

LIVRE BLANC
du chemin de fer
Nice et Ventimiglia -
Breil/Roya - Tende - Limone -
Cuneo - Torino

Version 2.0 du 28 avril 2017

LA LIGNE DU COL DE TENDE DANS LA TOURMENTE

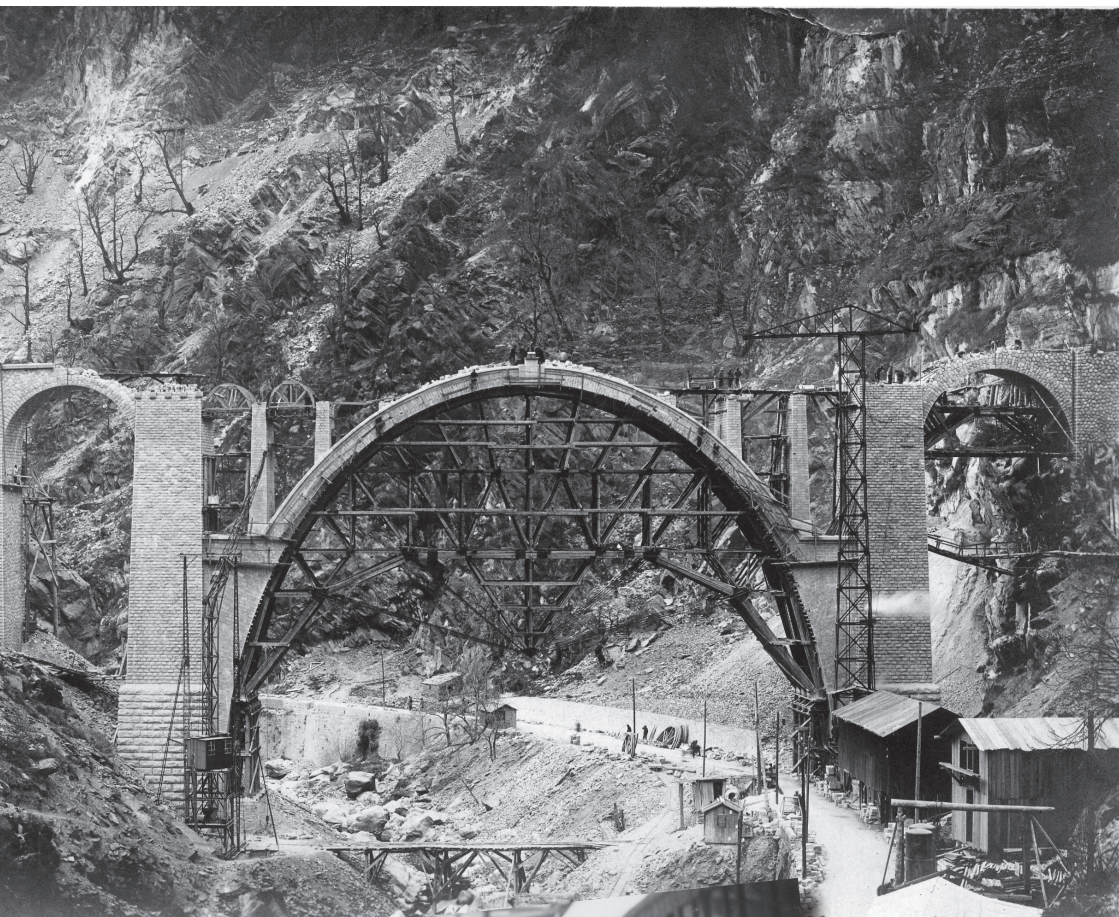
La ligne internationale reliant Nice et Vintimille à Coni vit actuellement des moments difficiles et contrastés. Elle relie pourtant des bassins économiques importants : Piémont (4,5 millions d'habitants), Provence Alpes Côte d'Azur (5 millions d'habitants), province ligure d'Imperia (230.000 habitants) et principauté de Monaco.

Historiquement, ces régions ont toujours été très liées entre elles, ce qui entraîne des flux économiques et humains conséquents. La réouverture en 1979 de la ligne de chemin de fer, interrompue depuis la guerre, avait donc suscité de grands espoirs. D'autant que le rail dispose de beaucoup d'atouts sur cet axe, où aucune liaison routière ou aérienne performante ne vient le concurrencer.

Et pourtant.....

PS : Cette étude s'attache principalement à présenter la partie sud de la ligne qui rencontre aujourd'hui le plus de difficultés. Il n'a pas été jugé utile de trop s'attarder sur la partie nord, située entre Cuneo et Limone, électrifiée et disposant d'une bonne desserte voyageurs et même d'un fort trafic de marchandises.

Ce document est évolutif, il sera abondé au fur et à mesure de l'arrivée des différentes contributions.



Collection Michel Braun

INTRODUCTION HISTORIQUE :

UNE HISTOIRE ET UN TRACÉ TOURMENTÉS

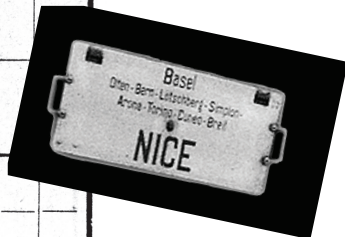
L'idée de relier Nice à Turin, capitale du royaume de Piémont-Sardaigne, remonte à 1845, bien avant l'unité italienne. Les ingénieurs piémontais étudièrent divers tracés, jusqu'à ce qu'en 1860 la cession du comté de Nice à la France vint donner un caractère international à l'affaire. De part et d'autre de la nouvelle frontière, les milieux politiques et économiques continuaient à réclamer cette liaison, aussi les deux États finirent par décider en 1879 la construction d'une ligne « de Nice à la frontière d'Italie » côté français et « de Coni à la mer » côté italien. Partant de la ville de Coni (Cuneo), la voie progressa par étapes jusqu'à Robilante en 1887, Vernante en 1889, Limone en 1891 puis Vievola en octobre 1900, au débouché d'un long tunnel sous le col de Tende. De là, la ligne devait suivre jusqu'à Vintimille (Ventimiglia) la vallée de la Roya, une rivière dont l'annexion du comté à la France avait transféré à ce pays le cours moyen, laissant la source et l'embouchure à l'Italie !

Après une période de tensions politiques, la situation s'apaisa et une convention internationale régla en 1904 les modalités de construction et d'exploitation de la future ligne. Deux ans plus tard, la section en territoire français et son prolongement de Breil à Nice furent déclarés d'utilité publique. Les travaux reprirent au nord, permettant l'ouverture du tronçon italien Vievola – Tende en septembre 1913, prolongé à la localité frontalière de Saint-Dalmas-de-Tende en juin 1915, tandis qu'au sud l'amorce de la ligne au départ de Nice atteignait dès 1914 la gare marchandises de Saint-Roch, son triage et son nouveau dépôt, dont les installations entrèrent progressivement en service jusqu'en 1918. Les chantiers, ralentis par la guerre, aboutirent **en octobre 1928 à l'inauguration solennelle de la section Saint-Dalmas-de-Tende – Vintimille par les Ferrovie dello Stato italiano (FS) et de l'antenne Nice – Breil par le PLM. Quatre-vingt trois ans s'étaient écoulés depuis l'idée initiale !**

La ligne Nice – Breil, longue de 44,1 km, comporte vingt-quatre tunnels et vingt ponts et viaducs. Au départ de Nice-Ville, elle débute en double voie en passant sous la colline de Cimiez par le souterrain de Carabacel (662 m) pour rejoindre la gare de Nice-Saint-Roch. Siège d'un dépôt, d'un triage, d'une gare

L'horaire du 3 avril 1932, qui comprend des relations Nice - Turin et Nice - Bern - Bâle - Berlin.
Collection
Michel Braun

3 AVRIL 1932 (MARSEILLE), NICE A BREIL (TURIN) 1932											
DIST.	ALLER	981 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	978 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	224 DIRECT 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	985 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3086 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	989 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3088 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	977 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	995 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	
kil. 225	MARSEILLE-St-Ch...dép. (246)	0 55	0 55	...	5a15	...	7d10	...	10 30	13	
3	● NICE ✕.....dép.	7 10	7 50	...	10 25	...	14	...	16 30	19 2	
7	NICE-SAINT-ROCH.....	7 17	7 57	...	10 32	...	14 7	...	16 37	19 9	
14	LA TRINITE-VICTOR.....	7 27	...	...	10 42	...	14 17	...	16 47	19 16	
17	DRAP-CANTARON.....	7 33	...	...	10 48	...	14 23	...	16 53	19 22	
24	PEILLON-St-THÉCLE.....	7 42	...	...	10 57	...	14 32	...	17 02	19 31	
25	PEILLE.....	7 51	...	...	11 5	...	14 41	...	17 11	19 40	
24	L'ESCARÈNE.....	8 4	8 30	...	11 18	...	14 54	...	17 24	19 49	
25	TOUET-DE-L'ESCARÈNE.....	8 9	...	...	11 23	...	14 59	...	17 29	19 54	
34	SOSPEL.....	8 23	8 46	...	11 37	...	15 13	...	17 37	20 0	
45	BREIL ✕.....	8 40	9 3	...	11 54	...	15 30	...	17 44	20 32	
»	FONTAN-SAORGE.....	8 47	9 23	10 16	12 1	15 39	16	17 48	18 9	21 2	
»	SAN DALMAZZO.....	9 5	...	10 34	12 19	15 57	16 18	18 6	18 27	21 20	
»	CONI.....	...	10 3	10 59	...	16 43	...	18 52	18 52	21 45	
»	TURIN.....	...	11 30	12 54	...	18 8	...	20 34	20 34	...	
		...	13 1	14 50	...	20 1	...	22 55	...	...	
RETOUR											
		982 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	990 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	974 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3081 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	992 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3083 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	996 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3093 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	978 EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	
	TURIN.....dép.	...	4 10	7 36	...	...	...	10 27	...	16 34	
	CONI.....	...	7 3	9 35	...	...	...	13 30	...	18 29	
	SAN DALMAZZO.....	5 5	8 50	11	...	...	...	15 56	...	19 53	
	FONTAN-SAORGE.....	5 24	9 9	11 19	11 35	12 34	16 50	16 20	19 44	20 20	
	BREIL ✕.....	5 35	9 20	11 30	11 46	12 45	17 1	16 31	19 55	20 20	
	SOSPEL.....	5 44	9 48	11 55	...	12 52	...	17 8	...	20 35	
	TOUET-DE-L'ESCARÈNE.....	6 11	10 4	12 11	...	13 8	...	17 25	...	20 51	
	L'ESCARÈNE.....	6 16	10 16	12 11	...	13 20	...	17 41	...	...	
	PEILLE.....	6 26	10 21	12 25	...	13 25	...	17 46	...	...	
	PEILLON-St-THÉCLE.....	6 31	10 32	12 25	...	13 36	...	17 57	...	...	
	DRAP-CANTARON.....	6 40	10 38	...	...	13 42	...	18 3	...	...	
	LA TRINITE-VICTOR.....	6 45	10 50	...	...	13 50	...	18 11	...	...	
	NICE-SAINT-ROCH.....	6 54	10 55	12 55	...	13 55	...	18 16	...	21 34	
	● NICE ✕.....	7	11 4	13 1	...	14 4	...	18 25	...	21 40	
	MARSEILLE-St-Ch...arr.	11 40	17 5	...	19b 8	19c19	23 14	...	...	5 11	



- (a) En 1^{re} et 2^e classes et seulement dans la limite des places disponibles, autre départ à 6 h. 20.
(b) En 1^{re} classe seulement; ne prend que les voyageurs en provenance de Breil et au delà. Nombre de places limité.
(c) En 1^{re}, 2^e et 3^e classes. Ne prend pas de voyageurs pendant la période du 15 mars au 30 avril 1932. Prend toutefois, en 2^e classe, toute l'année, les voyageurs en provenance de Breil et au delà. Nombre de places limité en 1^{re} et 2^e classes.
(d) En 1^{re} classe et seulement dans la limite des places disponibles, autre départ à 8 h. 5.
Voir, page 5, l'explication des signes et abréviations.

