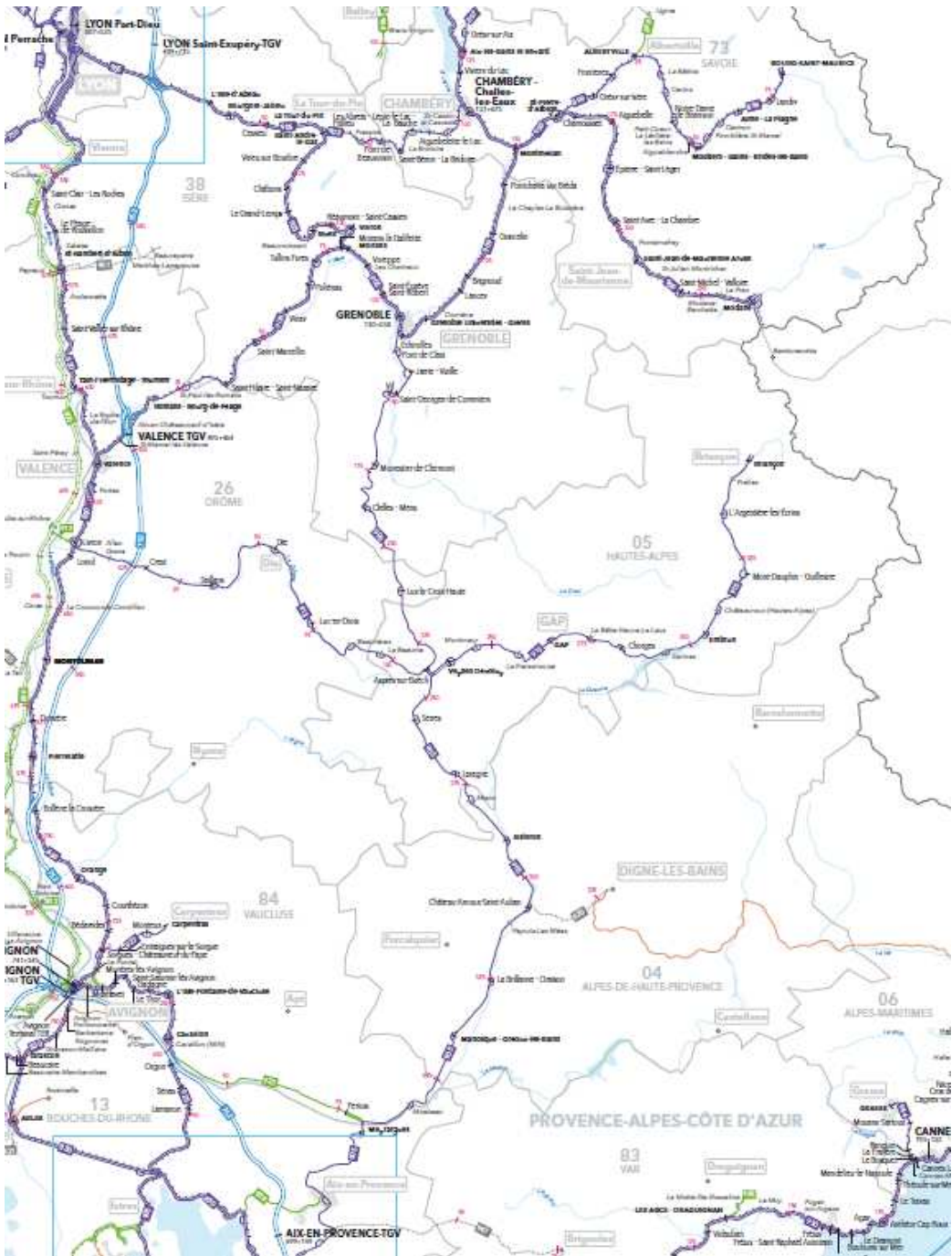


# Comité de pilotage interrégional Étoile de Veynes du 4 Décembre 2019

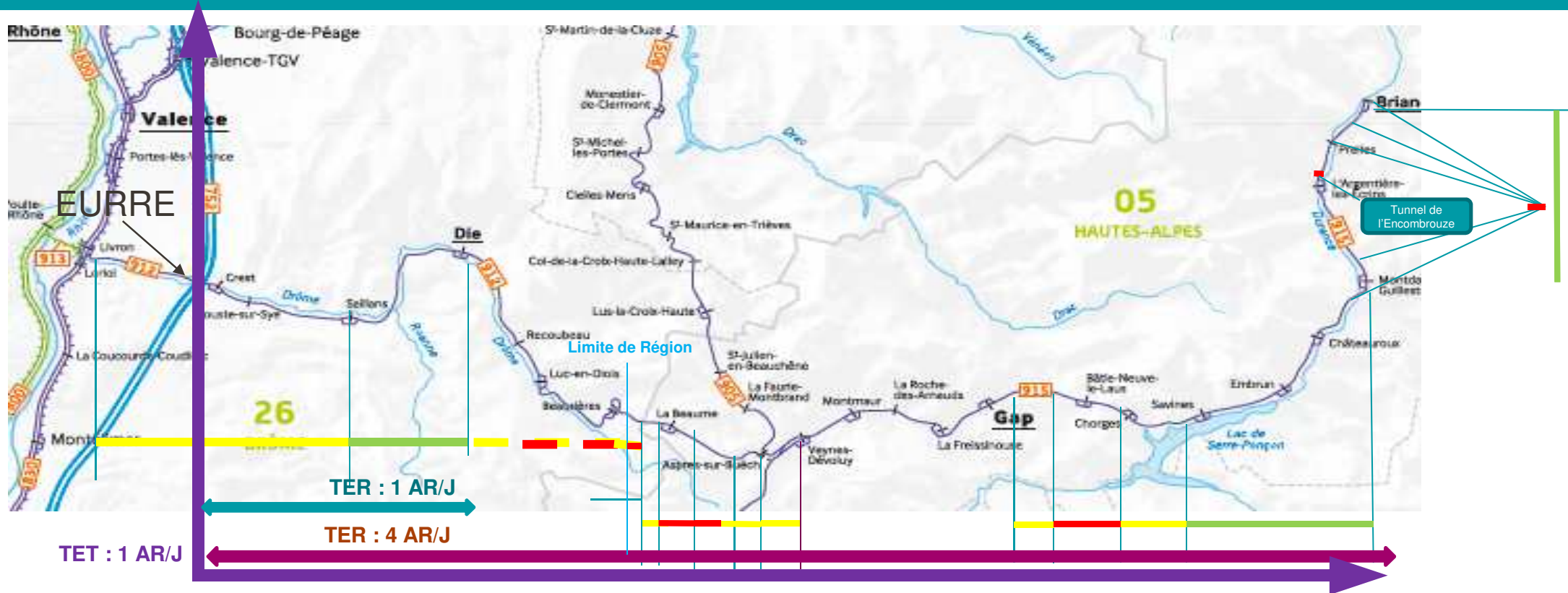
+ Valence, le 04 Décembre 2019  
Vdef



# ETOILE DE VEYNES



# LIGNE LIVRON-ASPRES-BRIANCON (1880) (220 KM)



## Auvergne Rhône Alpes (93 km / 42%) : LIVRON - BEAURIERES

Voie dans un état moyen à mauvais (rails : 35 ans, traverses : 57 ans)

## Provence – Alpes - Côte d'Azur (127 km / 58%) :

### **BEAURIERES - VEYNES (19 km)**

Voie dans un état mauvais (1930 à 1950) : 100% du segment doit être renouvelé dans la décennie à venir

### **VEYNES – BRIANCON (108 km)**

Tunnel de l'Encombrouze avec pathologies importantes

La voie est plutôt en bon état (même s'il reste des zones – environ 28 km - non modernisées)

→ Sans investissement : arrêt des circulations en décembre 2021 pour des raisons de sécurité (entre Eure et Beaurières + tunnel de l'Encombrouze)

