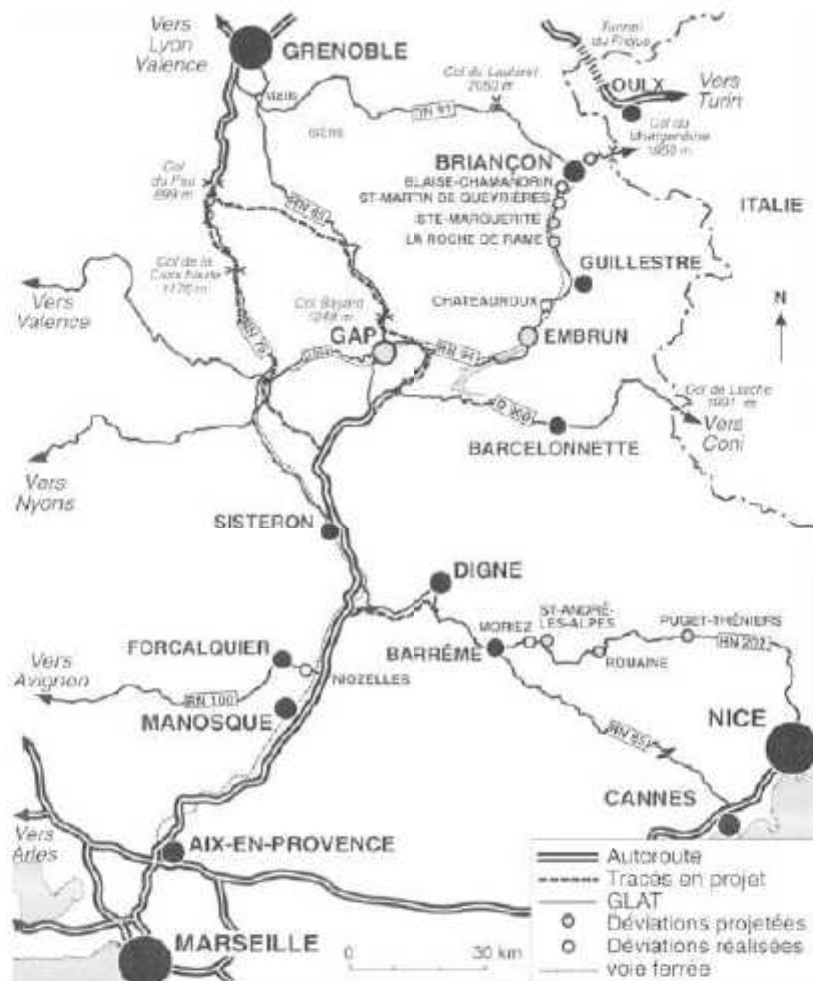
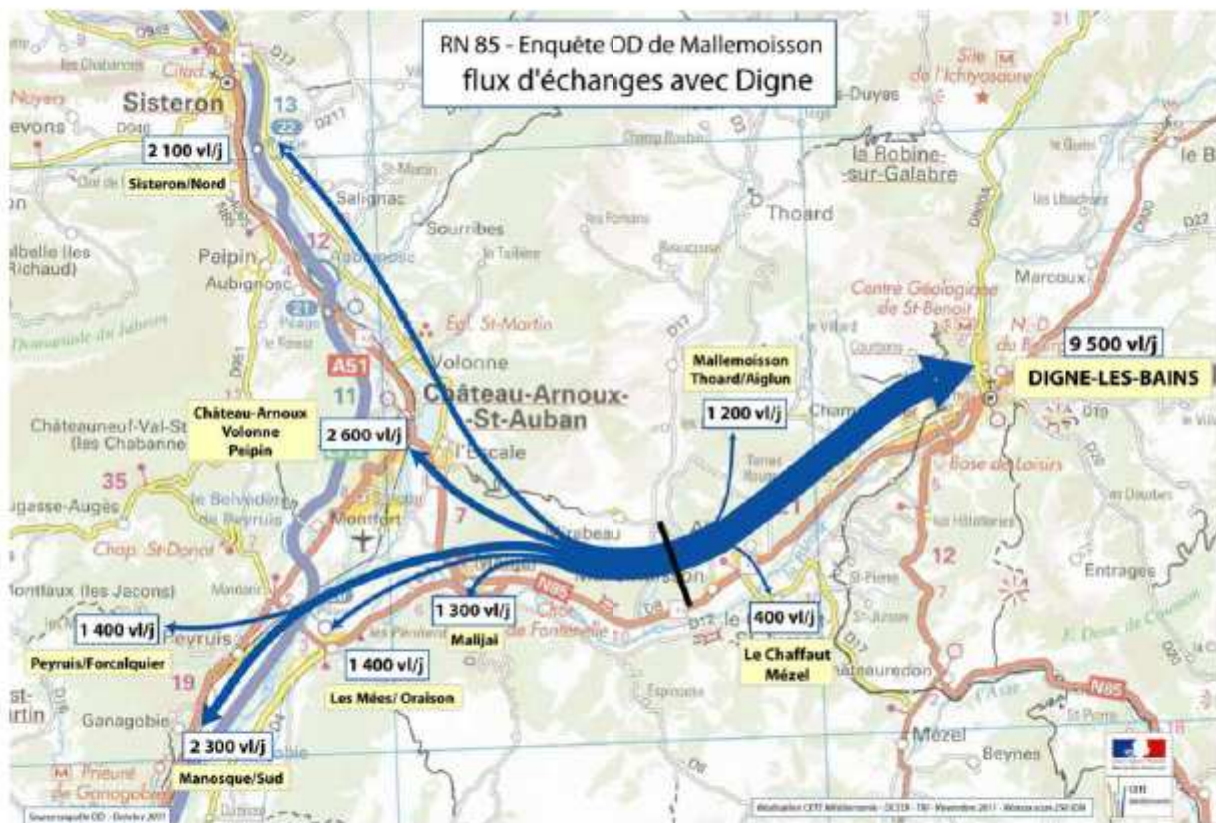


# MOBILITÉ TRANSPORTS

Janvier 2018



## BASSINS BLÉONE-DURANCE



## **Sommaire :**

1/ Etat des lieux - Contexte sociétal - Objectifs projet.....	page 3
2/ Les liaisons routières.....	page 10
3/ Les itinéraires cyclables.....	page 14
4/ Les infrastructures ferroviaires.....	page 16
5/ Le projet global Bléone - Durance.....	page 18
6/ L'usine Arkema.....	page 25
7/ La réponse adaptée aux besoins de mobilité.....	page 26

## **Annexes**

page 30

# I / ÉTAT DES LIEUX- CONTEXTE SOCIÉTAL- OBJECTIFS PROJET

- L'opinion publique, dans un pays où l'industrie automobile prenait de plus en plus d'importance et où la voiture particulière tendait à devenir une religion nationale, glissait peu à peu de l'indifférence vis à vis du rail à une sorte de dédain ironique. A preuve, les propos délirants tenus contre les chemins de fer par un hebdomadaire qui avait sur l'opinion un impact considérable et exprimait admirablement l'esprit de **certaines Français fermés à la fois à toute compréhension internationale et à toute perspective intérieure à long terme.**

La multiplication des services ouvriers dans la banlieue de Nice, et des autorails pour les fervents de la neige à destination de Thorame, c'est-à-dire de la Foux d'Allos, en hiver, montrent, comme l'a écrit un des meilleurs connaisseurs des problèmes humains des Alpes du Sud, M. Barbier, qu'« il ne s'agit pas d'une ligne moribonde ».

L'opinion commence à comprendre que ce sont **les camions qui polluent et non les locomotives, que la taxe à l'essieu est bien insuffisante pour réparer les graves dommages causés aux routes par les poids lourds.**

On commence à savoir qu'une voie ferrée double débite autant de voyageurs et de marchandises que 18 voies d'autoroute avec 5 fois moins d'énergie. On se rend compte que le train représente le minimum d'encombrement pour le maximum de sécurité.

De la sorte, des améliorations à la situation actuelle sont concevables et réalisables - par exemple dans nos Alpes méridionales.

**Les autorails omnibus devraient être rétablis autour de Veynes et de Saint-Auban, et de Digne en Avignon par Pertuis.**

*A la fin d'une période de croissance sauvage de moins de trois décennies, au début d'une nouvelle étape où il faudra cesser de gaspiller l'énergie et veiller davantage à la qualité de la vie, on devrait bien envisager, ici comme ailleurs, les solutions qui accordent le maximum de confort avec le maximum de discipline collective.*

JEAN GUITER

## **CONTEXTE SOCIÉTAL - POLITIQUE**

Les orientations politiques peuvent diverger mais il émerge un élément clé afin que chaque partie du territoire des Alpes de Haute Provence continue à vivre et se réduise pas à un camp d'indiens : **le lien.**

Comme évoqué précédemment la difficulté pour établir ce lien physique est de composer avec la complexité des reliefs du département.

Inutile d'aggraver la situation en mettant la pression sur le peu de foncier disponible dans les vallées et **valorisons plutôt les infrastructures déjà disponibles.** Cela s'appelle l'OPTIMISATION, nécessaire pour une bonne gestion financière.

Chaque secteur pourra alors bénéficier des retombées socio-économiques qui en découleront.

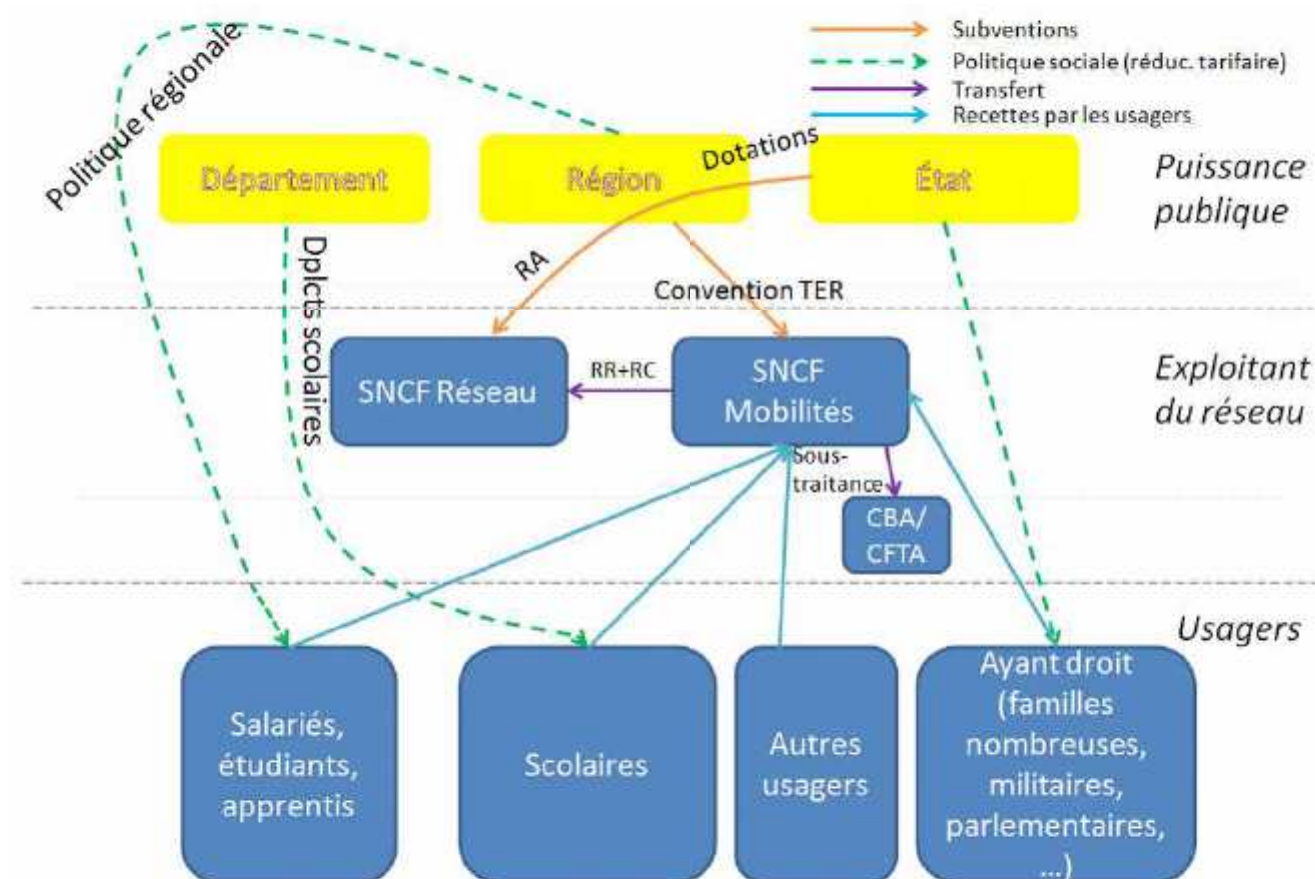
Que ce soit le développement de TPE ou PME et malgré le déploiement de la fibre (qui n'alimentera pas tout le monde) il est prépondérant que les axes permettant le déplacement soient rendus FLUIDES.

