission à surveiller que tous les budgets attribués aux différents CPER soient respectés lors du vote du budget 2025 du gouvernement et que tout soit voté pour pouvoir *appliquer les différents CPER signé sans manque de budget et sans défaillances de l'état à ce sujet.*

Le Collectif de l'Etoile ferroviaire de Veynes s'est penché sur l'évolution des financements de l'Etat et de la Région PACA pour la route et le rail pour les CPER 2014-2020 et 2021-2027.



Le financement total de l'Etat et de la Région PACA pour le transport est en légère hausse entre les CPER 2014 et 2021.

Observation 3 : La part attribuée pour la route est en baisse de 20% tandis que la hausse pour le ferroviaire est de 8%. Ceci constitue une évolution favorable au report modal sans constituer une rupture avec le CPER précédent eu égard à la priorité fixée par le CPER 2021/2027 (« les opérations favorables au report modal des personnes et des biens ont été retenues en priorité, en particulier en ce qui concerne le fer, le fret ferroviaire et les véloroutes »).

Ceci d'autant plus qu'une partie des financements destinés au SERM (Service Express Régional Métropolitain) comprend le financement d'opérations dédiés à la route (bus à haut niveau de service, etc) ; ils sont insérés dans le volet ferroviaire.

Le CEFV noté également que les valeurs du tableau où l'on compare les années 2014-2021 aux années 2021-2027 ne sont pas libellés en euro constant. Avec une inflation cumulée entre les deux années d'entrée de programme de 20% (un peu plus si l'on considère l'inflation sur le coût des travaux dans le secteur ferroviaire), l'évolution favorable est donc à nuancer.

Les montants prévus pour le financement de l'Etoile ferroviaire de Veynes sont précisés en annexe du projet de CPER (voir ci-dessous).

<b>Amélioration de la desserte des Alpes du Sud</b>	<b>151,00</b>	<b>61,47</b>	<b>61,49</b>	<b>28,05</b>
Régénération des branches de Grenoble, Valence et Aix (études et travaux)	140,00	57,47	56,49	26,05
- Lus-Aspres (études & travaux)	35,00	14,53	14,00	6,48
- Beauvières-Aspres-Veynes (études & travaux)	50,00	20,75	20,00	9,25
- Veynes-Aix (études & travaux)	52,00	21,58	20,80	9,62
- modernisation de la signalisation, de l'exploitation en gares et du système de télécommande centralisé (études)	3,00	0,61	1,69	0,70
Régénération de la branche Veynes-Briançon (Etudes)	6,00	3,00	3,00	0,00
Amélioration des temps de parcours sur la liaison Marseille-Briançon	5,00	1,00	2,00	2,00

Observation n°4 : le CEFV se félicite que le plan de financement soit donné par ligne. Il devra être articulé avec celui de la Région PACA pour les lignes interrégionales. Le CEFV s'interroge cependant sur la part qui reste à financer. S'agit-il de la seule contribution de SNCF Réseau ?

Les chiffres contenus dans le CPER sont à mettre au regard de ceux communiqués lors du Comité de pilotage ferroviaire inter-régional de Veynes le 19 septembre 2018. A noter qu'une partie des opérations prévues sur 2018 – 2022 n'ont pas été réalisées.

BRANCHE	SECTION	LINÉAIRE DE VOIE	2018 - 2022	2023 – 2027 (1)	TOTAL M € COURANTS
LIVRON - ASPRES	LIVRON – BEAURIÈRES (Pk 93) (AURA)	93 km	38 M€	45 M€ (2)	83 M€
	BEAURIÈRES (Pk 93) - ASPRES (PACA)	19 km	9 M€	23 M €	32 M €
VEYNES - BRIANÇON	VEYNES – BRIANÇON	84 km	34 M€	42 M€	76 M €
GRENOBLE - ASPRES	JARRIE – VIF (AURA)	7 km	4 M€	4 M€	8 M€
	VIF – LUS (AURA)	64 km	70 M€	40 M€	110 M€
	LUS- ASPRES (PACA)	20 km	20 M€	10 M€	25 M€
ASPRES- VEYNES	ASPRES – VEYNES	14 km	5 M€	13 M€	18 M€
VEYNES - AIX	VEYNES – AIX	173 km	11 M€	58 M€	69 M€
	TOTAL	474 km	191 M€ courants dont AURA = 74 M€ PACA = 117 M€	235 M€ courants dont AURA = 89 M€ PACA = 146 M€	426 M€ courants dont AURA = 163 M€ PACA = 263 M€

Observation n°5 : le plan de financement prévu au CPER 2021-2027 reste insuffisant au regard des chiffres communiqués lors du COFIL Interrégional de 2018. En particulier, les montants attribués pour la ligne Veynes – Briançon sont très inférieurs aux travaux nécessaires.

Par ailleurs, la France s'est vue attribuer les Jeux Olympiques d'hiver 2030. Dans ce cadre, « les pouvoirs publics poursuivront l'objectif de minimiser les constructions d'infrastructures nouvelles et de ne les envisager qu'à la condition qu'elles constituent un héritage utile aux territoires et cohérentes avec les projets locaux. Il s'agit donc essentiellement de moderniser les infrastructures et équipements existants et d'en optimiser l'usage ».

Observation n°6 : le CEFV se félicite de financement complémentaire éventuel pour l'infrastructure ferroviaire notamment pour les lignes Marseille - Briançon et Grenoble – Gap. Ces financements devront pouvoir aboutir à un service de qualité et en quantité au service des populations, et bien au-delà des seuls Jeux Olympiques d'hiver 2030.

Le CPER 2021 – 2027 précise que : « lorsque ces opérations seront réalisées, le transport ferroviaire devrait être plus attractif : les usagers devraient donc changer leur comportement, utiliser de manière plus importante de type de transport délaissant ainsi l'automobile. Les conséquences environnementales seraient donc favorables sur les émissions de gaz à effets de serre, la qualité de l'air (polluants atmosphériques), la maîtrise de l'énergie ». Le CEFV se félicite de ces objectifs.

Par ailleurs, la mesure 2 vise à « transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports collectifs performants, la mobilité partagée, la pratique du vélo, de la marche et une intermodalité performante ».

Ceci amène plusieurs remarques du CEFV :

- Les lignes ferroviaires doivent constituer la colonne vertébrale des mobilités,

- Avec actuellement 3 à 5 aller-retour quotidien par ligne, l'offre par train doit passer au cadencement pour constituer une alternative efficace et « délaissier l'automobile ».

Observation n°7 : lorsque plusieurs offres de transport collectif sont proposées, le train doit être privilégié. Les cars doivent permettre l'irrigation fine des territoires alpins (derniers kilomètres).

Dans un souci de bonne gestion de l'argent du contribuable, il serait souhaitable d'éviter les travaux d'infrastructure routière, visant à favoriser notamment le car, en parallèle des axes supports d'une ligne ferroviaire.

Observation n°8 : le CEFV souhaite le confortement des financements prévus pour la modernisation des infrastructures ferroviaires de l'Etoile de Veynes à travers le présent CPER. Les montants importants consentis par l'Etat et la Région PACA pour l'infrastructure justifient le recalibrage de l'offre de service proposée, en quantité et en qualité.

L'achat de matériel roulant constitue ainsi une autre priorité face à un parc ferroviaire vieillissant et insuffisant pour permettre des circulations supplémentaires. L'entretien du matériel devra se faire au plus près des besoins, Veynes, une proposition centrale et utile pour toutes les branches.

Le CEFV