à marchandises et d'un faisceau de garages de rames, cet établissement sert d'annexe à la station principale de Nice-Ville. Cette gare est aujourd'hui fermée et a été remplacée par la halte de Nice-Pont Michel où les TER sont en correspondance avec les tramways niçois.

A partir de là, la voie unique dessert L'Ariane, La Trinité-Victor, Drap-Cantaron et la nouvelle halte de Drap-Fontanil (Lycée Goscinny), qui marque la fin de la banlieue niçoise.

Le tracé remonte la rive gauche du Paillon de L'Escarène où les rampes se raïssent à 25 mm/m. Il dessert les gares de Peillon, Peille, L'Escarène tandis que les ouvrages d'art se multiplient, tels que le tunnel de Thuet (348 m), le viaduc et le tunnel de la Launa (100 et 309 m), le viaduc de L'Erbossiera (150 m en

onze arches), les tunnels de Santa-Augusta (754 m), du Brec (382 m) et le viaduc de L'Escarène (230 m en onze arches). Après la gare du même nom, le tunnel de Coalongia (528 m) donne accès à l'étroit vallon de Touët où débute le souterrain du Col de Braus (5939 m), un des plus longs de France. Parvenue à son point culminant, la voie ferrée redescend vers le bassin de Sospel où elle franchit les viaducs de la Bévéra et de la Basséra, avant de pénétrer dans le tunnel du Mont-Grazian (3882 m). Celui-ci débouche dans la vallée de la Roya, où la ligne surplombe en corniche celle arrivant de Vintimille. Le viaduc de Bancao (110 m en huit arches) et les tunnels de Bancao (509 m) et Caranca (915 m) précèdent l'arrivée à Breil-sur-Roya, où les trains venant de Nice rejoignent l'axe international Vintimille – Coni.

Long de 99,4 km, celui-ci comporte soixante-dix-sept tunnels et soixante-six ponts. Un peu plus de la moitié de ces ouvrages se répartissent sur les 47 km qui se trouvent aujourd'hui en territoire français, formant une concentration de tunnels et de boucles hélicoïdales unique en Europe. La voie unique, remontant la vallée de la Roya depuis Vintimille, dessert la halte de Bevera, pénètre en France en amont de la station d'Olivetta-San-Michele, à hauteur du hameau ligure de Fanghetto. Par une suite de tunnels (Acrie 820 m, Arme 333 m et Fromentino 645 m), elle parvient à l'ancienne gare-frontière de Piène, peu après laquelle la ligne de Vintimille passe en contrebas de celle arrivant de Nice. D'autres ouvrages, dont le viaduc des Eboulis (270 m en dix-sept arches) et le tunnel de Gigne (1188 m), précèdent la jonction avec la ligne de Nice à l'entrée de la gare de Breil-sur-Roya.

Au nord de Breil, la voie s'élève en rampe de 25 mm/m vers le viaduc de la Maglia, les tunnels de Précipus (623 m) et du Four-à-Plâtre (315 m), le pont de Saorge (une arche de 40 m) et le tunnel de Saint-Roch (511 m), pour arriver en gare de Fontan-Saorge. Le viaduc de Scarassoui (125 m) fait repasser le rail en rive droite de la Roya où il décrit une boucle hélicoïdale dans le tunnel de Berghes Inférieur (1885 m), gagnant ainsi 70 m de dénivelé. Au niveau supérieur de la boucle, le tunnel de la Frontière (743 m) marquait jusqu'en 1947 la fin du trajet français avant d'entrer en Italie par le tunnel de Paganin (1702 m). A trois reprises, le tracé en S saute d'une rive à l'autre entre les longs tunnels de Porcarezzo (1249 m), de la Biogna (1154 m) puis, après l'ancienne gare internationale de Saint-Dalmas-de-Tende, ceux de Rioro au tracé hélicoïdal (1807 m) et de la Levenza (418 m). Dans cette vallée affluente, la ligne dessert La



Des locomotives électriques des Ferrovie dello Stato en gare de Breil en 1935. Collection Michel Braun

Brigue, puis elle retrouve la Roya par le tunnel de Bossegia (1585 m) et franchit un viaduc à douze arches à l'entrée de Tende. Une troisième boucle hélicoïdale débute au-dessus du village par le tunnel de Cagnolina (1467 m), suivi de ceux de Rio-Freddo (376 m), Frera (498 m), Alimonda (380 m), Mezzora (351 m), Devenzo (732 m) et Gaggeo (373 m). Le viaduc de la Chapelle précède le tunnel en fer à cheval de Branego (1273 m) qui débouche sur la petite gare de Viévol, la plus haute des Alpes-Maritimes à 979 m d'altitude. La voie s'enfonce alors dans le tunnel international du Col de Tende (8099 m), où le point culminant à 1040 m marque la frontière, avant de plonger vers Limone et Coni.

A l'ouverture complète de la ligne, la section Nice – Breil était desservie par six trains, dont deux express pour Coni et Turin et deux ou trois omnibus prolongés jusqu'à Fontan-Saorge ou Saint-Dalmas, selon les époques. Dès 1929, les express acheminèrent des voitures Nice – Bâle et même Berlin, rejoignant à Breil une tranche San-Remo – Genève. La desserte italienne Vintimille – Turin comportait quatre à cinq trains quotidiens, auxquels s'ajoutaient des partiels de part et d'autre de Saint-Dalmas. **L'Italie décida rapidement d'électrifier la**

Per l'orario dei giorni festivi vedi il punto 27. Estratto di regolamento, avvertenze e condizioni generali. + Solitario per viaggiatori in partenza. di ammissione dei viaggiatori nel treno, a pag. 5. Da Limone a S. Remo dal 15.V. al 15.VI. 1930. Al sabato escluso per i viaggiatori in partenza. Per il sabato escluso per i viaggiatori in partenza. Per il sabato escluso per i viaggiatori in partenza.									
ora	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
0091	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1091	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1541	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
221	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1093	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1115	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
2009	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1095	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
225	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
227	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1951	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
3089	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
17549	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
1099	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
A.L.M.	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
F.O.U.T.	1230	1425	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110
(Trazione elettrica) per Milano 55, per Modane 50 per Torre Pellice 101, per Aosta 121 Torino P. N. (T. H.) Torino Lingotto Moncalieri (Km. 1) Testona (Km. 1) Trofarello (Km. 1) per Genova (Km. 1) Villastellone Carmagnola (Km. 1) per Ibra e Savona 110 Raccanigi Cavallermaggiore (Km. 1) per Bria 115, per Moravia 115 Savignone (Km. 1) per Saluzzo 103 Genola (Km. 3) Fossano (Km. 1) per Mon- dovi e Savona 109 Maddalene (Km. 1) Centallo S. Benigno di Cuneo Cuneo (Km. 1) per Alassio 103 e per Mondovì 111 Borgo S. Dalmazzo per Cuneo Gesso 106 Roccaione Robilante Vernante Limone (Km. 1) Vieuola Tenda Briga Marittima (Km. 1) S. Dalmazzo di Tenda (Km. 1) (Ora Europa Centrale) Fontan-Saorge (Km. 1) Breil sur Roya (Km. 1) (*) Ora estivo francese Breil sur Roya (Km. 1) Nizza (Km. 1) Breil sur Roya (Km. 1) Piana (Km. 3) (Ora Europa Cent.) Olivetta S. Michele (Km. 3) Airole (Km. 1) Beveve Ventimiglia (T. H.) Ventimiglia 61 Bordighera Spadaletti Ligure San Remo 61									

NIZZA TERMINI
 DI FRONTE ALLA STAZIONE
 150 camere con sale e b
 corrente - Tele
 tutte le camere.

CECI
 DI FRONTE ALLA STAZIONE
 150 camere con sale da b
 per Bria 115, per Moravia 115
 Savignone (Km. 1)
 per Saluzzo 103
 Genola (Km. 3)
 Fossano (Km. 1) per Mon-
 dovi e Savona 109
 Maddalene (Km. 1)
 Centallo
 S. Benigno di Cuneo
 Cuneo (Km. 1) per Alassio 103 e
 per Mondovì 111

S. REMO HOTEL AS WEST
 SANREMO
BEAU S
 CORSO IMPERATRICE
 Grande giardino prospiciente

Limone HOTEL PE
 Telefono 15 - 11
 vole - Sul campo

"Il Cuore"
 è il Ristorante
 più centrale, il
 TORINO

Per il servizio fra TORINO e CARMAGNOLA e fra TORINO e FOSSANO vedansi rispettivamente anche i quadri 110 e 108. Per le norme di ammissione vedasi a pag. 2 punto 7. I viaggiatori da stazione italiana a stazione italiana in transito sul tratto francese, dovranno essere muniti di regolare passaporto per la Francia oppure della tessera di transito per la linea Cuneo-Ventimiglia.

82 AUTOSERVIZI "Les Rapides du Littoral", 20 coppie di corse giornaliere fra Ventimiglia e Nizza - Vedere orario a pag. 403
 tone, Nizza e Cannes le corse si susseguono ogni 5 minuti - Servizio Int

Une curiosité, l'horaire du 15 mai 1939 qui comprend un autorail rapide Torino - San-Remo qui effectuait le trajet Torino - Ventimiglia en 2h41 record inégalé de nos jours. On voit aussi sur cet horaire la présence de trains supplémentaires les dimanches pour la desserte de la station climatique de Limone. Collection Michel Braun

ligne en 3600 volts triphasé à fréquence de 16 hertz 2/3. Les sections Vintimille - Piène et Torino-Dalmas - Coni furent exploitées en traction électrique dès le 15 mai 1931, avec des locomotives E 551 et 554 à cinq essieux. De Piène à Saint-Dalmas, la traversée du territoire français s'effectuait avec des 141T série 940, jusqu'à ce que ce tronçon soit électrifié à son tour le 21 avril 1935. A cette époque, les FS expérimentèrent une liaison rapide Vintimille - Oulx via Breil par autorails Fiat « Littorina », pour faciliter l'accès à la station de sports d'hiver piémontaise de Sestrières.

Malheureusement, l'essor de l'artère du Col de Tende fut vite contrarié par la crise économique mondiale, puis les tensions politiques entre l'Italie et



Photos Jacques Chaussard



la France qui menèrent à la guerre. Dès la déclaration des hostilités en juin 1940, l'armée française détruisit trois viaducs à Sospel et Saorge. La circulation reprit en novembre sur les deux lignes, mais l'armistice séparé italien entraîna en septembre 1943 une nouvelle destruction du pont de Saorge, qui ne fut rétabli qu'en janvier 1944. **Cet axe éminemment stratégique subit alors les bombardements aériens alliés, les sabotages de la résistance puis la destruction systématique des ouvrages par les troupes allemandes en retraite dans la vallée de la Roya en avril 1945.** La paix revenue, les FS parvinrent à refaire rouler des trains de Coni à Viévola, tandis que la SNCF rouvrit la ligne de Nice à Breil en avril 1947. Mais cette année-là le traité de Paris attribua à la France les communes de Tende, La Brigue et les hameaux de Piène et Libre au sud de Breil, plaçant l'essentiel de la section détruite sous juridiction française. Bien que le tronçon Limone – Viévola soit en état, y compris les installations électriques, les FS limitèrent leur desserte voyageurs à Limone et seuls arrivèrent encore épisodiquement à Viévola des trains de marchandises ou des navettes porte-autos qui circulèrent pendant les hivers 1964 et 65.

Pendant plus de trente ans, la ligne Nice – Breil ne fut desservie que par trois puis quatre allers et retours quotidiens, assurés par des trains à vapeur, puis par des autorails. Le 9 février 1969, dans le cadre de l'électrification de la Côte d'Azur, la caténaire 25000 volts monophasé fut activée de Nice-Ville à Nice-Saint-Roch et, au-delà de cette gare, jusqu'au PK 6,120 dans le quartier de L'Ariane où un embranchement particulier recevait des trains complets d'hydrocarbures.