**Dans les zones plus peuplées il faut utiliser toutes les ressources existantes pour désengorger les flux de mobilité.**

Le 9 août 2017, le premier ministre a adressé une lettre de mission au Ministre des transports. Celle-ci se décline en 5 chapitres...

1. Vous mettez en place une stratégie des mobilités adaptée aux besoins de la population.
2. Vous rétablirez un financement réaliste des infrastructures de transport.
3. Vous veillerez à ce que l'ouverture à la concurrence soit bénéfique pour l'ensemble du secteur.
4. Vous veillerez à soutenir les filières logistiques et industrielles.
5. Vous relèverez les nouveaux défis en matière de sécurité et de sûreté et améliorerez l'efficacité de l'action publique.

=> Nous **vous** proposons un projet de mobilité en Haute-Provence qui s'inscrit dans 4 lignes sur 5 !



**Le problème de l'attractivité du train, c'est que l'on continue à développer à tout prix celle de la route, sans jamais se remettre en cause. (Olivier RAZEMON - Le Monde)**

## OBJECTIFS PROJET

# Pour une mobilité durable en Haute-Provence

### 🚩 La Haute-Provence : territoire pilote pour construire la mobilité de demain

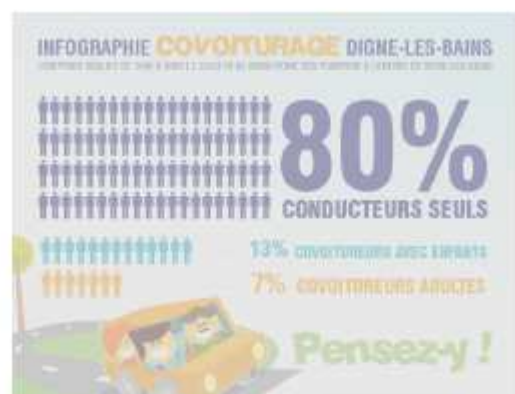
Les associations : Association pour le Libre accès des Alpes du Sud (ALAS), NOSTERPACA, Volontés Citoyennes et la FNAUT, ont décidé de constituer un collectif : « Collectif Mobilités Alpes du Sud » pour étudier, proposer et soutenir tout projet ou solution concernant LA MOBILITE Durable.

Ce collectif est attentif à l'avenir économique de notre région et plus particulièrement de celui des Alpes du Sud. Nous pensons que la mobilité est un enjeu important pour les territoires. Les lois de transition énergétique, d'aménagement et d'urbanisme, l'évolution des comportements, les besoins de prise en compte de la pollution favorisent les projets globaux de mobilité permettant de concevoir des transports plus propres et plus performants.

*Pour rappel « Une pétition demandant la réactivation de la ligne Digne-les-Bains– Val de Durance a obtenu 6900 signatures dont plusieurs dizaines d'élus y compris plusieurs députés nationaux et européens ».*

**Nous souhaitons vous faire partager une idée de plan de mobilité (rendus obligatoires à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 (LTECV) pour les entreprises qui regroupent plus de 100 collaborateurs sur un même site ou plans de déplacements (Entreprises PDE et Inter entreprises PDIE, Administrations PDA)**

Leur mise en œuvre montre qu'il est possible d'augmenter sensiblement le nombre de salariés qui délaissent leur voiture, de limiter le nombre de places de parking et de favoriser l'usage du covoiturage et des transports en commun et du vélo.



Demain il faudra se déplacer :

- de façon **plus économe en énergie** autant à l'intérieur du territoire que de et vers les territoires voisins.
- dans un contexte qui tend à limiter les GES (gaz à effet de serre)

Pour cela le projet de mobilité doit être **porteur de développement économique, créateur de lien social, porteur de sécurité dans les transports** et apporter un **désenclavement** important pour un territoire vivant en partie du **tourisme** et comprenant une part importante de personnes âgées et de personnes sans voiture.

Le territoire inclus dans le triangle Sisteron/Digne-les-Bains/Manosque comprend plus de **110 000 habitants, il est l'espace le plus densément peuplé** des Alpes de Haute-Provence.

Il est le lien direct avec les départements environnants (axe routier et ferré Nord-Sud).

Il est souhaitable qu'il existe un acteur unique ou une formalité unique pour simplifier les trajets et du coup augmenter le nombre d'usagers.

**La réouverture de la ligne ferrée Digne les Bains –Saint-Auban est l'axe existant à exploiter.**

Ces derniers mois plusieurs réouvertures de voies ferrées ont eu lieu en France : Oloron/Bedous (24,7km juin 2016 en attendant Bedous/Canfranc) Chartres/Voves (25km décembre 2016) Breauté-Beuzeville/Fécamp (19,7km décembre 2016) et courant 2018 Belfort/Delle (22km).

=>Ainsi, le train est considéré par des décideurs comme une composante de la mobilité pour l'avenir y compris en milieu rural et périurbain peu dense (regarder l'impact économique du train en Corse).

Les besoins de mobilité en transport public s'amplifient et évoluent, la croissance démographique se déplace, la population vieillit, les modes de vie se transforment. La qualité de service dans 5 ou 10 ans dépendra de la vision prospective que vous aurez d'aujourd'hui.

Une offre de mobilité conforme aux exigences de la transition énergétique est possible. Nous proposons d'associer pour ce projet les pouvoirs publics et les usagers à la gouvernance des systèmes de mobilité et au suivi de leur qualité en faisant de la RRT PACA l'acteur majeur de la mobilité en Haute Provence.

## Les objectifs du projet

Le projet de mobilité doit répondre aux objectifs suivants :

- **Faciliter les déplacements existants** dans le triangle Sisteron / Digne-les-Bains / Manosque qui compte près de 110 000 habitants et plus de 30 000 emplois à proximité de la voie ferrée **en diminuant les temps de parcours**.
- Répondre aux besoins futurs en construisant **un réseau multimodal de qualité** favorisant les reports modaux.
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires au respect de la loi de **transition énergétique** et la loi mobilité à venir
- **Améliorer les relations avec les métropoles** et l'international : Aix-Marseille, Avignon TGV, Nice, Grenoble.
- Faire de la Haute Provence **un territoire dé-carboné pionnier**
- **Réaliser un projet global de mobilité associant la région et les EPCI (local et régional) pour près de 75% de la population des Alpes de Haute Provence.**
- Favoriser un développement du territoire en réalisant un projet économique, écologique et responsable.

## Pour mémoire l'année 1974 meilleure que 2020 ?

**En 1974 en train il fallait :**

- ➔ 26 min pour Digne-les-Bains Saint-Auban
- ➔ 2h40 pour faire Digne-les-Bains – Nice
- ➔ 3h15 pour Digne-les-Bains – Grenoble
- ➔ 1h23 pour Digne-les-Bains– Aix-en-Provence
- ➔ 2h40 pour Digne-les-Bains – Avignon

## Prise en compte de l'environnement, le train et le bus complémentaires pour l'alternative à la voiture :

**Sur les trajets entre Digne-les-Bains, Malijai, Château-Arnoux et Les Mées :**

Aujourd'hui le bilan carbone du trafic actuel pour les véhicules est de 33621 tonnes de Co<sup>2</sup>,  
- si on transfère 3% sur les bus cela génère une économie 719 tonnes de Co<sup>2</sup> par rapport à la situation actuelle

- si on transfère 5% sur des trains cela génère une économie 1440 tonnes de Co<sup>2</sup> par rapport à la situation actuelle  
 - si on transfère 10% sur les bus cela génère une économie 2399 tonnes de Co<sup>2</sup> par rapport à la situation actuelle  
 - si on transfère 10% sur des trains cela génère une économie 2881 tonnes de Co<sup>2</sup> par rapport à la situation actuelle auquel il faut ajouter les gains de temps Digne-les-Bains – Malijai, 17 mn, que ce soit en heures creuses ou en heures pleines pour le train contre plus de 25 mn pour la voiture en heures pleines

Faciliter et simplifier la mobilité sans voiture individuelle est possible par la mise en place de billettique combinée, par la **coordination des différents modes de transports** (train, bus, vélo).

Il est nécessaire de **penser les services de transport d'abord pour les usagers** sur les plans de:

- commodité,
- simplicité,
- rapidité,
- fiabilité.

### Comparatif des temps de parcours possibles suivant le mode de transport

Liaison	En voiture	En bus	En train	Gains train bus	Gains train voiture
Digne-les-Bains - Avignon TGV	2 h 45/3 h 00	3 h 30	2 h 15	1 h 15	0 h 45
Sisteron - Manosque	0 h 30/0 h 50	1 h 00	0 h 38	0 h 22	0 h 12
Digne-les-Bains - Nice	2 h 40/3 h 00	3 h 20	3 h 15	0 h 05	-0 h 15
Digne-les-Bains - Grenoble	2 h 50/3 h 30	3 h 05	3 h 00	0 h 05	0 h 30
Digne-les-Bains – Château-Arnoux	0 h 26/0 h 35	0 h 25	0 h 22	0 h 03	0 h 13
Manosque - Digne-les-Bains	0 h 50/1 h 05	1 h 10	0 h 45	0 h 25	0 h 20
Sisteron - Digne-les-Bains	0 h 40/0 h 50	0 h 42	0 h 35	0 h 07	0 h 15

Au regard de ces données nous pensons qu'il est possible de mettre en œuvre **un transport performant répondant aux besoins de mobilité de proximité et régionaux** vers Aix-Marseille mais aussi Avignon TGV à terme.

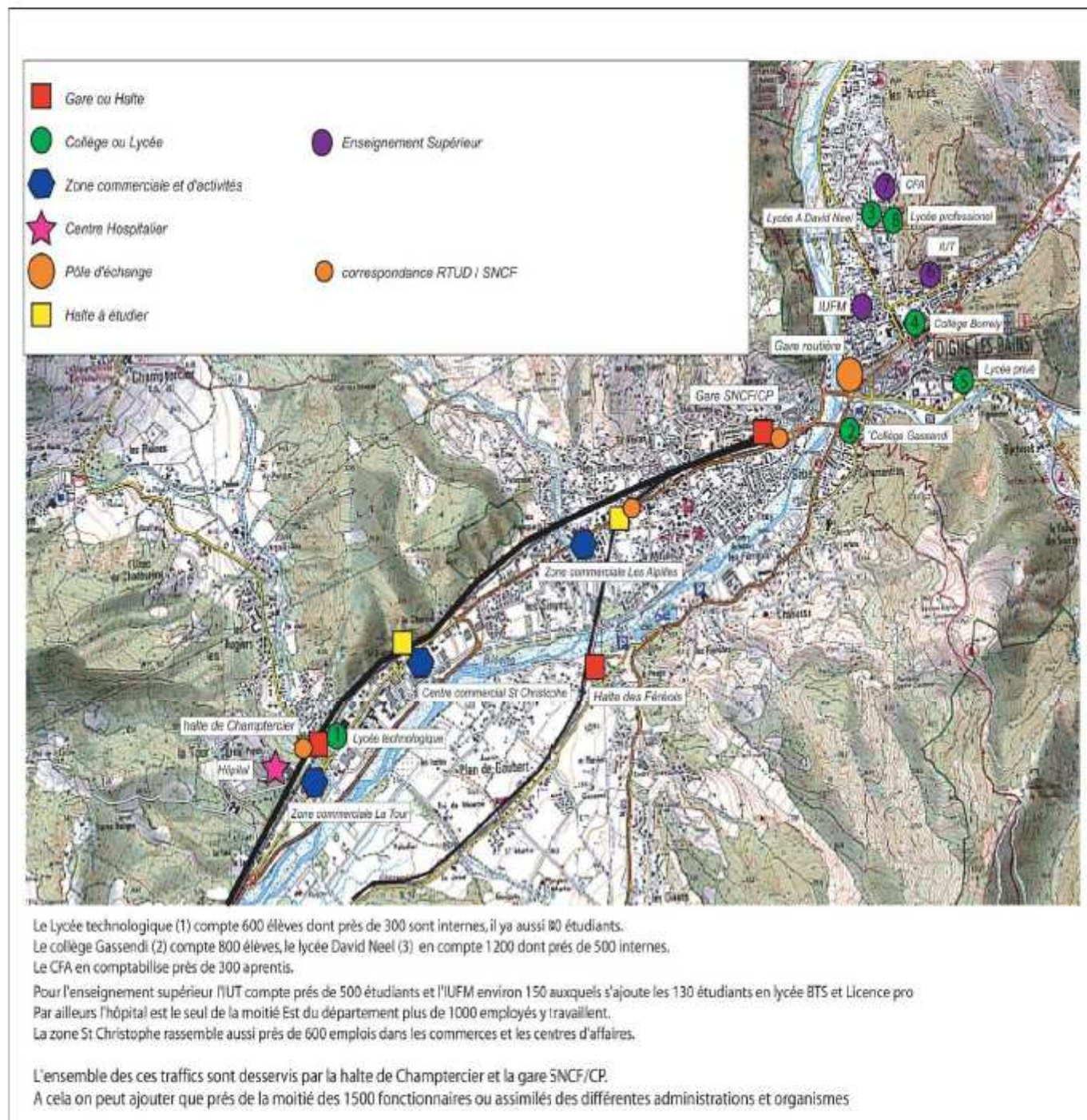
Il est possible de mettre en place des **services ferroviaires économiques** et répondant aux besoins des populations par la **Régie Régionale des Transports (RRT-PACA)**