# LIGNE GRENOBLE – ASPRES - AIX (1878) (271 KM)

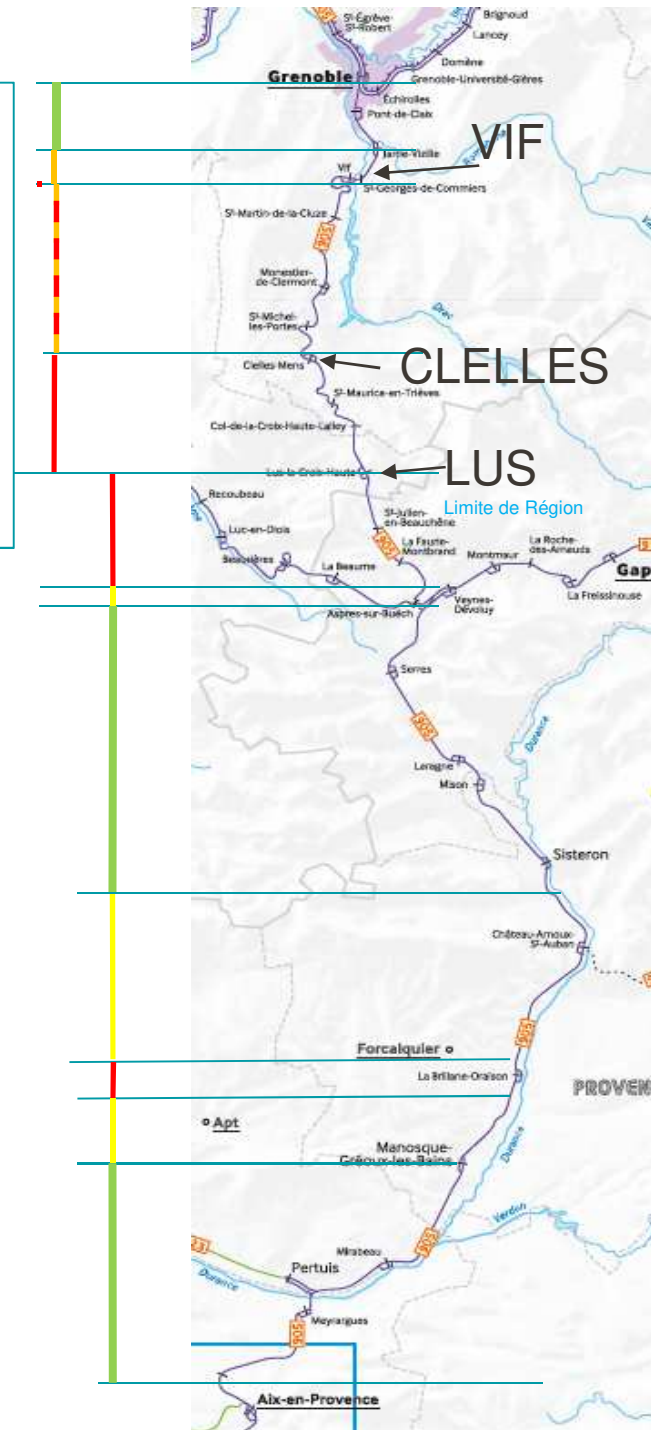
## Section Auvergne – Rhône - Alpes (71 km / 26% du linéaire) :

Au-delà de Vif, voie dans un état moyen à mauvais  
(rails : 54 ans, traverses : 73 ans)

## Section Provence - Alpes - Côte d'Azur (200 km / 74% du linéaire) :

Voie dans un état très mauvais entre Lus et Aspres (1960/80),  
et mauvais entre Aspres et Veynes (1930)  
L'état général est moyen à bon entre Aix et Veynes  
(zones modernisées de 1980 à 2010)

→ Sans investissement entre Vif et Lus : arrêt des circulations  
en décembre 2020 pour des raisons de sécurité



## Deux lignes en fin de vie avec un risque d'arrêt des circulations :

- Ligne Grenoble-Aspres (1878 - 271 km) : sans investissement entre Vif et Lus, arrêt des circulations en **décembre 2020** pour des raisons de sécurité.
- Livron-Aspres-Briançon (1880 - 220 km) : sans investissement, arrêt des circulations en **décembre 2021** pour des raisons de sécurité.

## Les travaux d'ores et déjà prévus et financés :

- 2020 :
  - **du 18 mai au 26 juin (6 semaines)** : travaux programmés entre Grenoble et Vif (voie, ouvrages d'art, signalisation) : 3,58 M€ ;
  - **du 20 mai au 2 Juillet (6 semaines)** : travaux programmés entre Livron et Eurre : 1,3 M€ ;
- 2021 :
  - **du 15 mars au 12 décembre (9 mois)** : travaux Livron-Aspres-Veynes : 57 M€ (part travaux) ;
  - **du 15 mars au 27 août 2021 (5,5 mois)** : tunnel de l'Encombrouze : 2,85 M€.