Les milieux politiques et économiques piémontais, ligures et niçois réussirent enfin à venir à bout de l'inertie des deux gouvernements pour obtenir en 1970 la signature d'une nouvelle convention franco-italienne, décidant la reconstruction de la section Vintimille – Limone. L'Italie, qui prenait en charge la majorité des frais, débuta les travaux en 1973 dans la basse Roya, mais il fallut encore trois ans pour qu'ils commencent en France. Après la reconstruction d'une vingtaine d'ouvrages, la réfection des bâtiments, la pose de la voie et d'une signalisation à commande centralisée, **les trains circulèrent à nouveau en octobre 1979. La nouvelle exploitation mêlait étroitement les services et les matériels des deux exploitants. La SNCF assurait avec ses autorails X 4500 deux Nice – Breil, un Nice – Tende ou un Nice – Coni, les FS faisant circuler leurs autorails ALn668 et 663 sur six liaisons San-Remo ou Vintimille–**



Un train d'agence composé de voitures panoramiques et restaurant de passage à Vievola au début des années 1980. Photo Michel Braun

Coni, ainsi qu'un express Imperia et Nice – Turin dont les deux tranches se rejoignaient à Breil. Les fins de semaines et en période de pointe, les trains italiens les plus chargés étaient assurés en rames tractées par des BB diesel D345, remplacées par la suite par des D445. Ces machines remorquaient aussi des trains de wagons de marchandises vides Nice-Saint-Roch – Turin et un express saisonnier « Tenda Express » Albenga – Berne, qui disparurent dans la seconde moitié des années 1980. Au cours de la décennie suivante, la reconstruction du viaduc de la Launa intercepta la ligne pendant neuf mois en 1992-93 entre Drap et Peille, les autorails X 2200 apparurent en 1997 et un trafic de ciment débuta de Peille vers le port toulonnais de Brégaillon en 1999.

La décennie suivante vit pourtant disparaître les derniers trains de fret. Elle fut marquée, après modernisation de la voie et de la signalisation, par la création d'une desserte suburbaine Nice – Drap-Cantaron fin 2001, nécessitant un renfort fourni par les autorails X 92201, 92202 et 92203, détachés respectivement des régions Haute-Normandie, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon.

Au cours de l'été 2002, un train direct Nice – Tende avec animation à bord, plus particulièrement destiné à la clientèle touristique, a été mis en marche

sous le nom de « Train des Merveilles » avec des autorails X 2200 et remorques revêtus d'une décoration particulière. Puis de nouvelles rames diesel sont apparues en 2004-05, X 76500 AGC françaises et ALn501/502 Minuetto italiennes. Mais l'homologation réciproque de ces matériels performants et confortables n'a pas eu lieu, de sorte que lorsqu'en 2009 les autorails de la génération précédente ont été retirés des relations directes Nice – Coni et Nice – Turin, une rupture de charge systématique a été imposée à Breil !

Trente ans après sa réouverture qui avait suscité tant d'espoirs, la ligne du Col de Tende vit à un rythme de croisière sans perspectives internationales, victime d'une certaine conception de l'Europe qui a entraîné un alourdissement des procédures, d'une concurrence néfaste entre les exploitants et du désintérêt des autorités...

José BANAUDO et Michel BRAUN

Trois autorails italiens offrant près de 200 places assurent une relation directe Nice - Torino au début des années 2000. PhotoDamian Viano





L'ESSENTIEL A RETENIR :

La voie ferrée du col de Tende relie aujourd'hui entre eux des millions d'individus. Construite, inaugurée, puis détruite en des temps troublés (crise de l'avant-guerre, fascisme en Italie, deuxième guerre mondiale) elle est reconstruite et remise en service en 1979 mais elle subit alors de plein fouet la concurrence entre trenitalia et la SNCF qui dure jusqu'à nos jours. Cette ligne elle n'a jamais eu l'occasion de démontrer pleinement son utilité économique et sociale .

Située aux confins des territoires français et italiens, des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Piémont et Ligurie elle est éloignée des centres de décisions politiques.



A partir de décembre 2012 la gare de Fontan est devenue le lieu de croisement des rames Trenitalia en transit dans la vallée de la Roya. Ci-dessous un autorail « Minuetto » vient de quitter la gare de Tende. Durant une trentaine d'année 8 à 10 trains Cuneo - Impéria des FS et de Trenitalia ont desservi de façon efficace la vallée de la Roya. A Breil et Ventimiglia des correspondances judicieuses étaient assurées avec les TER de la SNCF vers Nice et Menton / Monaco. Photos José Banaudo et Damien Viano



UNE SITUATION ADMINISTRATIVE TRES COMPLEXE :

La ligne de Nice à la frontière italienne a fait l'objet d'un accord entre la France et l'Italie le 6 juin 1904, ratifié ensuite par les deux gouvernements, et la ligne située en territoire français – du sud de Piene au sud de la gare de Saint-Dalmas-de-Tende, a été déclarée d'utilité publique et définitivement concédée au PLM par la loi du 16 mars 1906. Ces accords étaient complétés, pour leur application de conventions entre les deux administrations ferroviaires portant sur l'exploitation puis, dans les années suivantes, sur les conditions d'électrification de la ligne. Même le partage des objets trouvés en gare de Breil avait donné lieu à des discussions mémorables !

A la création de la SNCF, le 1er janvier 1938, la ligne de Nice à Fontan a été intégrée dans le domaine de la SNCF. Le traité de paix de 1947 entre l'Italie et les Nations Unies a consacré des modifications de frontière, la partie supérieure de la vallée de la Roya soit les communes de Tende et La Brigue devenant françaises, la frontière sud étant quant à elle déplacée de quelques km vers Vintimille. Ainsi, la longueur de ligne – du moins ce qu'il en restait après les destructions opérées par les nazis en retraite - sur territoire français passait à 47km (25,4 km de plus au nord et 2,7 km au sud).

Après une longue lutte des populations des deux côtés de la frontière, les deux Etats français et italiens sont parvenus à un accord sur la reconstruction de la ligne dont les termes ont été actés par la convention du 24 juin 1970, ratifiée par les deux Etats le...8 avril 1974. Les termes de la convention prévoyaient que l'Etat italien prenait en charge les coûts des travaux de reconstruction (avec une subvention de la France de 6 millions de francs au départ portée ensuite à 12 millions de francs en 1976). Les accords prévoyaient par ailleurs que l'Etat italien assumait la charge ou avait le bénéfice du compte d'exploitation de la ligne.

Il est nécessaire, pour bien comprendre le problème, que lors de ces accords il y avait d'une part les deux Etats français et italiens, d'autre part les deux administrations ferroviaires SNCF et FS (Ferrovie dello Stato) ce qui était relativement simple comme situation.

Ces accords ont été complétés par une convention entre l'Etat et la SNCF - dans laquelle celle-ci acceptait d'exploiter les sections de lignes concernées par les modifications de frontière de 1947 dans le réseau qu'elle exploitait – et d'une convention technique entre la SNCF et les FS précisant les conditions d'application des accords internationaux entre les deux administrations ferroviaires.

Dès avant l'ouverture, les litiges financiers se sont multipliés entre la SNCF et les Ferrovie dello Stato. L'ouverture prévue initialement pour fin septembre 1979 a même été suspendue jusqu'à ce que les FS acceptent de signer une convention d'exploitation selon laquelle ils assumaient la responsabilité d'éventuels accidents comme les chutes de rochers.

L'établissement des comptes d'exploitation de la ligne était alors simple :

- en dépenses, l'entretien des infrastructures, les coûts d'exploitation y compris ceux relatifs au matériel roulant (conduite, accompagnement, énergie, entretien,...) ;
- en recettes, les recettes encaissées par les deux administrations pour le transport de voyageurs et des marchandises, plus les recettes accessoires (bureaux de gare et autres).

La SNCF et RFF ont souvent affirmé lors de réunions publiques que la ligne, au delà de Breil ne les concernait pas, car ils l'exploitent pour le compte des chemins de fer italiens. Le document ci-dessous, signé par monsieur J. Péliissier, à l'époque Président du Conseil d'Administration de la SNCF semble bien montrer que cette ligne fait intégralement partie du réseau SNCF.

Article 6.

L'Etat remet à la S.N.C.F. l'ensemble des installations de la partie de la ligne non incorporée dans la concession accordée par la convention du 24 janvier 1904 à la Compagnie PLM, à laquelle ladite S.N.C.F. a été substituée.

La Société Nationale jouira, sur ces installations, des mêmes droits que ceux dont elle dispose actuellement sur les biens compris dans la concession précitée.

La SNCF arrêta les comptes d'exploitation et les transmettait à l'Etat français, qui transmettait lui-même à son homologue italien.

Avec les réformes institutionnelles intervenues dans les deux pays dans les années 1990, la situation est devenue complexe pour ne pas dire inextricable :

- séparation entre l'exploitant ferroviaire et le gestionnaire d'infrastructure, avec la création de RFF en France, de RFI en Italie ;
- décentralisation des transports ferroviaires régionaux de voyageurs dans les deux pays.

Quoique l'on puisse penser de ces évolutions institutionnelles, force est de constater que les flux financiers liés à l'application des accords de 1970 n'ont pas subi les adaptations nécessaires, ce qui a entraîné des frustrations de part et d'autre de la frontière. En premier lieu, le fait même de la séparation entre exploitant ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure aurait dû être accompagné de sa traduction pour l'établissement des comptes d'exploitation, ce qui n'a pas été le cas. D'autre part, la décentralisation des transports régionaux de voyageurs en France aurait également dû être prise en compte, ce qui n'a pas été le cas bien au contraire ; pour faire simple :

- les compensations financières versées par l'Italie ont été intégrées dans les recettes du compte d'exploitation TER (en clair, considérées comme des recettes pour la Région) ;
- de ce fait, et compte tenu de ces recettes supplémentaires pour la Région, la contribution d'équilibre versée par l'Etat à la Région lors de la décentralisation s'est trouvée réduite d'autant ;
- en contrepartie de ces recettes, la Région s'est vu imputer la charge des péages sur la ligne, y compris pour les trains italiens exploités par Trenitalia ;
- la SNCF, en tant que gestionnaire d'infrastructure, ne percevait aucun financement pour la ligne de la vallée de la Roya ; RFF refusait de considérer la ligne comme faisant partie du réseau ferré national (au mépris des termes des différents accords et notamment de ceux de création de la SNCF et de la convention Etat /SNCF de 1976), tout en percevant les péages...
- RFI, qui reversait à la France la contribution italienne, a vu cette ligne de crédit disparaître des contributions qui lui étaient versées par l'Etat italien.

En résumé, cette situation bénéficiait à trois partenaires : les Etats français et italien et RFF, et nuisait à trois autres : la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la SNCF et RFI. Cela n'était pas durable, et après plusieurs années de discus-

sions âpres entre RFI et la SNCF (SNCF-GI, agissant en tant que gestionnaire délégué de l'infrastructure), RFI a cessé de verser sa contribution au titre de la convention de 1970.

SNCF-GI, qui demandait avec insistance depuis plusieurs années la révision de ce système inadapté qui ne lui permettait pas d'assurer l'entretien de la ligne dans de bonnes conditions et qui n'était pas rémunérée pour cela, a finalement mis en application, en décembre 2013, la mesure dont elle agissait la menace depuis plusieurs années (avec l'approbation implicite de RFI qui l'assurait de sa solidarité en cas de mesures drastiques), en réduisant autoritairement la vitesse de la ligne de 80 à 40 km/h, avec des conséquences catastrophiques sur les temps de parcours.

Conséquences immédiates : la Région Piémont a réduit le nombre de relations de 21 à 4, et Trenitalia en a profité pour fermer le dépôt de Cuneo qui abritait les Minuetto utilisés sur la relation.

Michel Braun, avec l'aide de Pierre LEMERY-PEISSIK , notamment pour sa connaissance de la partie institutionnelle

ARTICLE 7 - SURVEILLANCE, ENTRETIEN ET REPARATION DES EQUIPEMENTS DE LA LIGNE

La SNCF assure la surveillance, l'entretien et les réparations des équipements d'infrastructure et de superstructure de la ligne (1). Elle maintient constamment ces installations en bon état d'entretien et de conservation en se conformant aux règles de l'art.