Afin d'assurer la pérennité de la ligne des Chemins de fer de Provence et garantir un débouché vers l'ouest nous proposons également d'étudier le **classement de la ligne Digne-les-Bains-Nice à l'UNESCO**.

## MODES DE TRANSPORT VS COÛTS COLLECTIFS

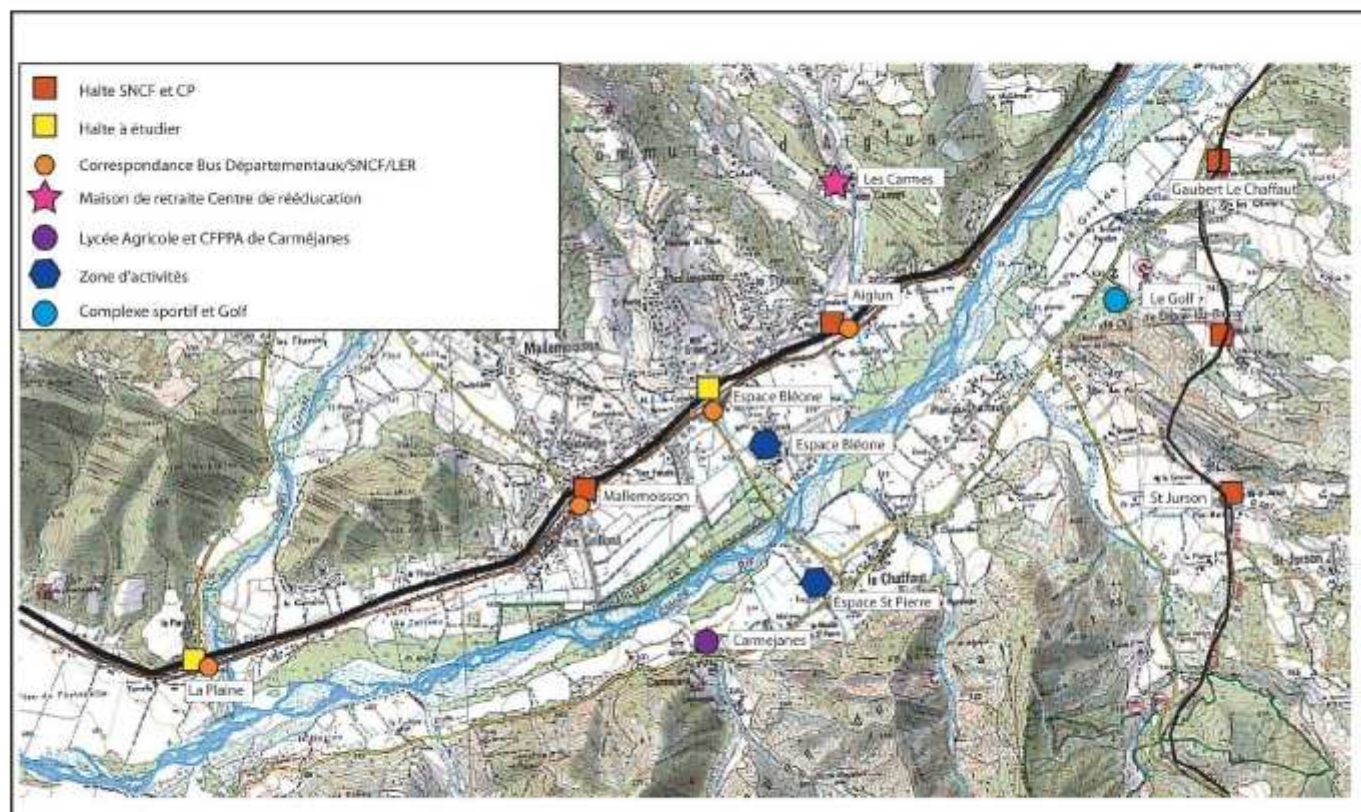
SI MARCHER VOUS COÛTE 1€ 	LA SOCIÉTÉ PAIE 1¢ 
SI UTILISER VOTRE VÉLO VOUS COÛTE 1€ 	LA SOCIÉTÉ PAIE 10¢ 
SI PRENDRE L'AUTOBUS VOUS COÛTE 1€ 	LA SOCIÉTÉ PAIE 1,30€ 
SI UTILISER VOTRE VOITURE VOUS COÛTE 1€ 	LA SOCIÉTÉ PAIE 9,30€ 

## Trafic potentiel dans l'agglomération dignoise :

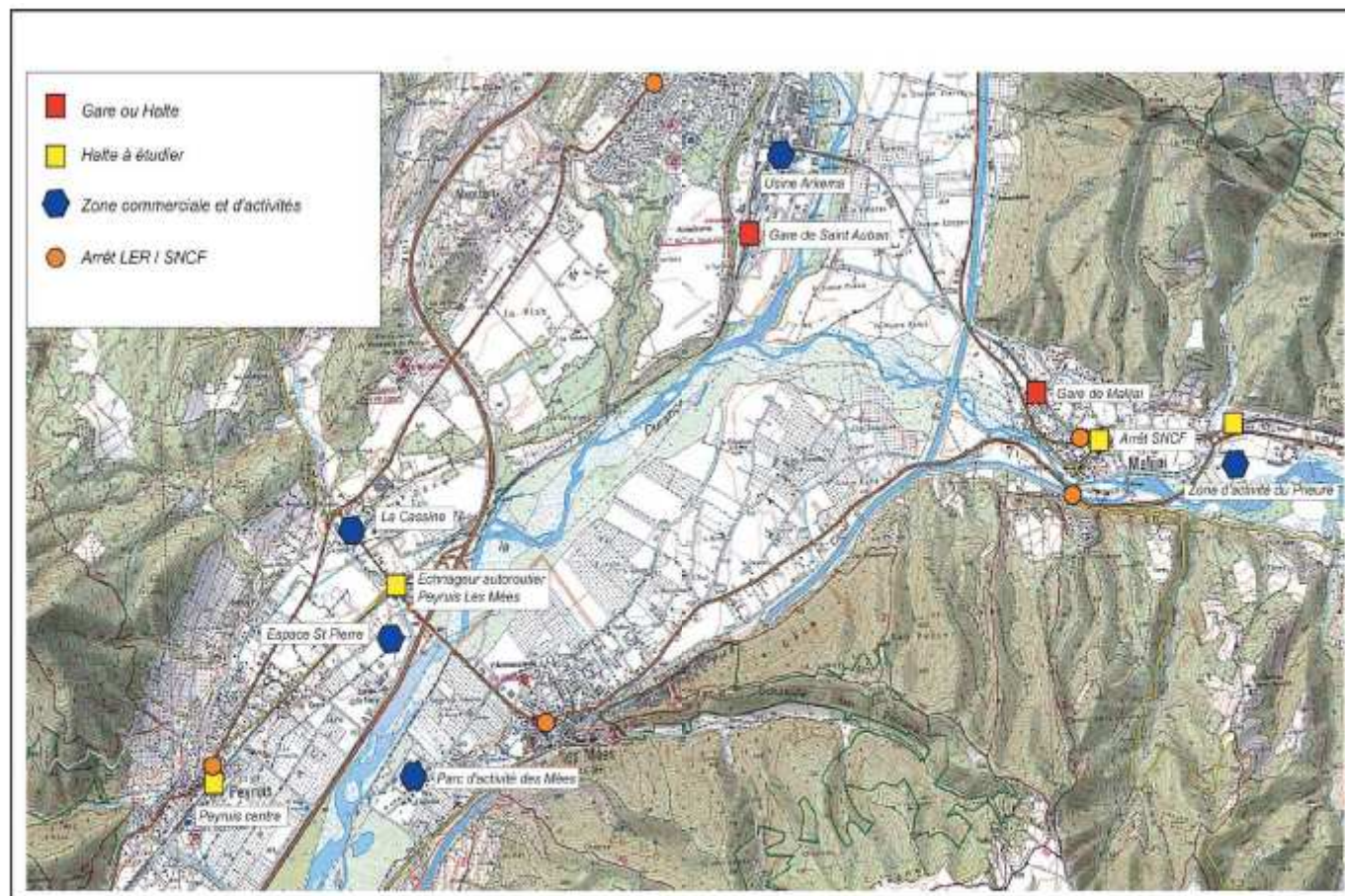




## Trafic potentiel en val de Bléone :



## Trafic potentiel du carrefour Bléone-Durance :



## II/ LES LIAISONS ROUTIÈRES

### ● DES ÉLÉMENTS COMMUNIQUÉS NON RATIONNELS

- Volumes financiers non contenus !! Bientôt 100 M€ pour ne pas améliorer le trafic ! Jusqu'où allons-nous?
- Les Bandes Multi Fonctionnelles (BFM) sur les maillons manquants et 2 ronds points suffisent à la nécessité et à la sécurité (7 M€).
- Dans le but de donner une **réponse** aux citoyens parce que ni l'autoroute ni la 2x2 voies n'arrivent à Digne-les-Bains, cette dernière est **désadaptée**...La DUP envisagée est désuète.
- La vitesse qui va être abaissée à 80 km/h. Conséquence: des créneaux de dépassement inutiles !!
- Des études coûteuses, refaites, car les projets n'aboutissent pas, mais que les contribuables paient !!

### ● L'ENJEU POLITIQUE

Il est toujours nécessaire aux citoyens, entreprises, services etc... de traiter avec le **pôle départemental situé à Digne-les-Bains** : Conseil départemental, Préfecture, CMA, CCIT, pôle universitaire, pôle hospitalier réponse sanitaire héliportée, pôle routier DIRMED avec celui de Saint-André-les-Alpes. Tout ne se gère pas par téléphone et ainsi les déplacements physiques sont nécessaires. Bien des décisions ou **réunions décisives sont réalisées ailleurs de par la difficulté pour parvenir jusqu'à Digne-les-Bains**. Ce handicap pèse quotidiennement à l'encontre de l'économie locale et **entraîne un affaiblissement de pouvoir**...

- Cf Vœux 2018 du Président du Conseil Départemental :  
« ... chaque euro dépensé doit correspondre à une commande judicieuse »...

### ● LA PERTE D'EMPLOIS ET DES SERVICES

Il est primordial d'intégrer la nécessité du développement économique des territoires pour comprendre les besoins de mobilité des citoyens et leur lieu de vie.

**Dans le contexte économiquement difficile, les communautés de communes doivent faire montre de volonté et de courage pour maintenir à niveau leurs services et ainsi l'activité nécessaire aux populations.**

Les derniers chiffres (diminution des TPE et PME) sur le secteur dignois montrent la difficile implantation des entreprises. Tous les secteurs et petites communes environnant sont impactés.