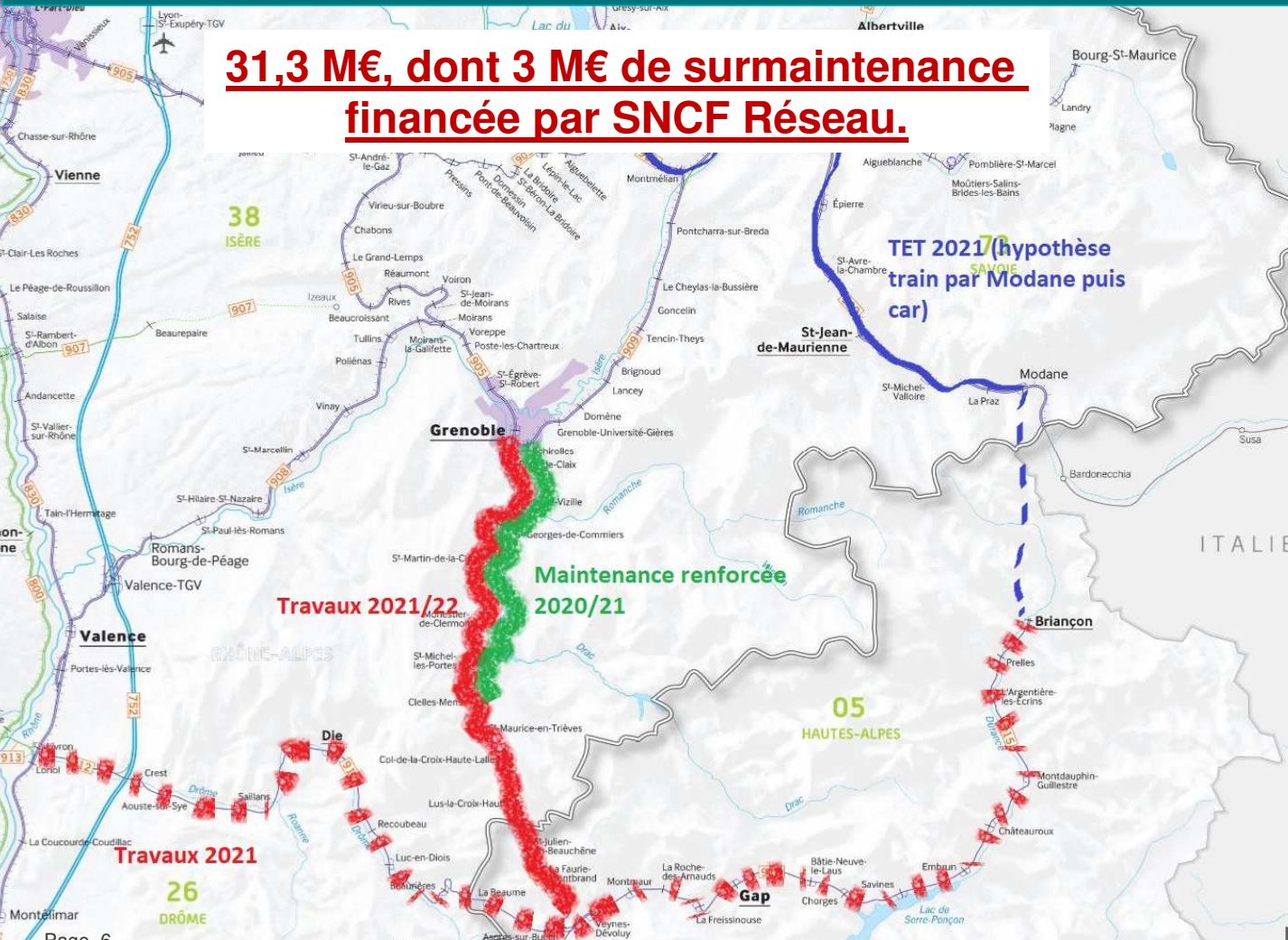
# ETOILE DE VEYNES

## SCENARIO RETENU PAR LA MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET LE SECRÉTAIRE D'ETAT POUR GRENOBLE-GAP-BRIANCON ET LE TET DE NUIT

circulation du TET par substitution cars ou solution mixte fer/car

- travaux en 2021/22 sur Vif – Aspres
- maintien des circulations TER 2021 sur Grenoble - Clelles