Dans l'attente d'une décision, la SNCF se réserve le droit d'interrompre la circulation des trains sur la ligne au cas où elle estimerait que l'inexécution de ces travaux ne permet plus d'assurer la sécurité de l'exploitation.

la convention d'exploitation signée entre la SNCF et les FS est très claire. Elle peut suspendre l'exploitation à tout moment si elle juge que la sécurité des circulations n'est plus assurée. Par contre elle se doit d'assurer l'entretien des équipements ce que l'Italie lui a parfois reproché de ne pas faire.

ARTICLE 4 - SERVICE DES TRAINS SUR LA LIGNE

Les FS pourvoient, à l'aide de leur matériel moteur et de leur personnel, à la traction, à la conduite et à l'accompagnement des trains circulant sur la ligne, ainsi qu'aux manoeuvres éventuelles dans les garés à l'exception de certains des trains de travaux et des draisines qui, après accord avec les FS, peuvent être assurés par la SNCF (matériel et personnel).

Toutefois, pour certains trains en provenance ou à destination de la section de NICE à BPEIL, la SNCF peut, après entente :

- soit fournir le véhicule moteur (y compris les remorques pour les autorails);
- soit assurer la conduite et éventuellement l'accompagnement;
- soit assurer la totalité de ces prestations.

Réciproquement, sur cette même section, les FS peuvent dans les conditions définies à l'annexe n°3, assurer les prestations désignées ci-dessus pour certains trains en provenance ou à destination de la ligne.

Cette annexe 3 est également applicable pour les prestations assurées par la SNCF de la frontière Nord à CONI.

Dans certains domaines les conventions de 1979 sont novatrices. Il est ainsi prévu que les FS peuvent venir jusqu'à Nice avec leurs trains et leur personnel et la SNCF faire de même jusqu'à Cuneo.

L'ESSENTIEL A RETENIR :

Il semble évident que la voie est aujourd'hui à SNCF-Réseau sur le territoire français et à RFI sur le territoire italien.

Le nombre important d'intervenants (trois régions, deux Etats, quatre administrations ferroviaires) rend son exploitation très complexe.

La création d'une structure commune chargée d'exploiter l'infrastructure entre Limone et Ventimiglia et peut-être même entre Breil et la banlieue niçoise permettrait une gestion décentralisée plus souple et clarifierait les comptes pour les deux Etats.

On pourrait même imaginer la création d'une structure mixte franco-italienne, chargée d'exploiter la voie et les trains. (Voir aussi le chapitre n° 5).

LES ANNEES 2010, LA LIGNE, VICTIME AUSSI DE LA CONCURRENCE FERROVIAIRE

Dès la réouverture en 1979, une relation directe Turin – Nice a pu être mise en place avec des autorails italiens, agréés pour circuler en France, ainsi qu’une relation Nice – Coni avec des autorails français, homologués pour la circulation en Italie. Ces services ont fonctionné de manière satisfaisante pendant un quart de siècle, jusqu’à ce que les matériels anciens « interopérables » soient remplacés par des rames de nouvelle génération : X 76500 AGC pour la SNCF et ALn 501 / 502 Minuetto pour Trenitalia.

Entre-temps, les conditions d’agrément des matériels roulants ont évolué avec l’entrée en jeu de nouveaux organismes de gestion des infrastructures et de contrôle de la sécurité ferroviaire (Etablissement public de sécurité ferroviaire – EPSF – en France, Azienda nazionale per la sicurezza ferroviaria – ANSF – en Italie), édictant leurs propres exigences au niveau national sans souci de compatibilité au niveau européen. De plus, les rapports entre Trenitalia et la SNCF se sont profondément dégradés, les deux sociétés n’étant plus partenaires mais concurrentes sur certains marchés « libéralisés » pour respecter les directives de l’Union européenne. Ainsi, pendant que la SNCF investissait dans la société privée NTV qui exploite les liaisons à grande vitesse Italo, Trenitalia répliquait en s’alliant à Véolia pour créer Thello, entreprise exploitant des trains de nuit entre les deux pays.

Ce n’est que très récemment que l’ANSF a autorisé la circulation des AGC X76500 acquis par la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur jusqu’en gare de Limone Piemonte (autorisant ainsi, potentiellement, des correspondances de

En page suivante nous pouvons comparer les horaires des années 2000 avec trois aller-retour Torino - Imperia, un Torino - Nice, un Nice - Cuneo et six à sept Cuneo - Ventimiglia - (Imperia) quotidiens et celui du 9 décembre 2012 avec son service cadencé réduit à huit aller-retour et ne desservant plus la majorité des gares de la Roya (Vievolta, La Brigue, St Dalmas-de-Tende, Olivetta-San Michele, Airole, Bevera). pourtant la durée du trajet Cuneo - Ventimiglia (1h47) est voisin de celui de certains trains des années 2000 qui marquait l’arrêt dans toutes les gares de la ligne. (Document Trenitalia, Archives Michel Braun)

2 Si effettua nei festivi fino al 22/9, dall'1/11. **3** Si effettua anche in caso di sciopero feriale, limitato a Ventimiglia. **4** Si effettua anche in caso di sciopero feriale, originario da Torino Lingotto. **5** Si effettua anche in caso di sciopero feriale, limitato a Cuneo. **7** Da Limone: si effettua il sabato.

4478	4480	20150	4476	4486	10286	200	10288	4482	20154	10290	20158	4448	22940	22952	10292	20160	22942	22946	22948	20164	22950	10294	10296	22960	4424	10206	20170	22962
R2	R2	R	R2	R2	R		R2	R2	R2	R	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R	R2	R2	R2	R2	R2

10298	4428	22964	22968	20174	22966	10300	4434	10302	4436	2908	22970	22972	20176	10304	20180	22974	10306	22978	22980	4444	20184	22984	10230	22986	22990
R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R2	R	R2	D	R2	R2	R2	R2	R	R2	R2	R	IR	R2	R2	IR	R	IR	R2

[illegible]

2012-2013

	tous les jours	sauf dim et fériés	sauf sam dim et fériés	tous les jours	sauf sam dim et fériés	tous les jours	sauf dim	tous les jours	tous les jours	sauf dim et fériés	tous les jours	tous les jours	Autre 1	sauf les sam	tous les jours
	★	TER	TER	★	TER	★	TER	★	TER	TER	★	TER	★	TER	★
NICE-VILLE (DÉPART)		05.55	06.15		07.05	07.38	08.25		09.15	10.25		12.07		12.25	
Nice-St-Roch			06.19		07.09	07.42	08.29		09.19			12.11			
L'Ariane-la-Trinité			06.25		07.15	07.47	08.34					12.16			
La Trinité-Victor			06.28		07.18	07.50	08.37		09.25			12.19			
Drap-Cantaron			06.32		07.21	07.54	08.41		09.29			12.23			
Halte de Fontanil			06.36			07.58	08.45		09.33			12.27			
Peillon-St-Thècle			06.40			08.02	08.49		09.37			12.31			
Peille			06.46			08.07	08.54		09.42			12.37			
L'Escarène			06.56			08.16	09.03		09.50			12.45			
Touët-de-l'Escarène			07.01			08.20	09.06			10.01		12.49			
Sospel			07.22			08.28	09.15					12.58			
MONACO-MONTE-CARLO		06.19								10.49				12.49	
MENTON		06.30								11.00				13.00	
VENTIMIGLIA (DÉPART)	05.30	06.43		07.30				09.30		11.13	11.30			13.30	
BREIL-SUR-ROYA (ARRIVÉE)	05.50		07.34	07.50		08.40	09.27	09.50	10.13		11.50	13.10			13.50
BREIL-SUR-ROYA (DÉPART)	05.51			07.51		08.43		09.51	10.17		11.51		13.12		13.51
Fontan-Saorge	05.59			07.59		08.54		09.59	10.28		11.59		13.23		13.59
St-Dalmas-de-Tende						09.10			10.44				13.44		
La Brigue						09.15			10.49				13.50		
TENDE	06.18			08.18		09.22		10.18	10.56		12.18		13.57		14.18
Vievolà															
Limone	06.37			08.37				10.37			12.37				14.37
Vernante	06.47			08.47				10.47			12.47				14.47
Robilante	06.59			08.59				10.59			12.59				14.59
Roccavione															
Borgo-S.-Dalmazzo	07.05			09.05				11.05			13.05				15.05
CUNEO	07.17			09.17				11.17			13.17				15.17
numéro de circulation	22960	886003	881301	22962	881353	22941	881307	22964	22945	886023	22966	881311	22948	886029	10210

	tous les jours	tous les jours	tous les jours	tous les jours	sauf dim	tous les jours	Autre 2	Autre 3	sauf sam dim et fériés	tous les jours	tous les jours	tous les jours	tous les jours
	TER	TER	★	TER	TER	★	TER	TER	TER	TER	★	TER	TER
NICE-VILLE (DÉPART)	13.55	15.02		16.25	16.36		17.23	17.23	18.10	18.25		18.56	19.40
Nice-St-Roch		15.06			16.40		17.27	17.27	18.14			19.01	19.44
L'Ariane-la-Trinité		15.11			16.45		17.32	17.32	18.19			19.07	19.49
La Trinité-Victor		15.14			16.48		17.35	17.35	18.22			19.10	19.52
Drap-Cantaron		15.18			16.52		17.39	17.39	18.26			19.15	19.56
Halte de Fontanil		15.22			16.56		17.43	17.43	18.31				
Peillon-St-Thècle		15.26			17.00		17.48	17.48	18.36			19.21	20.02
Peille		15.31			17.06		17.54	17.54	18.43			19.26	20.07
L'Escarène		15.40			17.15		18.04	18.04	18.54			19.35	20.16
Touët-de-l'Escarène		15.43			17.18		18.08	18.08	18.58			19.39	20.20
Sospel		15.52			17.26		18.16	18.16	19.06			19.47	20.28
MONACO-MONTE-CARLO	14.19			16.49						18.49			
MENTON	14.30			17.00						19.00			
VENTIMIGLIA (DÉPART)	14.43		15.30	17.13		17.30				19.13	19.30		
BREIL-SUR-ROYA (ARRIVÉE)		16.04	15.50		17.38	17.50	18.28	18.28	19.18		19.50	19.59	20.40
BREIL-SUR-ROYA (DÉPART)		16.10	15.51			17.51		18.29			19.51		
Fontan-Saorge		16.24	15.59			17.59		18.37			19.59		
St-Dalmas-de-Tende		16.41						18.53					
La Brigue		16.46						18.58					
TENDE		16.53	16.18			18.18		19.05			20.18		
Vievolà													
Limone			16.37			18.37					20.37		
Vernante			16.47			18.47					20.47		
Robilante			16.59			18.59					20.59		
Roccavione													
Borgo-S.-Dalmazzo			17.05			19.05					21.05		
CUNEO			17.17			19.17					21.17		
numéro de circulation	886035	22977	22970	886045	881313	22972	881315	22979	881319	886053	22974	881323	881327

www.sfrpiemonte.it

24

et vers Cuneo/Turin en traction électrique). Le système de sécurité français DAAT a été installé en gare de Vievola et le sera en 2018 en gare de Limone.

Successivement, les X 2200 SNCF ont donc cessé de se rendre à Coni puis les ALn 663 Trenitalia à Nice, sans que leurs modernes successeurs puissent prendre le relais. Ce fut la fin des relations directes et la rupture de charge obligatoire à Breil-sur-Roya, alors que même à l'époque la plus sombre du gouvernement fasciste, dans les années d'avant-guerre, des trains directs circulaient entre les deux pays... Mais l'on n'avait pas encore tout vu !

La région Piémont accélère ses trains puis les supprime

Lors de la régionalisation des transports ferroviaires en Italie, l'ensemble de la ligne Coni – Vintimille a été confié à la région Piémont, y compris la section au sud de Breil sur le territoire de la région Ligurie. Le conseil régional piémontais décide donc seul du contenu du service qui y est assuré par Trenitalia. Or, la majorité politique arrivée aux affaires au début des années 2010 se distingue par des mesures globalement défavorables au mode ferroviaire. Après avoir fermé une douzaine de lignes au printemps 2012, elle a décidé de supprimer les arrêts jugés les moins fréquentés sur les dessertes maintenues, de manière à les cadencer et les accélérer.