Afin de maintenir l'attractivité dans le département et de la même manière qu'il est demandé de la MOBILITÉ aux citoyens, la réponse PUBLIQUE doit aller dans ce sens.

**Tous les indicateurs et les responsables politiques le montrent: il est crucial pour notre département de porter un projet structurant qui porte un développement économique.**

### ● SE RAPPELER QUE LA « GLAT » (grande liaison d'aménagement du territoire) N'A PAS ÉTÉ RÉALISÉE

Seuls des aménagements de confortements routiers ont été fait sur la RN 85 et RN 202 et n'améliorent pas le débit ni **ne tendent à modifier les comportements des citoyens**. Les bus dans les

sections difficiles (Col de Toutes-Aures, Les Scaffarels...) ralentissent les VL et les dépassements sont très dangereux...

Le réseau ferroviaire existant (Chemins de fer de Provence) peut être adapté en fonction des besoins à venir. Il apporte une réponse complémentaire à la route pour le transport en commun vers lequel il faut tendre.

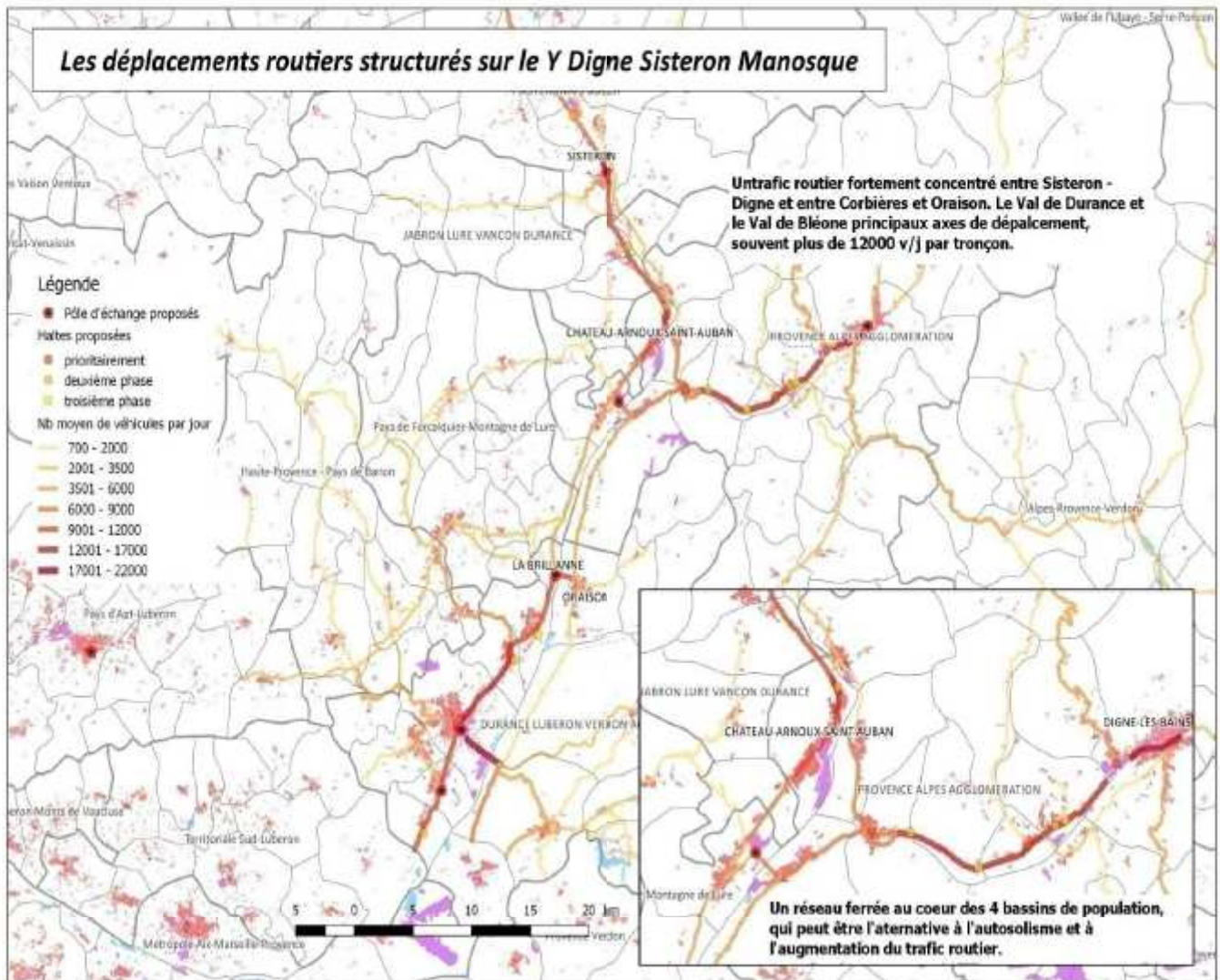
## • RÉALISATIONS ROUTIÈRES PASSÉES, COÛTEUSES, INUTILES ET D'AUTRES UTILES MAIS NON RÉALISÉES

Ex 1 / Le rond point «des lavandes» (ou rond point des Ammonites) à l'entrée de Digne, prévu pour un raccordement sur la bretelle A585 ... ouvrage très coûteux et non abouti dont les dignois se passeraient bien.

Ex 2 / Déviation du bourg des Mées non réalisée alors que cette ville impose un rétrécissement important à la sortie de l'A51. Pourquoi ? Dans la logique du tout pour la route... pourquoi cette proposition n'est-elle pas retenue plutôt que des créneaux de dépassement inutiles ?

Les nuisances et la sécurité ne sont-ils pas des critères d'actualités ?

**Les citoyens attendent une gestion rigoureuse des finances publiques dans la période actuelle !!**



- **LA CIRCULATION DES LER (lignes express régionales) ET LES PEM (pôles d'échange multimodaux)**

Il est à noter des incohérences souvent trompeuses utilisées par les médias ou des personnalités qui ne maîtrisent pas les données techniques entre les autocars et les transports en communs en site propre :

⇒ Seuls les B.H.N.S. (bus à hauts niveaux de services) sont à comparer avec les Tram Train. (qualité du transport, volumes transportés, voies de circulations dédiées non mêlées à la circulation).

⇒ Dans les travaux envisagés sur l'axe Digne-Maliyai, il n'est pas prévu ce type de réalisations. Dans le déploiement des transports il n'est évoqué que l'insertion de bus type LER qui n'ont pas de commune mesure avec un Tram Train.

Notons également le gabarit imposant des bus LER qui circulent dans les villes et qui imposent des contraintes à la circulation :

- ralentissements des autres usagers,
- circulation à cheval sur les axes médians,
- impossibilité de desservir certains quartiers...

Les communes de Digne-les-Bains et Manosque sont particulièrement affectées par cette problématique. La création de Pôles d'échanges multimodaux est indispensable et les bus de ce format devraient s'y cantonner.

Les boucles de rabattement seront alors réalisées dans les communes environnantes par des navettes de format intermédiaire (minibus).

Ce ne sont que de petites navettes (voire électriques) qui devraient desservir les centres urbains.

## ● LE TOUT SUR LA ROUTE QUI NE RÈGLE PAS LE DÉSENCLAVEMENT

Les emprises foncières pour les réalisations d'infrastructures routières sont limitées et de fait contraignantes envers les domaines essentiellement agricoles. Dans le projet d'axe entre Digne-les-Bains et Malijai, les ronds points prévus pourront régler des problèmes de sécurité.

Les créneaux de dépassement, tenant compte des réductions de vitesse seront inutiles. La solution pour une mobilité durable n'est pas de concentrer tous les flux sur un seul axe et un seul mode de transport.

Le désenclavement du val de Bléone n'est pas réglé, d'autant que la déviation des Mées facilitant l'accès à l'A 51, n'est pas retenue.

Il a été dit plus avant que la configuration géographique de notre département rend difficile et donc coûteuse la réalisation d'axes routiers qui désormais doivent être normés et sécurisés.

Les finances allouées aux axes routiers doivent l'être en regard des possibilités et **mutualisées avec le rail.**

C'est au travers de ces engagements que pourront se faire des **sources de gains.**

## ● DES PARAMÈTRES QUI N'APPARAISSENT PAS

Les comparatifs ne mettent pas assez en évidence la notion de TEMPS calculé dans les trajets.

Inutile d'évoquer « la prise de tête » quotidienne avant de commencer la journée...

En effet le problème actuel dans les transports routiers est :

- l'encombrement (les bouchons),
- la recherche de stationnement (et le coût !!).

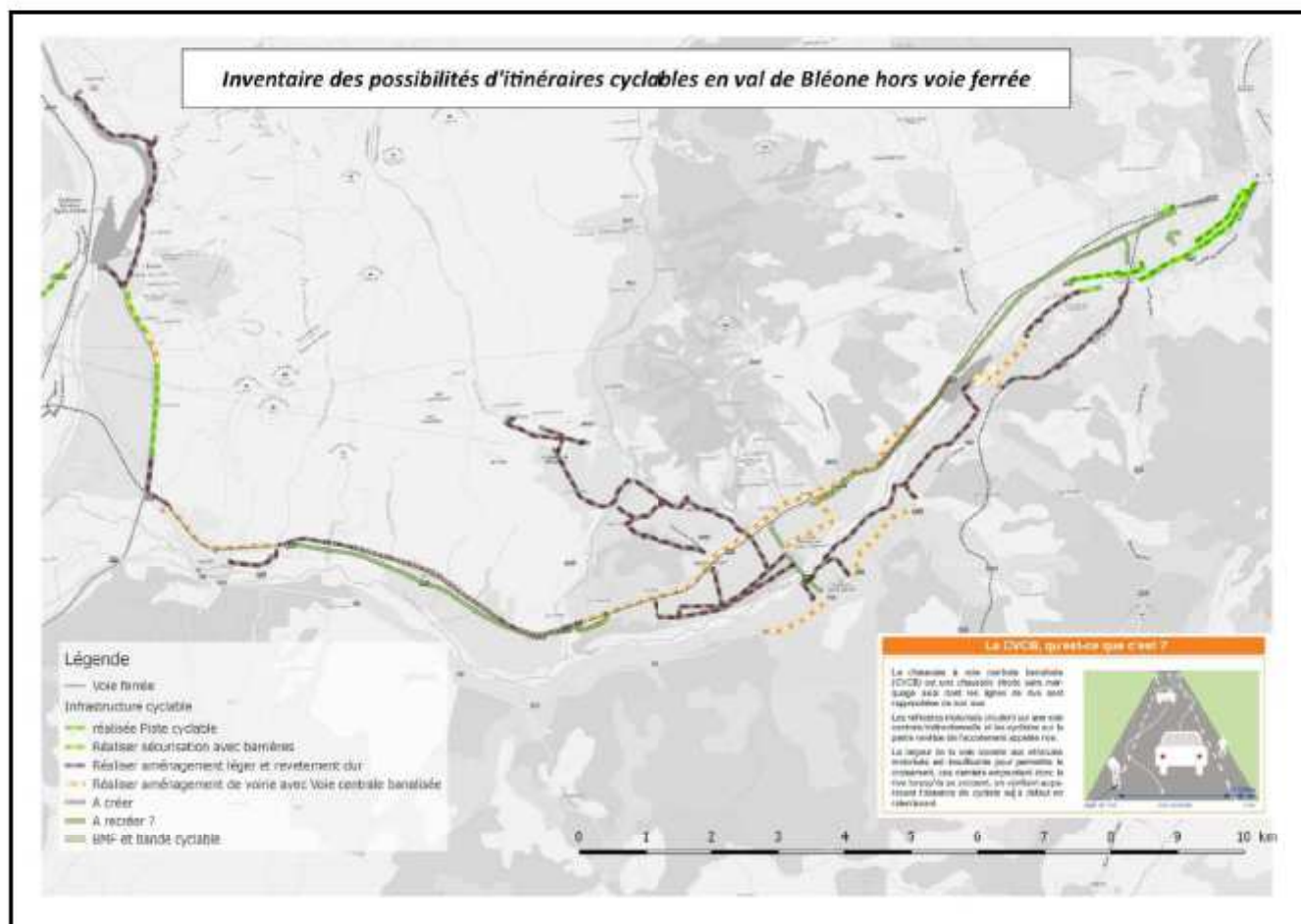
IL suffit de regarder quelles sont les contraintes subies par l'utilisateur partant de Digne, Manosque ou Sisteron pour se rendre à Aix-en-Provence (ou Marseille ou Nice) pour bien mesurer l'ampleur du problème. **Cela concerne tous les véhicules y compris les bus.** La palme revient à l'utilisateur qui en plus des bouchons perd un temps considérable à trouver un lieu pour se garer et qui en plus paye le parking. Au-delà du TEMPS s'ajoute L'ARGENT.