**31,3 M€, dont 3 M€ de surmaintenance financée par SNCF Réseau.**



	2020	2021	2022
TER Grenoble Gap	Circulations interrompues lors des travaux Grenoble-Vif (18 mai au 26 juin)	Circulations possibles jusqu'à <b>Clelles</b>	Circulations possibles à compter de l'automne 2022
TER Gap Briançon	Pas d'impact travaux	Suppression de 1 TER quotidien et 2 TER hebdomadaires entre Gap et Briançon en soirée	Pas d'impact travaux
Train de nuit	OK sur Livron-Aspres-Gap Circulations interrompues lors des travaux Livron Eurre (25 Mai au 26 Juin)	Fer Paris-Modane + Car (du 15 mars au 15 décembre)	OK sur Livron-Aspres-Gap

# ETOILE DE VEYNES : FOCUS SUR GRENOBLE – GAP - BRIANÇON

## SCENARIO RETENU PAR LA MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET LE SECRÉTAIRE D'ETAT POUR GRENOBLE-GAP-BRIANCON ET LE TET DE NUIT

- circulation du TET par substitution cars ou solution mixte fer/car
  - travaux en 2021/22 sur Grenoble – Aspres - Briançon
- maintien des circulations TER 2021 sur Grenoble - Clelles

### Faisabilité industrielle

- Le maintien de circulations TER en 2021 nécessite la réalisation d'une maintenance renforcée en 2020/21 d'environ 3 M€.
- Une dérogation d'exploitation (permise par la maintenance renforcée ci-dessus et la mise en place d'une surveillance renforcée) sera mise en œuvre, pouvant toutefois conduire à une suspension d'exploitation SANS PREAVIS dès que les valeurs limites techniques de certains composants seront atteintes (risque de fermeture « du jour au lendemain »). **Cette dérogation sera uniquement envisageable avec l'engagement financier des partenaires sur les travaux 2021/2022, et sera prise en réponse à une demande écrite de l'Etat de maintenir les circulations sur cet axe en 2021.**
- Le calendrier permettant d'imaginer par ailleurs des travaux à compter de fin 2021 reste très serré et dérogatoire, en parant au plus urgent afin d'éviter une fermeture durable de la ligne. Dans cet esprit, des ralentissements de vitesse pourront intervenir afin de ne pas alourdir le programme de travaux.
- Il permettra d'envisager une réouverture de la ligne des Alpes entre Grenoble et Aspres dès la fin de ces travaux en 2022. Bien que hors des process normaux d'études, de définition de programmes et de procédures achats, SNCF Réseau s'engage ici à mettre en place les moyens nécessaires pour réaliser un programme de travaux 2021/22 entre Vif et Aspres,
- Ressources SNCF Réseau non programmées pour ces études et ce chantier, et donc à mobiliser en supprimant ou décalant d'autres opérations.
- Les zones traitées (prévisionnel de 14,5 km de voie, 8 Ouvrages en terre, 5 ouvrages d'art et 6 tunnels) le seront de façon pérenne. Pour autant, les ralentissements perdureront sur les zones de voie et les ouvrages non traités, Une seconde phase de travaux sera nécessaire à l'horizon 2024 pour pérenniser la ligne, La consistance de cette seconde phase est en cours de caractérisation dans l'Etude Préliminaire coté Auvergne Rhône-Alpes, et sera conforme au diagnostic de l'Etoile de Veynes réalisé en 2018 coté Provence – Alpes – Côte d'Azur.

# ETOILE DE VEYNES : FOCUS SUR GRENOBLE – GAP - BRIANÇON

## SCENARIO RETENU PAR LA MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET LE SECRÉTAIRE D'ETAT POUR GRENOBLE-GAP-BRIANCON ET LE TET DE NUIT

- circulation du TET par substitution cars ou solution mixte fer/car
  - travaux en 2021/22 sur Grenoble – Aspres - Briançon
  - maintien des circulations TER 2021 sur Grenoble - Clelles

### Coût financier :

- Travaux 2021 sur Grenoble – Aspres – Briançon :
  - 22,5 M€ côté Auvergne Rhône-Alpes
  - 5,8 M€ sur le tronçon Lus- Aspres + 2,85 M€ sur Veynes – Briançon pour le tunnel de l'Encombrouze côté Provence – Alpes - Côte d'Azur.
- Maintenance renforcée 2020 sur Grenoble – Clelles : 3 M€

**Soit, pour Grenoble Veynes, un total de 31,3 M€**, dont 3 M€ de surmaintenance financée par SNCF Réseau et 28,5 M€ d'investissements cofinancés pérennes.