A partir du 9 décembre 2012, les trains Coni – Vintimille ne desservaient donc plus les gares de Roccavione en Piémont ; Viévolà, La Brigue, St.Dalmas-de-Tende et Fontan-Saorge en France ; Olivetta-S.Michele, Airole et Bevera en Ligurie. Les populations, tant françaises qu'italiennes, touchées par cette mesure, ont fait savoir leur mécontentement et organisé des manifestations, mais le conseil régional piémontais n'est pas revenu sur sa décision.

Le nouvel horaire 2012-2013 apportait aussi la suppression des trains directs Turin – Imperia, la plupart des services étant limités au trajet Coni – Vintimille sans vraiment de correspondance vers la Ligurie. Trois seulement restaient prolongés jusqu'à Imperia, grâce à l'insistance de la région Ligurie et à sa participation financière.

Les horaires Coni – Vintimille, cadencés toutes les deux heures, se retrouvent aussi décalés par rapport à ceux des années précédentes. Faute de concertation avec les autorités françaises, certaines correspondances à Breil avec les



La remise à niveau de la ligne Nice - Breil a été réalisée pour un montant de 42 millions d'euros dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 et 2007-2013.



TER en provenance ou à destination de Nice deviennent donc impossibles. Pour relier le Piémont à Nice, il devint préférable à certaines heures de faire le détour par Vintimille en empruntant les TER surchargés de la ligne de la Côte d'Azur : un paradoxe, au moment où la branche directe Nice – Breil vient d'être améliorée !

Même à Ventimiglia les correspondances vers la Ligurie sont difficiles et certains trains circulent en pleine nuit (Départ de Ventimiglia à 5h51). Bien entendu au bout de six mois la Région piémontaise annonce que le trafic s'est effondré et propose de remplacer les trains par des bus !

La ligne Nice – Breil modernisée

Pour la section française Nice – Breil, les nouvelles étaient meilleures. La région Provence Alpes Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, RFF et l'Etat se sont associés dans un plan de modernisation d'un montant de 42 millions d'euros, au titre des contrats de projets 2000-2006 et 2007-2013. Ces crédits ont permis le renouvellement de la voie, le rétablissement d'évitements à Sospel et Peille et l'installation d'une signalisation automatique simplifiée entre Drap-Cantaron et Breil. La mise en service de celle-ci, le 8 juillet 2012, a pourtant été chaotique et la desserte a dû être remaniée à partir du 3 septembre, en supprimant une partie des trains pour ne plus effectuer de croisements sur la section incriminée !

Après ce raté sans précédent, l'installation a été entièrement revue pendant un mois et demi pour éliminer les sources de dysfonctionnements. Le 19 octobre, le service renforcé à neuf allers et retours quotidiens a pu reprendre, et il fonctionne aujourd'hui correctement. De plus la SNCF va installer la fibre optique le long de sa voie ce qui va fiabiliser le système.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a aussi financé la construction d'une nouvelle halte pour desservir le lycée René Goscinny à Drap, dont les bâtiments sont construits de part et d'autre de la voie ferrée au quartier Fontanil, entre les gares de Drap-Cantaron et Peillon-Ste.Thècle.

L'ouverture de cette halte fut un beau succès et près de 500 jeunes lycéens l'utilisent désormais quotidiennement.



Les rames de près de 500 places (3 AR par jour toute l'année), bondées en été et les week-end ne fréquentent plus la vallée la Roya. Au vu de la desserte désormais squelettique de la ligne et des durée de trajet rallongées les piémontais voulant aller à la mer utilisent désormais leur voiture individuelle.

La spirale infernale

Lorsque la SNCF exécuta sa menace de mise en place d'une réduction de vitesse de 80 à 40 km/h généralisée, la Région Piémont répliqua en réduisant de son côté de 8 à 2 allers et retours le nombre de trains entre Cuneo et Vintimille avec une seule rame effectuant des navettes. Le nouvel horaire prévu pour les piémontais descendants sur la Riviera ne permettait même plus aux niçois et habitants de la Riviera de monter skier à Limone ou d'effectuer un déplacement dans la journée à Cuneo.

Face à cette situation désespérée la Région Provence Alpes Côte d'Azur prolongea trois trains Nice – Breil jusqu'à Tende afin de maintenir malgré tout une desserte de la haute vallée de la Roya mais bien entendu le trafic des voyageurs en transit qui était de l'ordre de 1500 voyageurs par jour s'effondra à moins de 300 !

C'est cette situation désastreuse que nous connaissons aujourd'hui.



2014-2015 : LA POPULATION EN COLERE SUR LES DEUX VERSANTS DES ALPES



Breil-sur-Roya, Fontan, Airole, Ventimiglia, Tende, Limone, Cuneo, Fontan-Saorge, Drap-Cantaron, Nice... La population est en colère et les manifestations se succèdent.

Airole (Italie)



Après une période d'incrédulité les populations se sont mobilisées pour défendre leur «ligne de vie». A Breil, Tende, Drap, Nice, Limone, Ventimiglia, Cuneo... des dizaines d'actions ont été menées pour faire comprendre aux décideurs l'intérêt de cette liaison essentielle au développement des échanges entre le Piémont et la méditerranée. Alors que 12 milliards d'euros vont être mis dans la réalisation du TGV Lyon - Turin on ne comprendrait pas que l'on ne trouve pas quelques dizaines de millions pour sauver la liaison Nice - Torino. (Documents Comité Franco-Italien).

Breil-sur-Roya : 25-05-2013



TRAINS EN DANGER!

XX^{LLE}

NICE

BREIL

TENDE

CUNEO

MANIFESTATION FRANCO-ITALIENNE



NICE

SAMEDI

20 SEPTEMBRE

2014

14H



PLACE MASSENA

FRANCAIS ET ITALIENS ENSEMBLE
POUR SAUVER CETTE LIGNE DE VIE!

<http://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/>

COMITE FRANCO-ITALIEN DE DEFENSE ET DE DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE

Fanghetto (Italie)



Nice : 08-03-2014





Trains supprimés ou en retard, c'est le lot quotidien des usagers de la ligne Nice - Breil - Tende.

Dès qu'un personnel manque on supprime un train de Breil pour assurer la conduite des convois de la côte.

POUR LA JOURNÉE DU MERCREDI 15 JUIN 2016

AXE NICE - BREIL - TENDE

Grève nationale reconductible à partir du mardi 31 mai 2016 19h00.

Service normal sauf particularités ci-dessous :



Sens Nice - Breil

	TER 881353	TER 881313	TER 881323
Particularités	Supprimé	Supprimé	Supprimé
NICE VILLE	06:55	16:52	09:05
NICE PONT MICHEL	06:56	16:53	09:10
L'ARIANE LA TRINITÉ	07:00	16:45	09:15
LA TRINITE VICTOR	07:03	16:40	09:18
DRAP CANTARON	07:05	16:59	09:20
HALTE FONTANIL LYCÉE DE DRAP		16:52	09:25
PEILLON SAINTE THÈLE		17:05	09:30
PEILLE		17:05	09:35
L'ESCARÈNE		17:15	09:45
TOUET DE L'ESCARÈNE		17:18	09:48
SOSPEL		17:23	09:53
BREIL SUR ROYA		17:30	20:00

lundi 06/02

Départ : 7h35

Arrivée : 9h39

Durée Totale : 2h04

Voir le plan

7h35

À Nice-Ville

Prendre le Train TER N° 22941

Destination : Tende

Descendre à Tende

Durée : 2h04

Horaires mis à jour : Départ 0h00 - Arrivée 9h39

Retard 25 minutes

suppression de Breil à Tende du train 22940

Nice 07h35 Tende 09h39 : deux cars de substitution sont mis en place entre Breil et Tende avec les mêmes arrêts.

suppression entre Breil et Tende du train 22940

Nice 07h35 Tende 09h39 : deux cars de substitution sont mis en place au départ de Breil sur la ligne avec les mêmes arrêts.

2h04

2015 : Une lueur d'espoir avec les promesses de travaux

Les associations d'usagers françaises et italiennes et les élus de la zone se sont donc mobilisés fortement. Côté italien le gouvernement vota une somme de 29 millions pour financer des travaux à faire entre Limone et Vintimille et la Région PACA inscrivit 15 millions dans le cadre du contrat de Plan Etat-Région.

Le 31 mars 2015 une convention signée entre SNCF Réseau, RFI et la Région Piémont, a permis d'engager la sécurisation de la section française. Ce financement de 29 Millions d'euros est décomposé comme suit :

- 8,8 Millions d'euros pour RFI, destinés à effectuer les travaux de sécurisation du tunnel du Col de Tende et le déploiement du Système de Contrôle de la Marche des Trains italiens (SCMT) sur l'ensemble de la section française (système de signalisation et de transmission de données entre le sol et les trains italien).
- 20,2 Millions d'euros pour SNCF Réseau, destinés à effectuer les travaux de sécurisation de la voie avec 10 km de pose de voies neuves, le renforcement des ouvrages d'art de La Maglia et de La Lavina situés de part et d'autre de la gare de Breil et de trois ponts rails. Encore faut-il noter que le viaduc de la Lavina est commun aux deux lignes de Breil vers Nice et Vintimille, et que le financement des travaux devrait en tenir compte !

Les études préliminaires et les sondages sur les viaducs de La Lavina et de La Maglia ont été finalisées fin décembre 2015 et celles de la phase avant-projet / projet en septembre 2016. Une première facture de 1,88 Millions d'euros a été présentée à RFI qui l'a payée à SNCF Réseau mi-septembre.

De même SNCF Réseau déploie le réseau de communication et de secours INPT sur la totalité du tunnel du Col de Tende, tandis que RFI a débuté en mai 2016 des travaux de confortement de la voûte de ce tunnel franco-italien de 8,1 km.

SNCF-Réseau a engagé sur ses fonds propres, à hauteur de 2 Millions d'euros des travaux pour le déploiement du Dispositif d'Arrêt Automatique des Trains (DAAT) sur la section Tende – Breil afin de sécuriser les circulations françaises vis-à-vis des franchissements inopinés de signaux fermés. La gare de Vievola a ainsi été équipée et celle de Limone le sera au printemps 2018 ce qui permettra aux trains SNCF de monter jusqu'à Limone et y donner correspondance avec les rames électriques trenitalia pour Cuneo et Torino. Une base travaux sera installée à Breil sur Roya et la ligne sera fermée entre Vintimille, Tende et Limone de l'automne 2017 au printemps 2018.

Une seconde tranche de travaux sera ensuite engagée dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région qui devrait atteindre un montant de 15 Millions d'Euros. A ce jour l'Etat a prévu 5 millions, la Région PACA 5 millions et le Département des Alpes-Maritimes 2 Millions. Reste à trouver encore 3 millions que l'Etat souhaite demander à de petites structures locales aux finances modestes comme la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française ou les Pays des Paillons. D'ailleurs une polémique a vu le jour car l'ancienne majorité régionale (de gauche) avait prévu un financement de 18,2 millions pour l'Etat et la région que la nouvelle majorité (de droite) a réduit à 10 millions. Comme explication la nouvelle majorité a signalé que la responsabilité en incombe à la SNCF qui a affirmé être d'en l'incapacité de faire de nouveaux travaux avant 2020, l'argent a donc été transféré sur d'autres budgets !?

Reflexion sur le rétablissement de la vitesse à 80 km/h entre Limone et Fanghetto

On pouvait espérer que cette vitesse soit rétablie à la fin des travaux. Pretextant de nouvelles règles européennes, SNCF-Réseau a dans un premier temps annoncé en public aux élus et à leurs interlocuteurs italiens que la vitesse réduite à 40 km/h allait être maintenue longtemps encore. Ces derniers mois un relèvement partiel à 60 km/h entre Breil et St Dalmas de Tende a été évoqué.

Face à l'incompréhension du public il avait même été affirmé : « toutes les lignes UIC 7 à 9 doivent disparaître, vous avez beaucoup de chance d'avoir encore des trains sur la vôtre » ! Un contact avec les services compétents nous laisse à penser que pour les travaux prévus il ne s'agit pas d'un « réaména-

gement », puisque le § 7.3.1 définit le réaménagement comme « lorsqu'au moins les paramètres de performance pour la charge à l'essieu et le gabarit, tels que définis au point 4.2.1, sont modifiés... ».