Le comparatif du fonctionnement avec une rame TRAM-TRAIN montre alors sa qualité de service et la compétitivité de son coût. Il est bon de se souvenir que les gares sont situées la plupart du temps au cœur des villes. Si tel n'est pas le cas les navettes (gratuites et fréquentes) sont à prioriser.

C'est la réponse adaptée aux contraintes croissantes des villes.

Ces problématiques sont de moindre ampleur dans les agglomérations de notre département mais il est **bon de se souvenir que les citoyens se dirigent aussi vers les métropoles pour trouver les services qui ne sont plus présents chez nous.** Beaucoup utilisent pour ce faire les transports en commun (TC) qui actuellement (bus) sont mêlés aux bouchons permanents.

# III/ VOIE CYCLABLE vs VOIE VERTE



- Une voie verte n'est pas un moyen de mobilité globale.
- A l'étude proposée il existe déjà des itinéraires alternatifs (voir annexe 4).
- Ces itinéraires alternatifs ont un coût bien inférieur à celui d'une voie verte.
- Leurs trajets sont reconnus plus ludiques par les pratiquants :  
Exemple : des passages agréables le long des plans d'eau de Digne-les-Bains, de la Bléone, dans les bois de Mallemoisson, puis le long de la voie ferrée jusqu'au hameau de Tarelle et Beauvezet.
- Leur entretien est moins onéreux que celui nécessaire d'une voie verte (revêtements plus légers, moins de contraintes normées...)
- Mise en œuvre d'aménagements cyclables dans les villes et villages entre **8M€** et **10M€** hors schéma régional des véloroutes.
- Cette réponse alternative s'inclut dans le projet ferroviaire, dans le tracé des rabattements sur les haltes ou gares du réseau ferré afin de pouvoir intégrer les bicyclettes dans les wagons.  
Le vélo-tourisme pourra alors aboutir jusque dans les PEM de Digne-les-Bains, de Manosque, de Sisteron.

- Il est à retenir la part significative des accidentés (tous types de déplacements) entre 5 et 6% du pourcentage global d'accidentés sur la période 2013- 2014 (cf CEREMA). L'aménagement des voiries, et particulièrement celles très fréquentées, selon les normes en vigueur doit être acté. La réalisation de BMF (bandes multi-fonctionnelles) reste un aménagement sécuritaire pour le trafic routier mais n'est pas une bande cyclable.
- Par contre les petites routes du val de Bléone ou de Durance peuvent facilement faire l'objet de voies partagées. La vitesse est déjà naturellement limitée de par la configuration des routes étroites.  
(voir également l'exemple de voirie partagée dans la Drôme - annexe 4).

## **VOIE VERTE**

- La voie verte sur les rails de la ligne Digne - Saint-Auban condamne définitivement l'usage à venir de la ligne ferrée. (la réversibilité évoquée est IMPOSSIBLE, administrativement et techniquement : emprises foncières, délais, coûts démesurés à venir...)

Le coût de la voie verte :

<i>Etude =</i>	<b>200 000 € (voté par PAA)</b>
<i>Prix de revient estimé =</i>	<b>3 000 000 €</b>
<i>Entretien annuel =</i>	<b>6 000 €/km</b>

- La voie verte n'est pas un moyen de mobilité globale ; l'utilisation pour les habitants locaux est généralement limitée à un périmètre de 3km.
- Le tracé n'est pas celui des châteaux de La Loire contrairement à ce que certaines associations cyclistes soutiennent ; pas d'attrait touristique entre Malijai et Digne-les-Bains.
- De plus les cyclistes type « vélos de route » effectuent la plupart du temps des boucles sur des revêtements goudronnés et de dénivelés variés (ils sont très peu fréquents sur les voies vertes, et évitent les rollers ou les poussettes)
- Les retombées économiques seront donc très faibles.
- L'amortissement de l'entretien va alors peser une fois de plus sur les finances des communes et de l'agglomération.

# IV/ LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

L'ISOLEMENT DE LA PRÉFECTURE AU COEUR DES VALLÉES PERDUES :

Digne-les-Bains, 2<sup>ème</sup> Préfecture de France non reliée au réseau ferré national..... Avec le seul choix de la route Digne les Bains prend elle le chemin de Privas ??

**RAPPORT DU CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES : 30 janvier 2018**

*p 36 - Les emprises ferroviaires constituent un patrimoine à mieux valoriser pour faciliter les mobilités dans les zones peu denses « ... » Il est de l'intérêt de la collectivité de réinterroger l'usage des voies faiblement fréquentées qui sont souvent le fruit d'une histoire complexe. Cette ré-interrogation ne doit pas être regardée comme l'amorce d'un renoncement à une desserte performante en transport collectif des territoires concernés. Dans de nombreux cas, il est possible, sans engager des dépenses publiques disproportionnées au regard des effets socio-économiques attendus, de reconquérir une fréquentation accrue en adaptant les contraintes techniques et en prenant des mesures cohérentes sur les réseaux routiers pour y réguler mieux la circulation.*

*p 71 - L'éventail des solutions est large. Le sujet ne se traitera pas par des stratégies générales et systématiques, mais par un dialogue local pour rechercher les meilleures solutions avec le double objectif d'assurer la soutenabilité financière et environnementale et d'offrir une meilleure desserte à des territoires et leurs populations qui en ont besoin.*

Il est possible de **réactiver la voie ferrée** entre Digne-les-Bains et Saint-Auban pour un coût compris entre **15 et 26M€**.

Imaginez-vous pouvoir faire :

Manoche-Sisteron en 40 min,

Digne-les-Bains-Manosque en 45 min,

Digne-les-Bains-Sisteron en 35 min en toute sécurité.

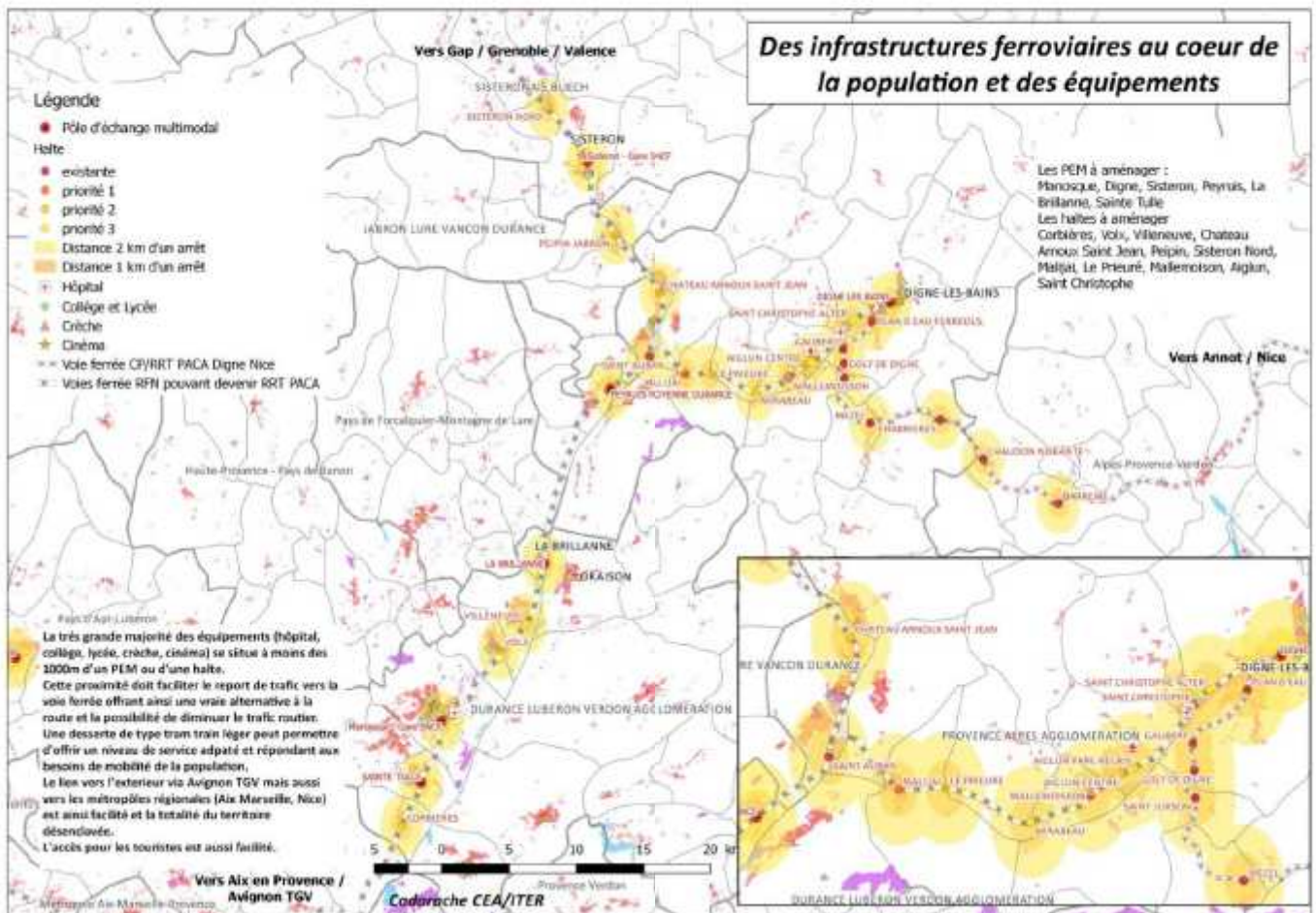


**Alstom présente son train zéro émission à hydrogène**

Alstom a dévoilé, le 20 septembre 2016 au Salon InnoTrans, un train régional à zéro émission de CO2 qui fonctionne à l'hydrogène. Développé en deux ans, le CoradiaLint se présente comme une alternative au diesel destinée aux réseaux ferrés qui ne sont pas électrifiés. Le constructeur a annoncé un premier contrat en Allemagne.

Collectif Mobilité Alpes du Sud  
[mobilite.alpessud@gmail.com](mailto:mobilite.alpessud@gmail.com)





- C'est LA réponse aux besoins de communication entre Sisteron et Digne les Bains, ainsi que Manosque et Digne les Bains (*annexe 5*)
- C'est LA réponse de quai à quai vers le réseau national SNCF et les gares TGV d'Avignon (ultérieurement Aix) (*annexe 5*)
- Les machines circulantes peuvent répondre à la norme Euro 6 ! (*voir annexe 5*)
- Ne pas oublier la possibilité du transport de fret (également la messagerie)
- La proximité des gares ou haltes facilite l'accès aux zones d'activités, aux centres hospitaliers, etc...
- C'est la solution au désenclavement de Digne-les-Bains par le DOUBLEMENT des flux car le tracé est parallèle à la route.

Il ne faut pas opposer les différents modes de transport.

**Il faut considérer la complémentarité des axes de circulation (route et rail).**

**Les tracés sont parallèles donc il s'agit bien d'un doublement de liaison.**

**L'établissement de la voie ferroviaire va limiter l'inflation du trafic routier et peut même le diminuer.**

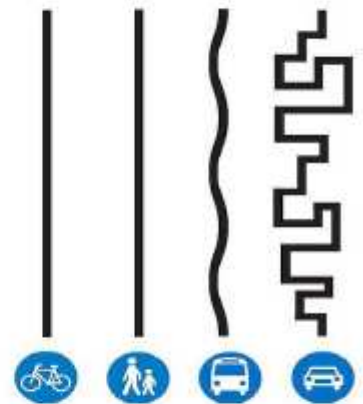
Retenir que les modes de déplacement doux (tel le vélo) sont intégrés dans des itinéraires alternatifs à une voie verte. Ils ne sont pas des moyens de mobilité usuelle au-delà de 3km.

