



Fiche bilan sur les transports

I- Contexte

Depuis 2002, les Régions sont les autorités compétentes pour les transports collectifs régionaux.

La Région définit l'offre de transport :

- la desserte (fréquence des trains, horaires, arrêts en gare) ;
- la tarification régionale ;
- les objectifs de qualité du service dans les gares et dans les trains.

Elle assure :

- le financement des investissements de matériel, d'infrastructures et de pôles d'échanges,
- l'équilibre financier des services de transport régionaux,

... et contribue au développement de l'écomobilité : transports collectifs urbains, vélos.

La Région est responsable de trois réseaux de transports collectifs :

- TER : Trains Express Régionaux
- LER : Lignes Express Régionales par autocar
- Chemins de Fer de Provence (CP) : ligne Nice/Digne-les-Bains

Le réseau régional de transport en chiffres :

- 700 TER par jour, près de 40 millions de voyageurs par an.
- 172 LER par jour, près d'un million de voyageurs par an.
- 44 trains sur les Chemins de Fer de Provence par jour, près de 400 000 voyageurs par an.

II- Lignes Express Régionales

- La Région a mis en place une desserte par autocars, en complément des lignes ferroviaires, afin de répondre aux besoins de l'ensemble des territoires de Provence-Alpes-Côte d'Azur, notamment les Alpes.
- A cette fin, elle passe des marchés publics avec des transporteurs privés qui assurent la mise en œuvre des services autocars.
- Les LER desservent également les gares TGV d'Aix-en-Provence et d'Avignon ainsi que les aéroports de Nice et Marseille-Provence.
- Le réseau des Lignes Express Régionales compte aujourd'hui 22 lignes permettant de desservir plus de 300 communes sur l'ensemble du territoire.
- Actuellement, 172 dessertes LER circulent tous les jours, soit plus d'un million de voyageurs par an.
- Pour 2014, la Région alloue un budget d'environ 10 millions d'euros au réseau LER.



Le réseau des Lignes Express Régionales (LER) comporte 22 lignes routières parcourant l'ensemble du territoire régional. Adopté en 2007 suite à l'intégration des anciennes lignes TER sur route sous l'autorité directe de la Région, ce réseau s'est construit progressivement par des lignes très hétérogènes.

Les LER répondent à plusieurs fonctions :

- maillage entre les pôles urbains régionaux ;
- compléments de desserte à certaines heures sur des axes TER ou les Chemins de fer de Provence (CP) ;
- compléments de parcours de maillage régional à partir de certains axes TER (exemple : Digne – Val de Durance) ;
- désenclavement et desserte du territoire par cabotage.

Les LER proposent un service de qualité, en effet, et enregistrent des résultats qualité très satisfaisants :

- **un taux de conformité de 86,89 % lors des contrôles qualité,**
- **un taux de satisfaction de 81,7 % lors des enquêtes de satisfaction,**
- **un taux de suppression de 0,13 %,**
- **un taux de ponctualité de 82,8 %.**

Un maillage fin du territoire grâce à l'offre régionale de transports combinés

- 350 communes desservies par les transports régionaux,
- 147 gares et points d'arrêts ferroviaires,
- Connexions facilitées vers les ports, gares TGV et aéroports

III- TER

1. Le constat en chiffres sur le mandat

- Une offre multipliée par 2,5 (près de 600 TER quotidiens)
- 100.000 voyageurs par jour en 2014, et la plus forte augmentation pour la fréquentation de toutes les Régions depuis 2010.
- Un effort financier gigantesque pour combler nos retards : plus de 3 milliards investis dans la modernisation du réseau, l'ouverture de nouvelles lignes (Cannes-Grasse, Avignon-Carpentras), l'acquisition de nouvelles rames (encore 240 millions pour cette mandature), le programme de rénovation des gares et la réalisation de pôles d'échanges multimodaux... Et un devis de fonctionnement annuel en constante progression (260 millions versés à la SNCF en 2014).
- Une politique tarifaire rénovée avec la gamme Zou ! mise en œuvre en septembre 2011 (160.000 titulaires de cartes Zou dont 45.000 jeunes qui bénéficient de la gratuité sur les trajets domicile-lieu d'études).