Il nous semble donc raisonnable de considérer que nous avons affaire à une «substitution dans le cadre d'un entretien» puisque on ne cherche pas à améliorer les performances de la ligne, mais plutôt de restaurer celles qui étaient affichées avant que sa dégradation ne soit constatée. Rien n'empêche donc le rétablissement de la vitesse de 80 km/h. Par contre en plusieurs points, clairement identifiés et qui nécessitent des travaux complémentaire des zones de ralentissements à 30 ou 40 km/h doivent être établies.

José BANAUDO et Michel BRAUN

Un autorail de Trenitalia passe à fontan à «petits pas» à la vitesse de 40 km/h. Désormais la durée du trajet Breil - Tende par le rail est le double de ce qui nécessaire par la route.



REFLEXIONS SUR L'AVENIR

La coopération, élément indispensable au développement de la voie ferrée du Col de Tende

L'utilisateur considère son déplacement en transport public comme un tout qui doit être organisé pour lui en amont par les Autorités Organisatrices des Transports, depuis l'achat du billet jusqu'à l'organisation des correspondances.

Il faut donc apporter à l'utilisateur :

- des tarifs équivalents sur des axes équivalents.
- une étroite coordination des services publics de transport sur un même axe afin d'offrir des services complémentaires et non concurrentiels.

1 - LA PIERRE ANGULAIRE DE LA REUSSITE, UNE BILLETIQUE COMMUNE

Aujourd'hui la situation est totalement incohérente et on constate un gaspillage des ressources publiques.

Quelques exemples de la situation chaotique actuelle.

- Dans la basse vallée du Paillon les bus arrivant de Contes s'embourbent matin et soir dans les embouteillages à l'entrée de Nice alors qu'ils pourraient conduire les usagers en gare de Fontanil ou de Drap-Cantaron où avec les TER, ils rejoindraient le centre de Nice et le réseau de tramway en quelques minutes.
- Dans la Roya, les bus de la CARF font concurrence aux trains TER et Trenitalia en circulant sensiblement aux mêmes heures mais à un tarif attractif de 1,50 Euros.
- Pour la desserte internationale la situation est pire que tout, la coopération est désormais quasi inexistante.
- Un azuréen ou un habitant de la province d'Imperia voulant aller passer la journée dans le Piémont en train ne peut plus le faire dans la journée. La clientèle n'est pas perdue pour tout le monde puisque l'on a compté jusqu'à 12 cars certains mardis d'été montant des niçois au marché de Cuneo.
- Dans l'autre sens l'utilisateur voulant relier le Piémont à Nice se voit systématiquement proposer des billets par Savone et Thello (bien plus chers

que par Tende) et, même à Ventimiglia, les rares trains restant (2 allers-retours) n'ont pas toujours des correspondances de et vers San Remo et Imperia.

- Les logiciels de vente de billets de la SNCF et de Trenitalia ne connaissent plus la majorité des gares de leur voisin et surtout pas celles de la ligne de Tende. Sur le site TER Paca par exemple la gare de Vievola (située en territoire français) n'existe plus.

1.1 - LES TRAINS DU QUOTIDIEN

1.1.1 - La desserte de la vallée du Paillon

Exemples de tarifs :

L'Escarène - Nice :

Bus : 1,50 Euros (ticket multimodal - lignes d'Azur CD06 + lignes d'Azur).

TER : Tarif normal : 5,10 Euros, tarif réduit carte Zou -75 % soit 1,30 Euros (par carnet) + 1,50 Euros pour circuler en ville de Nice.

Drap - Nice :

Bus : 1,50 Euros (ticket multimodal - lignes d'Azur CD06 + lignes d'Azur).

TER : Tarif normal : 2,40 Euros, tarif réduit maxi carte Zou -75% soit 0,60 Euros (par carnet) + 1,50 Euros pour circuler en ville.

(Signalons que la majorité des usagers du bas de la ligne vont à la halte Fontanil. Ce sont des scolaires qui bénéficient d'un abonnement annuel à 22,90 Euros, soit un chiffre d'affaire annuel de l'ordre de 10.000 euros. Les enjeux de la coopération tarifaires ne sont donc pas financiers !).

Des propositions :

Mettre en place d'urgence un billet unique (train ou bus) valable sur l'ensemble des dessertes rail et route du Paillon et offrant l'accès au réseau urbain. L'enjeu financier est modeste.

1.1.2. - La desserte des villages du moyen pays (Sospel, Breil)

Exemples de tarifs

Breil - Nice par le TER - (par bus le trajet n'est pas concurrentiel)

Tarif normal : 9,10 Euros, tarif réduit maxi carte Zou - 75% : 2,30 Euros (achat par carnet)

Breil - Menton :

Bus (CARF) : 1,50 Euros

TER (par Ventimiglia) - Tarif normal : 7,40 Euros, tarif réduit maxi carte Zou - 75 % soit 1,90 Euros (achat par carnet).

Tende - Nice TER : Tarif normal : 13,60 Euros, tarif réduit maxi carte Zou - 75 % soit 3,40 Euros (achat par carnet).

Tende - Menton :

Bus (CARF) : 1,50 Euros

TER (Par Ventimiglia) : Tarif normal : 11,90 Euros, tarif réduit maxi carte Zou - 75 % soit 3,00 Euros (achat par carnet).

Note : dans ces tarifs nous n'avons pas pris en compte certains tarifs ne s'adressant qu'à des populations spécifiques, comme la carte Zou solidaire qui accorde 90 % de réduction aux personnes en situation de précarité.

Des propositions :

Mettre en place d'urgence un billet unique (train - bus) valable sur l'ensemble des dessertes rail et route vers Menton/Monaco, mais aussi vers Nice en offrant l'accès au réseau urbain. Il convient d'étudier aussi la question avec la Principauté de Monaco. Ce billet « multimodal » pourrait rester dans une gamme de prix attractive de l'ordre de 4 à 5 euros l'aller retour forfaitaire valable pour tous les villages du moyen-pays de Sospel à Tende. Politiquement il peut être décidé d'en rester au tarif CARF actuel de 3 euros l'aller-retour.

L'enjeu financier est là aussi modeste car il ne va concerner que quelques centaines de voyageurs quotidiens, par contre il est très important vu sous l'angle de l'aménagement du territoire. Nos villages sont enclavés et la présence d'un service public de transport bien organisé et d'un accès à un coût raisonnable peut inciter plus de personnes à s'y installer ou à s'y maintenir.

Il convient bien entendu de ne pas perdre les recettes générées par la clientèle touristique qui paye des billets plus chers. Ainsi la pratique de l'achat d'une carte annuelle et de carnets de tickets à prix réduits et non pas individuels peut-être une mesure intéressante.

1.2.1. - La desserte touristique française

Les visiteurs qui viennent dans la Roya utilisent en été la carte Zou Pass 06 d'un prix de 15 Euros (carte Isabelle de 35 Euros pour les familles). Cette tarification est valable du 1er juin au 30 septembre, il conviendrait sans doute d'en prolonger la validité toute l'année car de nombreux touristes de passage sur la côte en toutes saisons pourraient visiter notre ligne. (voir par ailleurs les propositions d'actions promotionnelles).

1.2.2. - La desserte touristique et familiale internationale

Pour ce qui concerne les relations franco-italiennes nous avons à faire à un véritable maquis tarifaire. Que l'on prenne son billet en France ou en Italie, que l'on accède à la Roya directement depuis Nice et Sospel ou en passant par Ventimiglia le prix du billet peut varier du simple au double.

Cuneo - Ventimiglia : 8,30 Euros

Cuneo - Imperia : 11,70 Euros (14,20 Euros par Savone)

Torino - Ventimiglia : 11,95 Euros (19,50 Euros par Savone)

Torino - Nice : **billet impossible à obtenir sur le site Trenitalia**; sur le site voyages SNCF.com : 25,60 Euros, 19 Euros par Ventimiglia en prenant des billets séparés dans les gares.

Nice - Cuneo : **billet impossible à obtenir sur le site Trenitalia**; 20,60 Euros sur le site voyages SNCF.com, 15,20 Euros par Ventimiglia en prenant des billets séparés dans les gares.

Signalons que la majorité des gares françaises de la ligne sont inconnues des logiciels Trenitalia et les gares italiennes inconnues des logiciels de vente SNCF et TER PACA.

Des propositions :

Il n'existe qu'une seule solution efficace, la création d'un « Tenda-Pass » commun entre la région PACA et la Région Piémont comme cela a déjà existé dans le passé. Celui-ci permettrait de voyager librement entre la Province de Cuneo et les Alpes-Maritimes. Son prix pourrait être légèrement supérieur à celui de la carte Zou (par exemple 19 Euros pour une personne seule et 40 Euros pour une famille). A terme une carte identique pourrait voir le jour avec la Ligurie.

On pourrait aussi imaginer la création d'un billet « Roya-Tenda-Pass » moins cher valable entre les gares de la vallée de la Roya et celles de la province de Cuneo permettant de redynamiser les échanges entre ces deux vallées voisine de Roya et Vermentagna.

Ces billets pourraient servir de support à la création de forfaits touristiques variés (voir par ailleurs).

Le train Albenga - Torino - Bern des années 1980 de passage à Breil. (Photo Michel Braun)



2 - UN PLAN TRANSPORT A REORGANISER

2.1.1 - La desserte des Paillons

Nous l'avons évoqué, l'accès à Nice depuis les vallées des Paillons est très compliqué. Le report des usagers vers les transports publics est une des solutions en complément des aménagements routiers indispensables.

La question est de savoir à quel montant on décide de plafonner les investissements. Des études en cours seront présentées ces prochains mois.

Des propositions :

Dès à présent une solution simple peut-être mise en œuvre rapidement : elle consiste à aménager une zone de signalisation (canton) à Drap-Fontanil et à équiper la gare de L'Escarène pour permettre aux convois d'y faire demi-tour. On pourrait ainsi faire circuler deux à trois trains à l'heure par sens avec terminus respectifs à Drap-Fontanil, L'Escarène ou Breil.

D'autres solutions plus ambitieuses sont possibles pour obtenir un cadencement à 10 minutes et faire de l'axe Cagnes-sur-Mer - Nice-Ville - Drap-Fontanil un véritable RER niçois, une sorte de ligne T4 de la métropole (construction de nouvelles haltes, par exemple près de la maison d'arrêt de Nice, création de voies de croisement à La Trinité et à Gerland, prolongement de l'électrification de L'Ariane à Drap-Fontanil...). Par contre, dans ce cas, le montant des investissements nécessaires, en particulier avec la suppression des passages à niveau, et surtout le passage à niveau n° 3 à La Trinité est supérieur à 100 millions d'euros.

Soyons aussi attentifs aux aménagements en cours dans la zone niçoise. Par exemple, certaines propositions relatives à l'aménagement du nouveau centre d'entretien (Technicentre) de Nice Saint-Roch prévoient la réduction de deux voies à une seule dans la zone de traversée de la gare de Saint-Roch ce qui risque encore réduire la capacité de la ligne.

2.1.2 - La desserte de la Bévéra - Roya

La vallée de la Roya peut-être considérée comme enclavée en territoire italien car, pour rejoindre les villes françaises en restant sur le territoire national, il faut franchir deux cols (Brouis et Castillon). La voie la plus directe consiste donc à passer par le territoire italien (Ventimiglia) pour rejoindre les villes de

la côte ou à utiliser le train qui franchit les montagnes en tunnels. C'est dans cette vallée que se situe la section centrale de la ligne du col de Tende.

Il y a quelques années, elle était desservie par au moins 16 trains italiens en transit, qui donnaient à Breil et Ventimiglia correspondance à des TER pour Nice, Menton et Monaco. Aujourd'hui il ne reste plus que deux trains italiens, et cette section a sa vitesse limitée à 40 km/h.