**Soit pour Veynes-Briançon un complément de financement de 1,75 M€** du tunnel de l'Encombrouze que la Région SUD et l'Etat acceptent de financer avec un solde assumé par SNCF Réseau sauf cas de force majeure.

### Choix du scénario :

- Le maintien des circulations entre Grenoble et Clelles en 2021 génère des coûts frustratoires que SNCF Réseau accepte de prendre en charge;
- Cette double solution permet, sous réserve de la mise en place des financements, de «sauver» les trois lignes
- Elle pourrait être appuyée dès le début de l'année 2020 par une communication positive en phase de concertation et de chantiers pour valoriser l'engagement de l'ensemble des partenaires pour un maintien durable du service sur ces lignes;



# SCENARIO RETENU PAR LA MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET LE SECRÉTAIRE D'ETAT POUR GRENOBLE-GAP-BRIANCON ET LE TET DE NUIT

## VALIDATION DU PLAN DE FINANCEMENT À 28,3 M€ + 3M€

GRENOBLE - GAP	Auvergne Rhône-Alpes (K€)	Provence – Alpes - Côte d'Azur (K€)	Total (K€)
Etat	7 950	2 400	10 350
Région Auvergne Rhône-Alpes	6 000		6 000
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur		2 400	2 400
SNCF Réseau	1 910	500	2 410 + 3 000 de surmaintenance
CD 05		500	500
CD 38	2 000		2 000
GAM	2 000		2 000
<b>Reste à financer</b>	<b>2 640</b>		<b>2 640</b>
<b>TOTAL</b>	<b>22 500</b>	<b>5 800</b>	<b>28 300</b> <b>+ 3 000 de surmaintenance SNCF R</b>

Tunnel de l'Encombrouze Veynes – Briançon <u>Complément de financement aux 1,1 M€ engagés</u>	Provence - Alpes - Côte d'Azur (K€)	Total (K€)
Etat	800	1750
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	800	
SNCF Réseau	150	

Les participations Etat et Région Provence Alpes Côte d'Azur sont des participations maximales (sauf cas de force majeure). Si nécessaire à l'issue des études , SNCF Réseau se chargera de trouver le complément de financement.

**Auvergne Rhône-Alpes :**

- Phase Investigations + Etudes APO + DCE : **2,5 M€** → signature de la convention de financement (CFI) correspondante en Janvier 2020
- Phase Travaux : **20 M€**, CFI à planifier pour Janvier 2021

**Provence - Alpes - Côte d'Azur :**

- AVP/PRO/REA (Lus – Aspres – Briançon) : **5,8 M€ + 1,75 M€ = 7,55 M€**, CFI à présenter en janvier 2020.

⇒ Compte tenu des échéances administratives (délibérations, signatures, instances SNCF Réseau), il est proposé que les partenaires adressent au plus tard fin janvier 2020 un courrier d'engagement de financement à SNCF Réseau.

# SCENARIO RETENU PAR LA MINISTRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE ET LE SECRÉTAIRE D'ETAT POUR GRENOBLE-GAP-BRIANCON ET LE TET DE NUIT SUBSTITUTION POUR LE TET DE NUIT BRIANÇONNAIS (COMPLÉMENTS DEMANDÉS POST-RENCONTRE DU 26/09)



## Scénarios étudiés pour la substitution vers le Briançonnais :

### Un train de nuit + car avec correspondance à Modane

Un trajet par train de nuit doit être terminus Modane (matériel non adaptable à la réglementation italienne pour Oulx)  
Cette solution paraît envisageable pour un départ fin de soirée et arrivée en pré-matinée avec pré/post acheminement car

### Un tgv d'extrême soirée/extrême matinée paris <> Oulx avec correspondance car

Sujet en cours de demande auprès de TGV: selon les premières études, il n'existe pas de rame grande vitesse adaptée vers l'Italie disponible pour Oulx permettant d'ajouter un car en correspondance dans les horaires demandés (la desserte en parc optimisé ne permet pas d'ajouter de fréquence supplémentaire en soirée ni de modifier les roulements actuels). Un décalage de fréquences a également été étudié mais déséquilibrerait les roulements (ce qui entraînerait des suppressions de fréquences)

\* La solution privilégiée à ce jour est train de nuit Paris-Modane + car, mais les analyses se poursuivent

## Substitution pour le Gapençais :

### Demande de doublement d'un train/tranche complémentaire vers le gapençais + car (avec terminus train à valence)

Il n'existe pas de solutions pour disponibiliser de nouvelles ressources matérielles et humaines nécessaires pour deux trains de nuit, avec la contrainte additionnelle de mobilisation du parc programme ( rénovation des voitures de nuit).