- La reprise en régie (Régie Régionale des Transports) des Chemins de Fer de Provence et la modernisation de la ligne Nice-Digne (90 millions investis depuis 2007).

2. Le contexte

- Après deux années de redressement au début de ce mandat, une qualité de service toujours dégradée, l'une des plus mauvaises de France avec un taux de régularité de 81% en 2014 (et 1 train sur 10 supprimés). L'exploitant souffre de la multiplication des travaux de rénovation sur un réseau congestionné, du manque de fiabilité de son parc roulant, d'une forte culture de la conflictualité sur le plan social... Nous allons encore « récupérer » en octobre 15 millions d'euros au titre des dysfonctionnements 2014.

IV- Chemins de fer de Provence

1. Le contexte

Après des décennies de sous-investissement, la pérennité de la ligne était menacée. Les travaux menés dans le cadre du précédent CPËR ont permis de sauver l'infrastructure : 75 km de voie renouvelés, ouvrages réparés, zones de chutes de pierres sécurisées, 18 km de ralentissements supprimés.

Des résultats significatifs ont été obtenus en termes de sécurité, confort pour l'utilisateur.

Les investissements réalisés : 30,75 M€ cofinancés par le Département des Alpes de Haute-Provence (7,75 M€) et l'Etat (2,5 M€)

Une hiérarchisation imposée par des contraintes financières

L'appréciation croisée des risques pris au regard des dégradations de l'ouvrage (risque élevé/ moyen/ faible) et son importance stratégique pour la ligne

- ❖ Voie : priorisation selon deux paramètres, état de la voie et performance
- ❖ Ouvrages d'art : la conjonction du niveau de risque pour la sécurité ferroviaire et du surcoût engendré par l'état plus ou moins dégradé de l'ouvrage
- ❖ Passages à niveau : la sécurité et la fiabilité



2. L'enjeu fort à court terme

Le projet de régénération doit permettre la poursuite des travaux de sécurisation de la ligne et sa remise à niveau dans un objectif de renforcement de la sécurité et d'amélioration de l'attractivité, avec le maintien à service constant.

3. Déclinaison du projet par grand domaine d'investissements

LA VOIE : 13.5 M€ pour la réalisation de renouvellement de 15 km en ligne (5 M€), 13.5 km en gare (4.5 M€) et 80 appareils de voie (4M€).

LES OUVRAGES 12 426 830 € HT

Ponts métalliques	3 315 000 €
Ponts en maçonnerie	965 000 €
Murs de soutènement	350 000 €
Tunnels et ponts-canaux	2 880 000 €
Protections hydrauliques	1 055 000 €
Falaises et talus	994 100 €
Etudes et maîtrise d'œuvre (10%)	955 910 €
Provisions et aléas (20%)	1 911 820 €
TOTAL HT	12 426 830 €

LES PASSAGES A NIVEAU (PN) : 1 000 000 € pour la rénovation des 10 PN SAL existants suivant le diagnostic réalisé en 2013

LA SIGNALISATION : 300 000 € (correspondant à la phase d'étude : faisabilité et maîtrise d'œuvre)

Le projet vise à mettre en place une signalisation de Plan-du-Var à Digne adaptée aux spécificités du réseau : à faible trafic et voie unique

AMENAGEMENT DES QUAIS ET ACCESSIBILITE PMR : le projet vise réaliser les études et travaux des gares les plus fréquentées : Puget, Entrevaux, Annot, Thorame, St André et Digne

Quais 1 000 000 € d'études et travaux

Bâtiments 5 000 000 € d'études et travaux