Quelques trains français de la ligne Nice - Breil prolongent leur trajet jusqu'à Tende (4 AR quotidiens). Mis à part le «Train des Merveilles» en été, ils sont peu fréquentés en raison d'un temps de transport excessif (Nice - Tende en 55 minutes par le rail, 25 minutes en voiture) et à la disparition des liaisons vers le Piémont. A la fin des travaux de réhabilitation en cours (Italie + CPER), on peut espérer le retour à un service plus rapide.

La CARF (Communauté de la Riviera Française) assure une desserte de bus Menton - Breil - Tende de 2 à 3 AR quotidiens (ligne 905). Mis à part le matin et le soir, ces services ont des horaires qui ne sont pas très pratiques pour les usagers. De plus ils circulent sensiblement aux mêmes heures que les trains TER PACA et Trenitalia avec lesquels ils sont en concurrence.

Autrefois, un service matinal Trenitalia existait entre la Roya et Ventimiglia avec arrivée vers 7h15 (et correspondance rapide vers Menton et Monaco) et prolongement vers Impéria. Cette relation manque manifestement, car des familles travaillant alors à Monaco et habitant à Breil se trouvant face à des difficultés de transport ont quitté la vallée

Breil - Menton via Sospel : signalons qu'aujourd'hui la durée du trajet par bus Breil - Ventimiglia - Menton est de 1 heure. Par comparaison la durée du trajet en bus Sospel - Menton est de 30 à 35 minutes, celle du trajet en TER de Breil à Sospel de 12 minutes. En rajoutant le temps de correspondance d'une dizaine de minutes à Sospel on remarque que le temps de parcours est identique entre la Roya et Menton que l'on utilise le bus direct ou que l'on passe par Sospel.

En privilégiant ce service (Dans le cas d'une véritable coopération TER / CARF et d'une fiabilité du système TER) on peut même imaginer renforcer le service Menton - Sospel sans coût supplémentaire pour la CARF.

2.1.3 - La desserte internationale

Le but (voir précédemment) est d'arriver à une coopération étroite entre les deux trois Régions et les exploitants.

Dès à présent la mise en place d'un service minimum de 4 AR Impéria - Cuneo avec correspondances à Breil vers Nice est indispensable, puis des financements européens devraient permettre d'arriver à la mise en service de rames interopérables (comme autrefois composer les trains Torino - Cuneo - Impéria d'une rame se détachant à Breil pour assurer des services directes vers Nice.

Comme il a été dit précédemment, la redynamisation de cet axe doit passer par une politique tarifaire commune et une action de promotion intense en France et en Italie.

La mise en circulation d'une seconde rame Trenitalia permettrait de supprimer au-delà de Breil certains des TER, par contre certains trains comme « Le train des Merveilles » peuvent être prolongés jusqu'à Limone.

Des propositions

Une remise à plat des horaires doit être organisée. On peut espérer que les contacts entre la Région PACA et le Piémont conduisent à rétablir dès 2018 un minimum de 4 à 6 AR Cuneo - Ventimiglia - Imperia avec élaboration de correspondances étroites à Breil vers Nice.

La Région PACA pourrait limiter à deux AR ses trains au-delà de Breil vers Tende avec prolongement jusqu'à Limone. La CARF de son côté pourrait réorganiser ses dessertes en maintenant ses bus le matin et le soir pour les salariés et scolaires. Aux heures de moindre fréquentation elle pourrait limiter ses circulations à Menton - Breil avec correspondance vers Tende par les TER, ou réorganiser ses correspondances Bus/TER à Sospel. Bien entendu cela n'est concevable qu'après la mise en place d'une communauté tarifaire permettant à l'usager, avec un même ticket de prendre alternativement suivant les heures le train ou le bus.

3 - LA DESSERTE TOURISTIQUE :

3.1 - Le Train des Merveilles un exemple à suivre et à développer

C'est en 2002, à la suite d'une décision du Président de la SNCF de l'époque, qu'un cadre de l'entreprise, madame Nicole Fizes, est chargée de développer le tourisme ferroviaire.

Très vite elle découvre l'extraordinaire potentiel de notre ligne du col de Tende et décide d'y tenter une expérience de train touristique. Il aura pour nom «Train des Merveilles». Le concept est simple, dans un train régulier organiser des animations afin d'attirer les touristes en nombre sur la Côte d'Azur de découvrir le haut-pays en train.

De suite la Région répond favorablement et finance la décoration des rames spécifiques, le Comité Régional au Tourisme de son côté organise la promotion. Le résultat est extraordinaire et le village de Tende en particulier se réjouit de l'arrivée quotidienne d'une centaine de visiteurs.

Un forfait est aussi mis en place la «carte isabelle» qui permet de circuler librement toute une journée avec les TER des Alpes-Maritimes.





Le «Train des Merveilles» c'est aussi les vallées du Paillon et de la Bévère.

Le succès est très vite au rendez-vous puisque 25.000 visiteurs utilisent quotidiennement en été le « Train des Merveilles » soit un chiffre d'affaire de plus de 350.000 euros pour un cout d'animation modeste !

Aujourd'hui c'est quasiment par le seul « bouche à oreille » et par « Trip Advisor » que les touristes s'embarquent dans le « Train des Merveilles ». Il faudrait revenir à des campagnes publicitaires plus importantes et proposer toute une gamme de produits combinés autour du train.

Un énorme potentiel de développement existe sachons en profiter dans l'intérêt de nos villages.

3.2 - Les Trains des neiges (Casterino et Limone)

La présence des stations de ski de Limone-Piemonte et Casterino, facilement accessibles depuis la ligne de la Roya, représente une belle opportunité pour notre ligne.

Dès la réouverture, en 1979, de nombreux trains spéciaux français et italiens ont été mis en marche pour acheminer chaque week-end et les mercredis pour les scolaires, entre 800 à 1500 amateurs de sports de « glisse ».

La commercialisation de «forfaits», combinant le transport par le rail et l'accès aux activités et remontées mécaniques, peut se développer sans coût excessif en utilisant les trains du service régulier qu'il suffit de renforcer les jours de forte affluence.

Les deux stations se complètent, si Limone dispose d'un vaste réseau de remontées mécaniques, la station française de Casterino, plus familiale est le paradis du ski nordique.

Aujourd'hui la durée excessive du trajet dans la Roya pénalise le développement de ce trafic.

Viene a sciare a Limone Piemonte con il treno conviene! Presentando alle casse il biglietto ferroviario* si può acquistare lo skipass giornaliero ad un prezzo scontato.



www.riservabianca.it
* la promozione è valida solo per i biglietti validati nello stesso giorno (e il giorno precedente per l'abbonamento della Liguria) e con stazione di provenienza in Liguria o provincia di Torino.

Raggiungere Limone in treno è semplice:
Da Cuneo un treno ogni ora con partenza al minuto 41 o 50
Da Torino un treno ogni ora con cambio a Casale o a Cuneo. Partenze da Porta Nuova al minuto 25.
Dalla Liguria 4 treni/giorno da/per Ventimiglia e nel weekend due treni speciali neve: Taggia-Ventimiglia-Limone (Taggia 6.40-Ventimiglia 7.08-Limone 7.02; Limone 17.15-Ventimiglia 19.08-Taggia 19.35)

in collaborazione con:



3.3 - Les animations patrimoniales (Trains historiques, trains à thèmes..)



Depuis la réouverture de la ligne les associations d’amateurs, en particulier l’Ecomusée des transports de Breil ont fait circuler des dizaines de trains historiques. En Italie la Fondazione FS dispose d’un parc de locomotives à vapeur et divers véhicules historiques qui peuvent parcourir notre ligne. Chaque train de ce type attire plusieurs centaines de voyageurs ce qui représente un apport non négligeable à l’économie locale.

**VIAGGIO IN TRENO A VAPORE
LA SPEZIA-PONTREMOLI**

IL TRENO DELLA BEFANA **VENERDI' 6 GENNAIO 2017**

SU CARROZZE D'EPOCA E LOCOMOTIVA A VAPORE PER L'ULTIMO GIORNO DELLE FESTIVITA' NATALIZIE

Orari	
andata treno 96040	ritorno treno 96037
8.45 part.	12.55 arr.
8.53	12.48
9.02	12.38
9.10	12.29
9.22	12.16
9.36	12.00
9.52 arr.	11.42 part.

Biglietti

20 € adulto **10 €** ragazzo

viaggio di andata e ritorno
carrozze storiche "Centoparte" e "Corbellini"
locomotiva a vapore Gr. 940

- Tariffa ragazzo per viaggiatori 4-12 anni non compiuti;
- Gratuito per bambini 0-4 anni non compiuti, accompagnati da almeno un adulto pagante, senza garanzia di posto a sedere;
- Possibilità di effettuare la sola corsa di andata o ritorno al 50% delle tariffe indicate.

Biglietti in vendita dal 22 dicembre attraverso tutti i canali Trenitalia

www.trenitalia.com • app Trenitalia • biglietteria e self service di stazione • agenzie di viaggio abilitate

per informazioni ☎ 06.48103766 ✉ prenotazioni@fondazionefs.it 🌐 www.fondazionefs.it 📱 FondazioneFSItaliane

3.4 - L'exemple suisse

La Suisse est l'exemple de la bonne utilisation des lignes régionales comme support du développement économique des régions montagnardes.

Très souvent ces lignes sont indépendantes, c'est à dire propriété d'instances locales (communes, cantons) et gérées localement. Ainsi le rail y est l'allié naturel des instances touristiques.

Nous avons tous entendu parler du « Glacier-Express » ou du « Golden Pass Express », ces trains touristiques suisses de montagne. Leur succès est impressionnant puisqu'ils acheminent chaque année des millions de voyageurs qui n'ont comme seul le but, le voyage en trains pour découvrir en toute tranquillité des régions magnifiques.

Ces paysages des Alpes suisses n'ont rien à envier à nos vallées des Alpes du sud au charme si particulier. Notre ligne du col de Tende, avec ses viaducs impressionnants, ses tunnels en boucles hélicoïdales, est aussi exceptionnelle que les plus belles lignes suisses ou autrichiennes.

Une intense promotion touristique organisée par l'exploitant ou par les Région concernées, la mise en place de forfait avantageux, permettront de remplir nos trains et d'acheminer vers nos villages de nombreux visiteurs tout en relançant l'économie locale.







Manifestation à Cuneo pour demander la promotion de la complémentarité train + vélo

3.5 - Le train au coeur du développement touristique

Une ligne touristique comme celle du col de Tende doit être le support d'une multitude d'action de promotion. Inutile d'inventer il suffit d'aller voir ce qui réussit pas bien loin de chez nous dans d'autres régions françaises, trains + vélo, train + VTT, train + rando de gare à gare, voyages scolaires de découverte du haut-pays, pass patrimoine vers les musées et richesses culturelles si nombreuses dans nos villages.

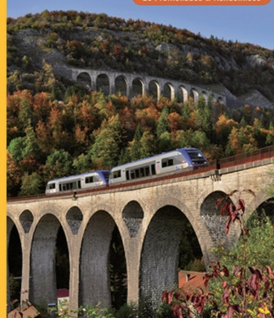
Véritable politique de promotion « des déplacements doux » du territoire à partir du train doit être mise en place.

L'action doit se faire en étroite coopération avec les acteurs locaux français et italiens. Des trains événement peuvent être créés, train de la musique, train du goût ... etc



PR
Promenade & Randonnée

TopoGuides®
Randonnées en Franche-Comté de gare en gare
28 Promenades & Randonnées



FFRandonnées
un événement culturel unique
www.ffrandonnees.fr

4 - LE FERROUTAGE

Développer le transport des marchandises sur l'axe Nice - Turin est une opération complexe pour diverses raisons. Rappelons que les trois trains de marchandises qui transitaient par notre ligne dans les années 1980 n'acheminaient que des wagons vides de retour dans leurs pays respectifs.

Si dans le domaine du transport des voyageurs la traction diesel suffit, dans celui des marchandises la présence de l'alimentation électrique est souvent indispensable, surtout sur des lignes à fortes rampes (26 mm/m) comme la notre. L'on sait aussi que le coût d'une électrification est très élevé.

Le gabarit électrique d'origine a aussi souvent été perdu au fil des années, en particulier lors de la mise en place de cintres dans les tunnels ou lors du déchargement de ballast avec remontée de la voie.