A l'intérieur des communes, ils sont à conforter afin d'établir selon les obligations, la réponse relative à la sécurité des usagers et au partage de la voirie.

# V / PROJET GLOBAL Bléone- Durance

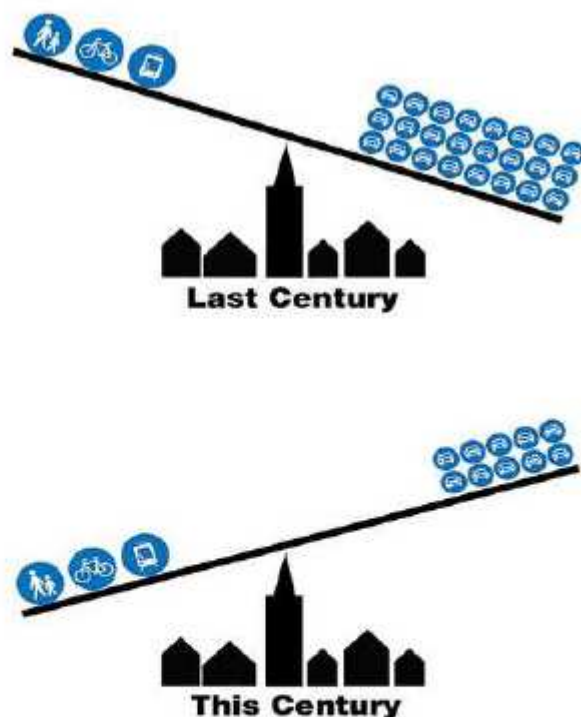
CPER 2015-2020 : **30M€ plus une rallonge** pour l'aménagement de la **RN 85** entre Malijai et Digne-les-Bains.

Beaucoup, dont de nombreux élus, favorables à ces aménagements, conviennent que l'aménagement des carrefours du Chaffaut et d'Aiglun ainsi que les aménagements de sécurité dans la ligne droite de la Cornerie pour un coût compris entre **4,5 et 7M€ suffisent** puisque les créneaux de dépassement n'apporteront ni gain de temps, ni fluidité en heures pleines.



## Le Projet

Il est possible de **réactiver la voie ferrée** entre Digne-les-Bains et Saint-Auban pour un coût compris entre **15 et 26M€**. Imaginez-vous pouvoir faire Manoque-Sisteron en 40 mn, Digne-les-Bains-Manosque en 45 mn, Digne-les-Bains-Sisteron en 35 mn **en toute sécurité**.



Le principal principe du projet est de permettre aux citoyens d'aller du point A au point B en utilisant au minimum le véhicule individuel et en favorisant :

- le mode ferroviaire pour les trajets de plus de 20 km,
- les autocars et les bus là où il n'y a pas de voie ferrée ou en rabattement vers les gares,
- et les modes doux (piédestre et vélo) pour les trajets de proximité (moins de 3 km).

### Quelles offres :

- **Mettre en place une ligne structurante sous la forme d'un TRAM-TRAIN entre Digne-les-Bains/Manosque/Sisteron exploitée par la régie régionale de transport RRT PACA.**
  - **Créer une liaison ferroviaire Digne-les-Bains/La Brillanne/Manosque/Pertuis/Cavaillon/Avignon TGV**  
**Convention avec un opérateur ferroviaire permettant un désenclavement vers l'ouest.**
  - **Mettre des navettes autour de chaque gare et halte (Sisteron Nord, Sisteron, Peipin, Château-Arnoux Saint-Jean, Peyruis Autoroute, La Brillanne, Villeneuve, Volx, Manosque, Sainte Tulle, Malijai, Malijai Prieuré, Mallemoisson, Aiglun, Champtercier les Augiers, Digne-les-Bains) pour favoriser une desserte fine et multimodale.**
  - **Faire de Digne-les-Bains, Manosque, Sisteron, Peyruis, La Brillanne et Sainte Tulle/Corbières de vrais pôles d'échange multimodaux (PEM) tram-train- voitures-bus-vélos.**
  - **Réaliser des aménagements cyclables de proximité permettant de se rendre en sécurité aux équipements de proximité (école, crèche, loisirs, administratif, etc.).**
  - **Pouvoir prendre les bus et les trains avec un vélo par la création d'espaces adaptés dans les trains et de porte-vélos dans les bus (voir lignes du Vaucluse).**
- ⇒ **Permettre aux habitants du triangle Sisteron/Digne-les-Bains/Manosque de disposer d'une alternative crédible et performante à l'automobile.**

### Quelles infrastructures

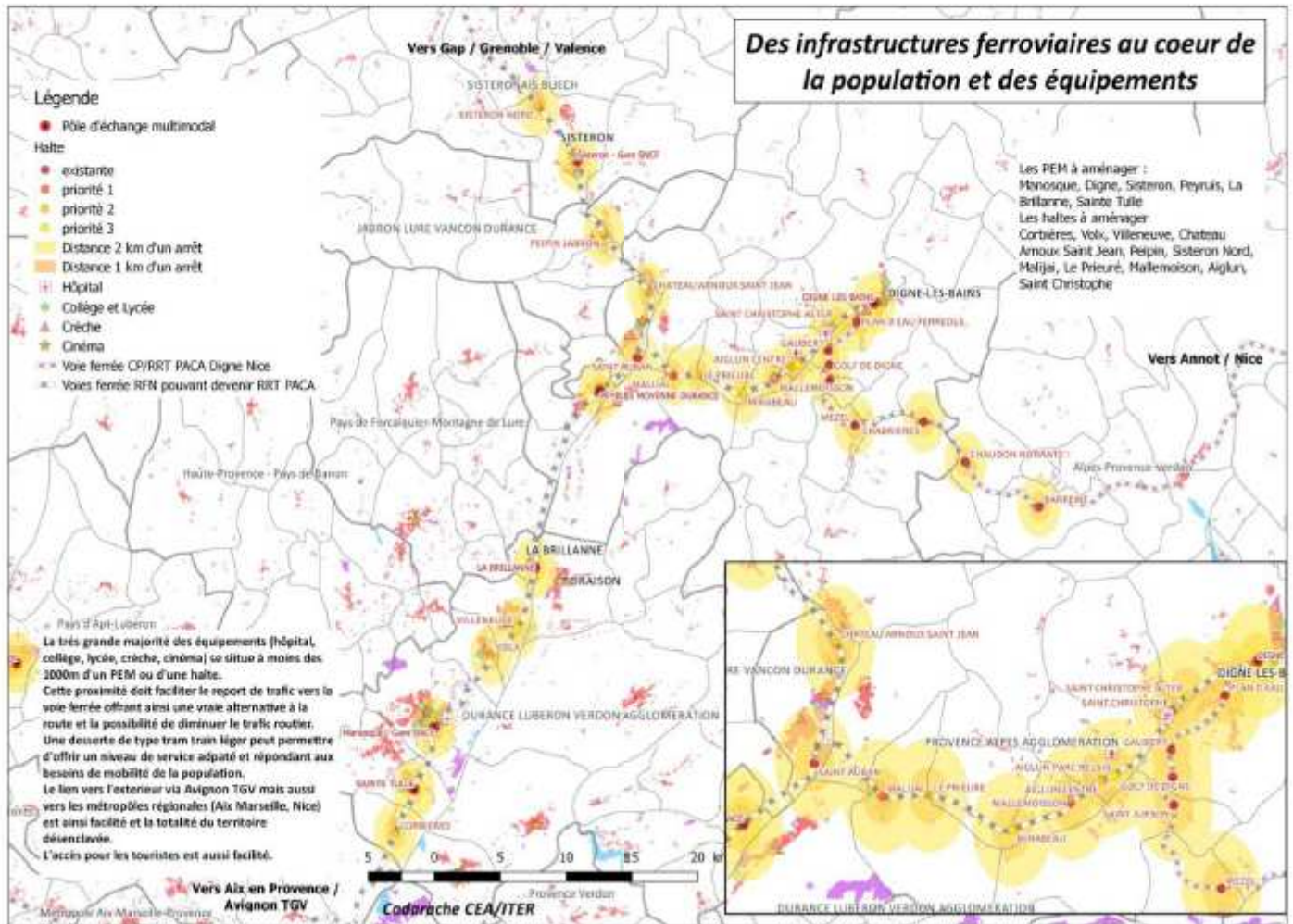
#### ⇒ **les voies ferrées et leurs évolutions :**

- La réactivation de Digne-les-Bains - Saint-Auban
- La création de haltes à : Peipin, Château-Arnoux Saint-Jean, Villeneuve, Volx, Malijai, Malijai Prieuré
- La création de Pôle échange multimodaux Digne-les-Bains, Peyruis, La Brillanne, Manosque, Sainte Tulle/Corbières.

Pour cette offre ferroviaire, du matériel existant peut être utilisé (voir matériels roulants - annexe 5).

Actuellement Alstom teste un train à hydrogène en Allemagne, si le trafic est au rendez-vous rien n'exclut de pouvoir utiliser ce type de matériel d'ici 2020 – 2025 qui améliorera d'autant l'impact écologique. Afin de faciliter au maximum le déploiement, Alstom propose une offre complète qui comprend le train et la maintenance, ainsi que toute l'infrastructure à hydrogène grâce à l'aide de partenaires.





⇒ **les voies de bus :**

- Une voie de bus le long de la RD 907 du Pont de la Durance à la gare SNCF de Manosque.
- Une voie de bus parallèle à la RD 4096 de la rue Elzéard Bouffier à l'avenue Reyckbuch à Manosque.

⇒ **les modes doux :**

**Prioriser les aménagements de proximité reliant les quartiers et permettant d'accéder aux gares et aux équipements en sécurité.**

- création de pistes cyclables liaisons inter-quartiers et intercommunales.
- création de bandes cyclables dans les quartiers.
- création de voirie partagée avec entre autre voie centrale banalisée et double bande cyclable sur les voies communales résidentielles. (voir guide du CEREMA - annexe 4).
- création d'espace de rencontre (limité à 20km/h) pour apaiser certains carrefours ou lieux stratégiques.



Par ailleurs il est prévu dans le schéma national des véloroutes et voies vertes, une voie (V64) reliant Aix en Provence à Grenoble via la vallée de la Durance. Nous proposons que cet axe soit **réalisé en priorité**, en utilisant au besoin les rives du canal EDF.

Nous n'opposons pas le **train** ou le **bus** au **vélo**, nous souhaitons qu'ils **soient complémentaires**.  
Nous opposons les **transports en commun** aux **véhicules individuels**. C'est pourquoi nous pensons que les voies vertes (ou cyclables) doivent être réalisées, sur un itinéraire alternatif aux infrastructures de transport en commun et souvent plus agréables (cartographie disponible), permettant de réaliser des trajets en vélo (en moyenne moins de 3 km).

### Quel système de fonctionnement et d'exploitation

Des trains exploités par la RRT dont le coût du kilomètre-train est de 17 €, soit 40 % moins cher que le km-train facturé par la SNCF. Une Société Publique Locale peut aussi être une solution.

Autre voie possible : l'exploitation en Société d'Economie Mixte. En Corse, en 4 ans d'exploitation locale (2012-2016), l'offre a augmenté de 40 %, la fréquentation de 65 %, le tout à contribution publique constante.

### Prendre en compte l'environnement

Le **tram-train** peut mettre en avant l'essor de la **technologie bimode** ou à **hydrogène**.

Le rail a pour lui l'avantage de la sécurité et de la fiabilité.

Il libère les voies routières encombrées, sources d'accidents, et se coordonne au mieux avec les autres liaisons ferrées.

### Quel volume financier

L'enveloppe financière du projet serait de **42,5 M€** et un maximum de **69 M€** pour une **offre multimodale complète**.

Il a été présenté en amont le coût du réseau routier qui plus est ne solutionne pas l'accroissement des flux et l'impact écologique.

### *Prise en compte des coûts globaux*

**En résumé, le coût ferroviaire porte le coût de l'infrastructure, ce qui n'est pas le cas du coût routier...**

Si le train est partiellement déficitaire la route l'est à 100%. Quel est le coût pour les usagers ?

Dans le cadre du véhicule particulier l'amortissement du véhicule n'est jamais calculé alors qu'il revêt une proportion importante dans le budget de l'usage.