Etant donnée la répartition des flux de voyageurs du TET actuel entre le gapençais et le briançonnais (1/4 – 3/4), le convoi TET sera unique (orienté sur Modane).

Afin d'éviter une correspondance TET + Car à partir de Modane vers la Drôme et le bassin de GAP trop pénalisante en temps de parcours, le gapençais sera desservi avec affrètement spécifique d'un car direct à partir de Paris-Austerlitz vers la Drôme/Gap (pour de meilleurs confort/temps de trajet)

Des dessertes GV existent pour la vallée de la Drôme : environ 14 AR directs Valence /jour dont 1 départ après 20h

Solution vers Gap et pour compléter la desserte de la vallée de la Drôme en desserte nocturne : mise en place d'un autocar direct à haut niveau de confort (avec prestations améliorées à l'étude: wifi, couvertures...)

## SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS DE SUBSTITUTION DU TRAIN DE NUIT PARIS-BRIANÇON

### TEMPS DE TRAJET *estimés*

<p><u>Desserte Paris - Bassin Briançonnais</u></p> <p>Trajet TET en correspondance routière à Modane (Complément routier du trajet TET par car entre Modane et le Briançonnais)</p>	<p>(Paris ↔ Modane) + trajet car à destination du Briançonnais: <i>Chorges, Embrun, Montdauphin Guillestre, L'Argentière-Les-Ecrins et Briançon</i></p>	<p><b>env. 11h30</b></p>
<p><u>Desserte Paris – Bassin de Gap</u></p> <p>en trajet autocar de confort (Substitution routière du trajet TET Paris-Gap + arrêts intermédiaires)</p>	<p>(Paris ↔ Crest, Die, Veynes Devoluy, Gap) 4 arrêts</p>	<p><b>env. 11h30</b></p>

*(meilleures estimations, variables en fonction des arrêts-horaires demandés / trafic routier et approche IDF)*

- Grand Tourisme 53 places
- Equipement PMR avec ascenseur
- Climatisation / WC
- Sièges inclinables / Repose-pieds
- Equipements confort à ajouter (couvertures...)



**Rappel: solutions desserte complémentaire de la Grande Vitesse - à l'étude**

# ÉTOILE DE VEYNES : RAPPEL DES FINANCEMENTS À 10 ANS

	Section	linéaire	2015/22	2023/27	TOTAL 2015/2027 M€ courants
Livron Veynes	Livron Beaurières	93 km	<u>4+1,3+44,8</u> M€	33,3 M€ (2)	88 M€
	Beaurières Veynes	33 km	<u>2+12+2,6 M€</u>	37M€	54 M€
Grenoble Aspres	Jarrie-Vif	7 km	<u>3,6 M€</u>	4 M€	7,6 M€
	Vif – Lus	64 km	22,5 M€	87,5 M€ (1)	110 M€
	Lus - Aspres	20 km	5,8 M€	24,2 M€	30 M€
Veynes – Briançon	Veynes – Briançon	84 km	<u>3 + 19 + 1,1</u> <u>M€ +</u> 1,75 M€ (3)	73M€	98 M€
Veynes - Aix	Veynes - Aix	173 km	0 M€	69 M€	69 M€
TOTAL		474 km	123,5 M€	332,9 M€	456 M€

Auvergne  
Rhône-Alpes

Provence -  
Alpes - Côte  
d'Azur

44,8 M€  
=  
CFI signée  
et/ou plan de  
financement  
finalisé

(1) à éclairer par une Etude Préliminaire en cours

(2) à éclairer par l'Etude Préliminaire à lancer en 2020 (prévisionnel de 90 M€ sur 2026 – 2030)

(3) Tunnel de l'Encombrouze

**MERCI DE VOTRE  
PARTICIPATION**