Les coûts selon l'étude validée par RFF en 2014:

Estimations Réouverture de la ligne Digne à St-Auban	Montant (€)		
	Etude 2006/2007	Analyse 2014	Différence
<b>Travaux + MO4 + PR + MOE + MOA (Ce juin 2013)</b>			
1- Travaux de voie	18 502 409 €	18 000 000 €	-502 409 €
2- Passages à niveau	20 327 029 €	2 000 000 €	-18 327 029 €
3- Travaux gare et haltes (4 arrêts et Digne) + aménagements	4 380 793 €	2 550 000 €	-1 830 793 €
4- Ouvrages d'Art (Régénération des OA en ligne)	5 798 109 €	8 296 000 €	2 497 891 €
5- Signalisations et télécommunications	11 227 567 €	3 300 000 €	-7 927 567 €
<b>TOTAL arrondi HT (CE de juin 2013)</b>	<b>60 236 000 €</b>	<b>34 146 000 €</b>	<b>-26 090 000 €</b>

Éléments de contexte

Un service ferroviaire bien exploité et dimensionné = atout dans l'implantation des populations et des entreprises.

C'est le moyen de se passer d'une seconde voiture dans une famille,

C'est une offre de transport pour ceux qui ne sont pas motorisés.

Une offre structurée avec 8 allers-retours (3 le matin, 2 en mi-journée et 3 le soir) facilite l'attractivité d'un transport en commun pour les déplacements professionnels ou scolaires.

Le coût du maintien d'une ligne est souvent avancé, mais il est presque systématiquement oublié d'étudier le coût de sa disparition et les conséquences sur l'économie locale.

Les touristes profitant du train venant dans ces territoires apportent également des recettes qui ne sont rarement pris en compte dans les projets et études. Ils sont très attentifs aux correspondances.

Exemple de desserte :

**Desserte ferroviaire de Montluçon**

	Lundi - Jeudi	Vendredi	5 <sup>e</sup> medi	Dimanche	Le + court	Le + long	Tarifs (2 <sup>e</sup> classe)
Montluçon - Paris	5 trajets (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV)	5 trajets (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV)	5 trajets (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV)	3 trajets directs (1 h 14' de Bourges en TGV) (1 h 14' de Bourges en TGV)	3 h 18 (1 h 14' de Bourges en TGV) (1 h 14' de Bourges en TGV)	5 h 13 (1 h 14' de Bourges en TGV) (1 h 14' de Bourges en TGV)	33 € à 58,80€
Paris - Montluçon	5 trajets (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV)	6 trajets (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV)	4 trajets (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV) (1 h de Bourges en TGV)	4 trajets (1 h 14' de Bourges en TGV) (1 h 14' de Bourges en TGV)	3 h 04 (1 h 14' de Bourges en TGV) (1 h 14' de Bourges en TGV)	5 h 57 (1 h 14' de Bourges en TGV) (1 h 14' de Bourges en TGV)	30,40 € à 48,80€
Montluçon - Clermont	8 trajets (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	9 trajets (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	3 trajets directs (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	5 trajets directs (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	1 h 24 (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	3 h 04 (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	19,80 € à 27,60€
Clermont - Montluçon	8 trajets (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	10 trajets (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	4 trajets (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	6 trajets (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	1 h 30 (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	4 h 07 (1 h de Clermont en TGV) (1 h de Clermont en TGV)	19,80 € à 27,60€
Montluçon - Bordeaux	2 trajets (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	2 trajets (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	1 trajet (1 h de Bordeaux en TGV)	1 trajet (1 h de Bordeaux en TGV)	5 h 23 (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	8 h 01 (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	28,70 € à 60,70€
Bordeaux - Montluçon	3 trajets (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	4 trajets (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	2 trajets (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	1 trajet (1 h de Bordeaux en TGV)	5 h 00 (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	6 h 05 (1 h de Bordeaux en TGV) (1 h de Bordeaux en TGV)	38,70 € à 64,30€
Montluçon - Lyon	6 trajets (7 lundi) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	6 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	4 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	3 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	3 h 44 (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	5 h 52 (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	28,80 € à 48,50€
Lyon - Montluçon	6 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	7 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	4 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	5 trajets (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	3 h 32 (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	4 h 51 (1 h de Lyon en TGV) (1 h de Lyon en TGV)	28,80 € à 48,50€
Montluçon - Tours	5 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	5 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	4 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	3 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	3 h 29 (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	6 h 18 (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	34,30 € à 47€
Tours - Montluçon	5 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	6 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	5 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	4 trajets (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	3 h 22 (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	5 h 05 (1 h de Tours en TGV) (1 h de Tours en TGV)	29,90 € à 39,50€
Montluçon - Toulouse	1 trajet (1 h de Toulouse en TGV)	2 trajets (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	2 trajets (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	2 trajets (1 h de Toulouse en TGV)	5 h 49 (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	9 h 22 (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	45,80 € à 88,30€
Toulouse - Montluçon	1 trajet (1 h de Toulouse en TGV)	2 trajets (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	2 trajets (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	3 trajets (1 h de Toulouse en TGV)	5 h 36 (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	7 h 53 (1 h de Toulouse en TGV) (1 h de Toulouse en TGV)	37,70 € à 88,30€

Une gare est aussi le moyen de développer des activités de services de proximité pour peu qu'on mène une politique du rail allant au-delà d'une simple approche transport. Le foncier autour des gares peut être mis à profit pour générer de la centralité urbaine et économique autour (commerces, parkings, informations, Wi-Fi...)

### **Le train est plus économique que la voiture.**

Une récente [étude menée en 2011](#) par l'économiste Jean-Marie Beauvais pour la FNAUT a mis en avant la comparaison entre le coût au voyageur-km du train et de la voiture pour des déplacements de moins de 80 km et aboutit à un écart considérable : 8 centimes pour le train contre 23 pour la voiture.

### **Le transport individuel ne connaît pas son coût complet.**

La comparaison habituelle entre le coût du train et du trajet en voiture par un usager *lambda* prend en compte le billet de train, et lui met en face le coût de l'essence et éventuellement du péage. L'usager oublie souvent le coût lié à l'amortissement de son véhicule.

En revanche, le coût de l'usage du réseau routier n'est pas pris en compte : c'est la collectivité qui paie, et donc in fine le contribuable. En résumé, le coût ferroviaire porte le coût de l'infrastructure, ce qui n'est pas le cas du coût routier...

## **Les coûts estimés du projet global**

### **En investissement :**

Les infrastructures pour la réalisation :

- des voies ferrées : entre 24 M€ et 34 M€
- des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), Gares et haltes : entre 15 M€ et 18 M€
- des voies de bus : 0,8 M€
- des voies cyclables : entre 6 M€ et 14 M€

Le matériel ferroviaire est de la compétence de la région qui possède déjà des autorails mais qui peut en acquérir d'autres spécifiquement ou non pour ce projet (idéalement Ater 73500 et Xter 72500).

---

***Le coût global du projet est compris entre 40 M€ et 65 M€ est à mettre en proportion avec les 40 M€ prévus pour les aménagements de sécurité pour la RN 85 entre Malijai et Aiglun entre 2018 et 2020 + aménagement Malijai A51 (40 à 125 M€).***

***Le projet est possible avec un transfert de volumes financiers actuellement validés.***

Il faut retenir que l'amortissement des Tram Train se calcule généralement sur 25 à 40 ans contrairement aux bus qui se font sur 5 à 8 ans (point prépondérant sur le plan financier dans le choix du marché).

On pourrait dire que « *Comparer une ligne de bus avec une ligne de Tram - train* » équivaldrait dans une course hippique à comparer « *un cheval et un mulet* ».

**Les Schémas de cohérence territoriale (Scot) des territoires doivent intégrer un volet mobilité/transport.**

La loi NOTRe impose la mise en place d'un Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Engageons dès aujourd'hui une étude pour une solution intégrée et partenariale entre la Région PACA et les EPCI du territoire.



**Les transports en commun**  
préoccupation environnementale  
n° 1 des Français



**Investir aujourd'hui pour éviter des surcoûts futurs**

Le coût de l'inaction est 5 fois supérieur au coût de l'investissement nécessaire pour atteindre les objectifs fixés par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV). Ces investissements sont générateurs de croissance et d'emplois à court terme et s'inscrivent dans un objectif de développement durable. Ils correspondent aussi à une attente forte des citoyens.

Enquête Chaîne d'Activité Mondiale (CAM) du Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS) du Commissariat général au développement durable (CGDD) - novembre 2015



# VI / L'USINE ARKEMA



PRÉFECTURE DES ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE

## PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES (PPRT)

Établissement ARKEMA à Château-Arnoux - Saint-Auban

### RÈGLEMENT

Communes de Château-Arnoux - Saint-Auban, L'Escale, Les Mées

Approuvé par arrêté préfectoral n° 2017-074-003 du 15 mars 2017

#### « ...II.2.2.2 – Sont autorisés sous conditions :

- La reconstruction à l'identique, sauf si les aléas faisant l'objet du présent PPRT sont à l'origine du sinistre ;
- Les travaux d'aménagement des infrastructures de transport et d'équipements publics existants, dès lors qu'ils n'entraînent pas une augmentation de la fréquentation, ou un allongement substantiel du temps de passage des véhicules dans la zone considérée ;
- Les travaux d'entretien et de gestion courants (aménagement internes, traitement des façades, réfection des toitures, VRD, etc.) et les travaux de mise aux normes en vigueur... »



## LA SAUVEGARDE DE L'USINE ATOCHEM IL Y A 15 ANS, LES DÉCISIONS DES AUTORITÉS

Il est bon de se souvenir des efforts déployés par nos élus et autorités préfectorales afin de soutenir et maintenir à tout prix l'activité de l'usine de Saint-Auban, bastion d'emploi sur le carrefour Bléone-Durance.

A cette « époque » personne ne parlait de mobilité ni d'impact écologique...

Le leitmotiv était le fonctionnement de l'usine et de minimiser la débauche proposée.

Tous les moyens ont été utilisés à cette fin et il n'était pas question alors de demander aux gestionnaires de l'usine d'investir dans les mesures de protection permettant la réactivation de la ligne ferrée Digne – Saint-Auban.

La requête de la réactivation de la ligne, validée d'utilité publique, passait derrière. Les élus et préfets successifs ont alors pendant des années pratiqué la politique de l'autruche vis-à-vis de la ligne ferrée. Ce sont les mêmes pour certain(e)s qui disent qu'il n'a rien été fait depuis sur cette ligne, et qu'il est bon d'y trouver une destination...

Pourtant encore dernièrement (2015) une pétition de 6900 signatures relayée par la mairie de Digne-les-Bains, signée par des députés européens, martelait le besoin de cette réactivation.

### La vision de la mobilité, dans sa globalité, n'est pas toujours évidente.

Certains enjeux économiques ont prévalu à la remise en service de la ligne ferrée. Ce n'est pas un dogme. Dans le contexte actuel il est urgent de prendre les bonnes décisions !

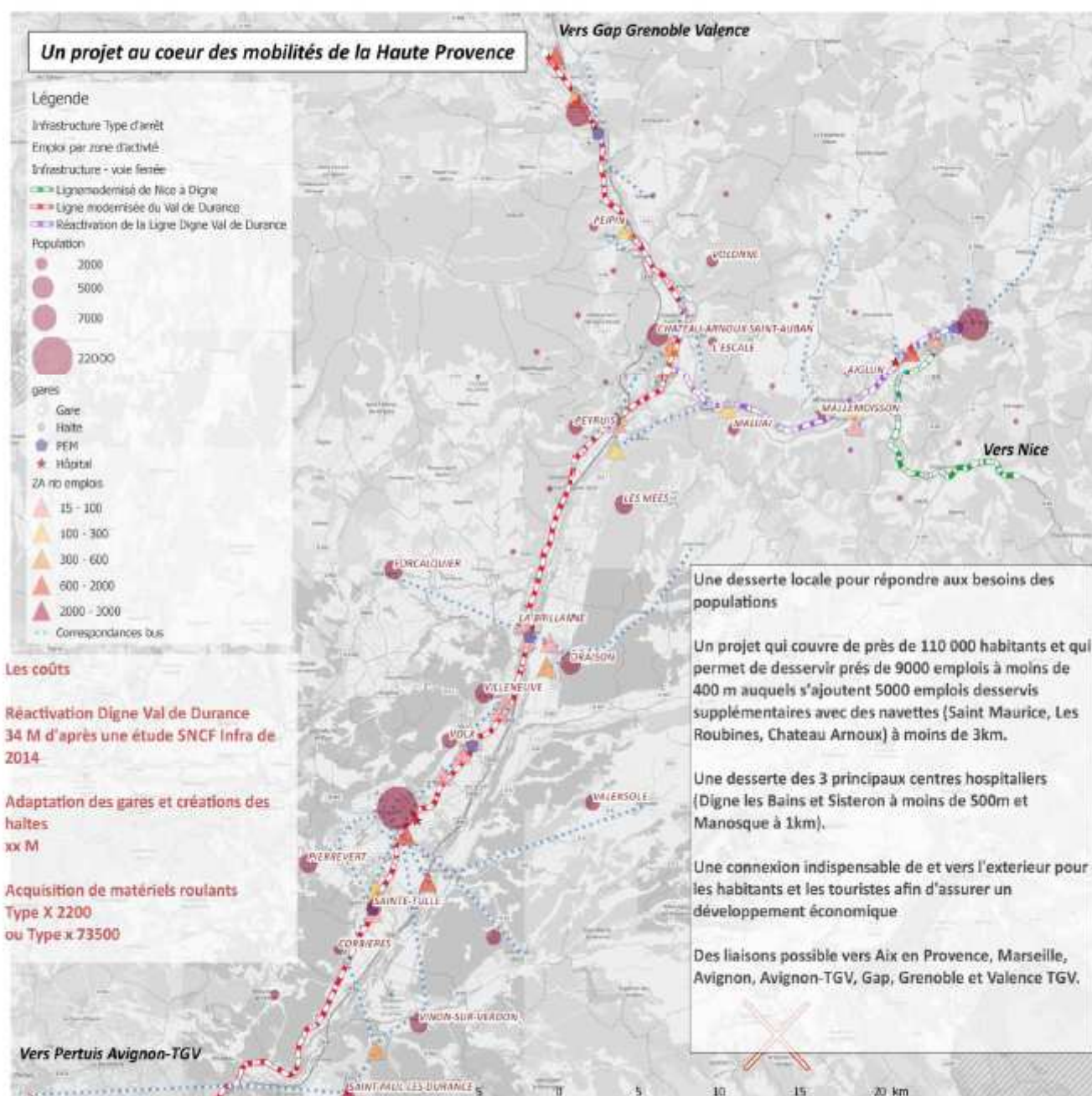
La logique de l'intermodalité débouche sur une répartition et non une augmentation du trafic

A ce jour tous les PPRT du grand sud-est interdisent l'augmentation de l'offre ferroviaire (Sisteron, Feyzin, Maurienne) mais pas l'augmentation de flux routiers (n'intègrent que les P.P.I.) !?

# VII / RÉPONSE ADAPTÉE A LA PROBLÉMATIQUE LOCALE

Le principe le plus important du projet est de permettre aux citoyens d'aller du point A au point B en utilisant au minimum le véhicule individuel et en favorisant le mode ferroviaire pour les trajets de plus de 20 km les autocars et les bus là où il n'y a pas de voie ferrée ou en rabattement vers les gares et les modes doux (pédestre et vélo) pour les trajets de proximité (moins de 3 km).

## UN PROJET NOVATEUR ET STRUCTURANT POUR LE DÉPARTEMENT



## DES ZONES D'ACTIVITÉS DESSERVIES

Elles sont fréquemment proches des gares.

Elles sont le lieu d'emplois et donc des demandes de mobilité.

Elles seront liées directement aux boucles bus de rabattement (+ navettes électriques...)

L'aménagement des gares et des haltes :

**Sisteron Nord, Sisteron,  
Peipin,  
Château-Arnoux Saint-Jean,  
Peyruis Autoroute,  
La Brillanne,  
Villeneuve,  
Volx,  
Manosque,  
Sainte Tulle,  
Malijai, Malijai Prieuré,  
Mallemoisson,  
Aiglun,  
Champsercier les Augiers,  
Digne-les-Bains**

entre 15 M€ et 18 M€

## LES MATÉRIELS MIS EN SERVICE

(voir annexe 5)

## PROPOSITION DE CADENCEMENT - LIAISONS ÉTABLIES

Création de la ligne Digne – Saint-Auban (dessertes supplémentaires)

Liaison au RFN, correspondances de quai à quai

Correspondances vers Avignon TGV

Cadencement augmenté (voir annexe 5)

## LE TRANSFERT DES LIAISONS BUS VERS LE RAIL

Certaines lignes LER se verront transférées sur l'offre ferroviaire (ne pas créer des doublons)

## LES BOUCLES DE RABATTEMENT DES BUS VERS LES GARES ET LE HALTES

- Créations :

**SISTERON** : rabattement de La Motte-du-Caire, Sèderon, Noyer/Jabron, Entrepierres, Salignac.

**PEIPIN** : rabattement de Châteauneuf-Val-Saint-Donat, Aubignosc.

**PEYRUIS** : rabattement de L'Escaie, Volonne, Château-Arnoux, Montfort, Les Mées.

**MALLEMOISSON** : rabattement Thoard, Mirabeau, Le Chaffaut-Saint-Jurson.

**DIGNE** : rabattement Seyne-les-Alpes, La Javie, Mézel, Bras-d'Asse.

**LA BRILLANNE** : rabattement Forcalquier, Niozelle, Pierrerue, Lurs, Saint Pancrace, Entrevennes, Puimichel.

**VOLX** : rabattement ST Michel l'Observatoire, Dauphin, Saint-Maime, Mane.

**MANOSQUE** : rabattement Reillanne, Valensole, Moustiers-Sainte-Marie, Riez, Gréoux-les-Bains, Vinon-sur-Verdon.

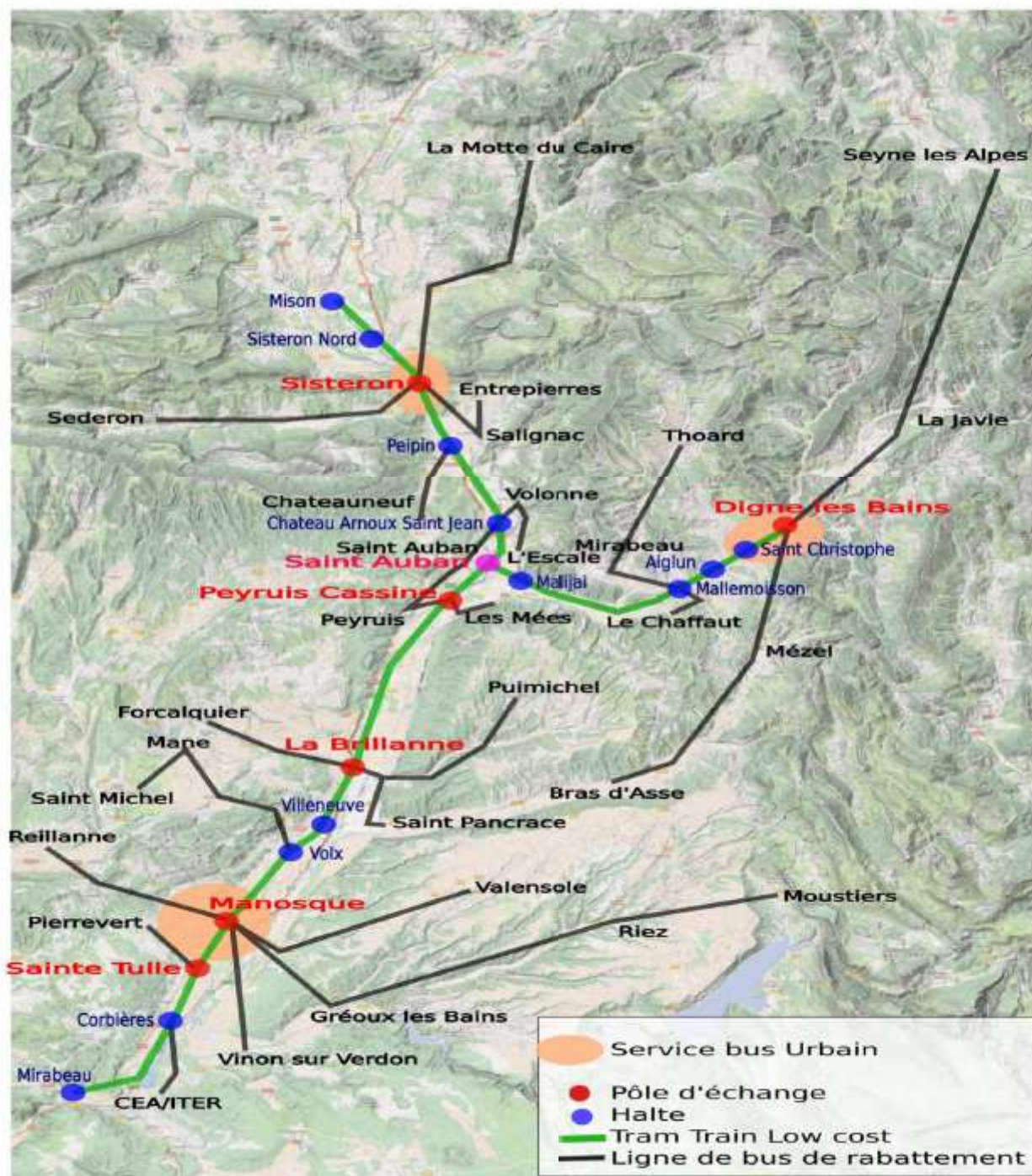
**SAINTE-TULLE** : rabattement Pierrevert, Régusse.

**CORBIERES** : rabattement CEA CADARACHE (ITER)

## Carte des rabattements

Ces liaisons seront à pourvoir en bus, petits modèles, d'où une création d'activité.

Les petits bourgs non desservis actuellement pourront l'être.



## ● **UNE LIAISON PÉRENNE VERS MANOSQUE OU SISTERON**

Etablissement de liaisons au sein des 3 agglomérations (le lien inter agglos, les échanges, la réponse pour les citoyens actifs de se déplacer autrement que par la route, possibilités pour les personnes dépendantes)

## ● **LE LIEN VERS LES VALLÉES**

Avec les boucles de rabattement bus, des fréquences de trafic augmentées,  
Liens pouvant répondre à la demande touristique,  
Développement du lien Digne les Bains- Seyne les Alpes, Ubaye.

## ● **LES POLES D'ÉCHANGE MULTIMODAUX :**

Une dynamique immédiate liée à leur fonctionnement

- Les infrastructures (bâtiments, voiries, parkings, commerces de proximité...)
- Les personnels pour leur fonctionnement (Digne les Bains, Manosque, Sisteron)
- Les TPE, PME liées indirectement.

## ● **LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES**

Lors de la création

- études/conception des PEM, haltes et gares
- BTP construction des infrastructures, accès, voiries, bâtiments et parkings,
- entreprises du 2<sup>nd</sup> œuvre
- personnels pour la mise en service, le fonctionnement (entreprises de services...)
- création des boucles de rabattement bus (thermiques / électriques - villes-)

Lors du fonctionnement

Les emplois DIRECTS créés (rail + bus et leur fonctionnement).

Les emplois INDIRECTS créés :

- sous-traitance rail-privé,
- fonctionnement des infrastructures et gestion des parkings (obligations de parcage),
- entreprises prestataires afférentes,
- commerces divers de proximité créés,
- développement des parcs vélos,
- développement des voies cyclables dans les différentes communes liées aux haltes ou PEM,
- les Thermes de Digne-les-Bains,
- Centres hospitaliers de Digne-les-Bains, Manosque, Sisteron.

## ● **UN DÉSENCLAVEMENT**

Le bassin dignois et les vallées adjacentes.

Les services publics liés à la ville préfecture.

L'accessibilité facilitée des zones d'activités.

Une circulation améliorée pour les personnes à mobilité réduites et celles ne disposant pas d'un véhicule particulier.

L'augmentation de la clientèle touristique.

# ANNEXES

1/ Etat des lieux- Contexte sociétal .....	page 31
2/ Lois et obligations – Références.....	page 36
3/ Les liaisons routières.....	page 40
4/ Les itinéraires cyclables.....	page 43
5/ Les infrastructures ferroviaires.....	page 46
6 / Le projet global Bléone- Durance .....	page 61
7/ La réponse adaptée à la problématique locale.....	page 68