Le transport des marchandises est aujourd'hui en France et en Italie du domaine de la concurrence contrairement à la Suisse ou à l'Autriche qui financent le transit des camions par trains.

Quoi qu'il en soit il y a des domaines où le transport par rail reste pertinent. On peut citer la collecte des ordures dans le haut-pays qui pourrait représenter au moins un train par semaine ou le transport de ciment entre les usines de la Vermenagna et la Riviera.

Certains trafics en transit entre le sud-ouest de la France et le Piémont pourraient trouver intérêt à passer par le col-de-Tende car le péage par le tunnel ferroviaire du Fréjus est assez élevé.

Par contre aujourd'hui SNCF-Réseau n'autorise pas les opérateurs à passer leurs trains de marchandises par la ligne de Tende pour des raisons techniques.

Signalons aussi que le trafic des marchandises dans notre région est devenu tellement modeste qu'il n'existe plus de trains de desserte à destination de la Côte d'Azur. Nice cinquième ville de France n'a plus de trains de marchandises !

Pour ce qui est enfin du trafic de transit par Ventimiglia, le triage de la Roya largement financé par l'Europe il y a quelques années est en cours de démantèlement, les trois à quatre trains qui restent passeront par la gare voyageurs ou trois modestes voies lui seront réservées.

Le constat est sombre et il faut bien constater que si le trafic des marchandises par le rail se développe en Allemagne et en Suisse il ne fait plus partie en France des priorités de l'Etat et de la SNCF.

5 - QUELS ALTERNATIVES POUR CETTE EXPLOITATION COMPLEXE ?

Un maître-mot « DECENTRALISATION »

Lorsque l'on évoque la « privatisation » du réseau ferroviaire, en France on pense obligatoirement aux bénéfices qui seront distribués aux actionnaires de ces exploitants privés au détriment du personnel et des usagers.

En ce qui nous concerne, ce que l'on peut rechercher sur une ligne comme la nôtre, c'est avant tout une décentralisation des moyens et des organes de décision permettant sa gestion au plus près des intérêts des populations.

Aujourd'hui la SNCF et les FS sont des structures de plus en plus centralisées mal adaptées à la gestion de lignes régionales.



A travers sa filiale Keolis la SNCF exploite de nombreux réseaux de transport à travers le monde. En Allemagne sa filiale Eurobahn exploite plusieurs réseaux avec du matériel roulant moderne et à des tarifs largement inférieurs à ceux pratiqués par la SNCF dans les régions françaises... En Italie la SNCF est déjà présente avec sa filiale Fret Captrain.

Sous réserve que les conditions offertes aux salariés soient cadrées, certains demandent que l'on expérimente sur notre ligne une structure d'exploitation décentralisée publique ou privée.

La sous-traitance (affermage)

La SNCF sous-traite depuis sa création l'exploitation de certaines de ses lignes à des organismes privés mais placés sous son autorité. C'est par exemple le cas en Bretagne avec Transdev. Pour exploiter la Tangentielle nord, une ligne ferroviaire de type tram-train de 28km qui reliera Sartrouville à Noisy, la SNCF a même créé une filiale détenue à 49% par elle-même et 51% par Kéolis (filiale SNCF).

En Italie les FS ont aussi créé des filiales (Trenord, Tilo, Thello...) adaptées à chaque type d'exploitation. Une filiale spécifique pourrait être créée pour entretenir l'infrastructure et exploiter les trains de la ligne Cuneo - Ventimiglia et peut-être aussi certains convois de la ligne Nice - Breil.

Cette structure pourrait réunir les exploitants historiques (la SNCF et le groupe FS) mais aussi des entreprises plus régionales comme la Régie Régionale des Transports (PACA) ou, en Italie le Gruppo Torinese Trasporti. Les collectivités (Régions, communautés de communes, Métropole), pourraient être associées au projet.

La privatisation (concession)

En Europe il existe toute une gamme de possibilités. En France, la concession consiste à confier pendant un certain temps la gestion d'un service public à un particulier qui reste soumis au contrôle de l'Administration. Il est rémunéré au moyen d'une subvention forfaitaire, complétée par tout ou partie des recettes qu'il a donc intérêt à développer.

Toute une gamme d'options existe. L'Autorité Organisatrice des Transports peut aussi rester propriétaire du matériel roulant qu'elle confie au concessionnaire.

Pour les lignes régionales l'idéal reste malgré tout l'intégration complète du système avec un exploitant assurant l'entretien de l'infrastructure et l'exploitation des trains. Aujourd'hui, sur les Chemins de fer de Provence, si la Région souhaite prolonger un train dont le personnel est disponible il ne lui en coûtera que la consommation du gas-oil. Sur la SNCF, la procédure est complexe et induit obligatoirement le paiement de péages.

7 - CONTRIBUTIONS ASSOCIATIVES ET DIVERSES

7.1 - Contribution de l'Association des Amis du Rail azuréens

Nice - Breil - Tende - Coni / Vintimille

La ligne Nice Breil sur Roya-Tende-Cuneo a été modernisée jusqu'à Breil en 2007 et 2011. La section Breil-Tende est régie par une convention franco/italienne datant de 1970. Elle est en attente d'investissements portant sur l'infrastructure et la sécurité. Actuellement la vitesse des trains est limitée à 40 km/h. Des travaux de confortement de la voie et des ouvrages d'art sont prévus entre septembre 2017 et avril 2018 au titre du Contrat de Plan Etat-Région CPER 2015/2020. Une fois ces travaux réalisés il semble qu'il ne sera pas possible de retrouver la vitesse normalisée de 80 km/h sur la ligne, au mieux 60 Km/h et pas sur l'intégralité des 47 Km. Les habitants de la vallée de la Roya endurent depuis 2013 une situation difficile qui les prive d'un transport public performant pour la desserte des bassins d'emplois de Menton, Monaco et Nice. La haute vallée se dépeuple au fil des ans, le TER ne permettant plus les correspondances à Breil ou Vintimille en particuliers aux horaires d'embauche dans les entreprises et aux horaires des cours dans les établissements de formation.

NOUS DEMANDONS :

1° Sans délais une forte implication de tous les élus auprès du gouvernement pour que les travaux de la Commission Mixte France/Italie saisie en 2013 qui a pour tâche la rédaction de la nouvelle convention réclamée par l'Italie avancent rapidement et surtout parviennent à un texte commun dans un délai maximum d'un an.

2° L'inscription du financement correspondant à la remise à niveau de la section Breil-Tende dans le cadre du CPER 2020/2026 afin de retrouver au plus tôt une circulation normale sur cette section de ligne (80 km/h).

3° La mise en œuvre du cadencement Nice > l'Escarene actuellement à l'étude, permettant une desserte adaptée du Lycée de DRAP, desservi par la Halte de FONTANIL ainsi que la création d'une gare multimodale à L'ESCARENE, et l'agrandissement du parking de la gare de DRAP-CANTARON. Ce cadencement nécessite le remplacement du système actuel de cantonnement existant entre DRAP-CANTARON et BREIL SUR ROYA par un BAPR classique tel qu'il fonctionne entre NICE SAINT ROCH et DRAP-CANTARON. En effet le cantonnement type « PC » qui a été installé entre DRAP-CANTARON et BREIL SUR ROYA limite à 13 AR par jour le nombre de circulations régulières.

4° La mise en service de la voie de dédoublement du Km 5 anciennement utilisée pour le transport de carburants, située au niveau de la Halte de NICE L'ARIANE. Un nouveau dédoublement devra être prévu, à notre avis en gare de La TRINITE-VICTOR

5° Les aménagements routiers nécessaires en vue de la suppression du PN 3 à la sortie sud de la gare de La TRINITE-VICTOR.

6° Une desserte cadencée rationnelle et respectueuse de l'environnement imposera à terme l'électrification progressive de la ligne sachant qu'il ne manque que 3 Km de caténaires pour atteindre actuellement la gare de DRAP-CANTARON.

UN CENTRE DE MAINTENANCE TER COTE D'AZUR

L'une des causes de suppressions de TER ou des retards est due au manque de matériel. Le matériel autorail effectue un trajet à vide AR de 400 km pour se rendre au centre de maintenance de Marseille. Une perte de temps conséquente qui s'accroît suivant le plan de travail du chantier marseillais. Elle provoque par périodes une pénurie de matériel sur la banlieue niçoise.

Nous sollicitons l'accélération du processus de construction du chantier de maintenance à NICE SAINT ROCH lieu défini entre la SNCF et la Région PACA et approuvé en séance plénière du Conseil Régional en décembre 2016.

UN CENTRE OPERATIONNEL COMMANDEMENT COTE D'AZUR

La circulation des TER entre Nice Breil Tende mais aussi entre Vintimille - Nice - Cannes - Grasse et Les Arcs est régulée par les services centralisés à Marseille qui assurent l'ensemble des opérations de circulation des trains en Provence Alpes Côte d'Azur. Entre le moment où les aléas de circulation sont portés à la connaissance du centre, la prise de décision et les ordres donnés aux agents du terrain, la perte de temps est souvent importante, souvent les situations perturbées sont complexes et la gêne est considérable pour les usagers.

Même si les services marseillais ont toutes les compétences nécessaires, ils sont éloignés de la réalité du terrain et des réels besoins des usagers de la Côte d'Azur. Le nombre de trains ayant triplé depuis la régionalisation ils se succèdent sur le littoral parfois à dix minutes d'intervalle voire moins aux heures de pointe. La réactivité doit être immédiate. La prise de décision nécessite une parfaite connaissance du territoire et doit se faire à proximité du terrain donc sur la Côte d'Azur.

Nous demandons la création d'un poste de commandement sur la Côte d'Azur afin de limiter l'impact des perturbations sur l'ensemble des circulations ferroviaires de ce territoire. Cette création s'impose pour la 2ème banlieue de France après Paris. Il est indispensable que ce centre opérationnel de commandement dispose d'une réserve de dépannage en matériel de traction avec le personnel correspondant.

7.2 - Contribution du Comité franco-italien de défense et de développement de la ligne ferroviaire

ITALIENS ET FRANCAIS UNIS CONTRE LA FERMETURE de la ligne NICE-TENDE-CUNEO/VENTIMIGLIA

Au moment où entrait en vigueur le nouvel horaire qui sanctionnait, officiellement, le passage de 16 à 4 trains journaliers sur la ligne ferroviaire Cuneo-Ventimiglia, près de trois cents personnes venant de la France et de l'Italie se sont retrouvées à Tende pour protester contre cette décision.

Etaient présents les maires et les Conseillers généraux de la Roya française, un adjoint et un conseiller de la commune de Cuneo, ainsi qu'un Conseiller régional du Piémont. Un défilé simulant symboliquement l'enterrement de la ligne a succédé aux prises de position en faveur de son maintien.

Cet événement a été suivi d'une réunion de discussion au cours de laquelle les organisateurs de la manifestation, le « Comitato ferrovie locali di Cuneo » («Comité de défense des Chemins de fer Locaux de Cuneo») et le «collectif des organisations de la vallée de la Roya», ont donné naissance au :

COMITÉ FRANCO-ITALIEN POUR LA LIGNE NICE-TENDE-CUNEO-VENTIMIGLIA

Français et italiens ont donc unis leurs forces en vue de la réalisation d'un objectif commun : sauver, développer et moderniser la ligne ferroviaire dont la survie est menacée.

Le nouveau comité réclamait, dans l'immédiat, le financement promis et la mise en oeuvre des travaux urgents qui permettront l'annulation du ralentissement à 40 km/h entre Breil/Roya et Tende, pris comme prétexte par le Conseil régional du Piémont pour la réduction draconienne des courses, ainsi que la reprise des services qui permettent de satisfaire les besoins des populations du Piémont, de la Ligurie, de la Côte d'Azur, et de la Roya.

A plus long terme, il demande une révision équitable de la convention franco-italienne de 1970, la modernisation et l'électrification de la ligne, avec un projet de développement du fret (transport de marchandises), et ce avec une cohérence européenne et un statut international pour cette ligne.

AUJOURD'HUI NOUS DEMANDONS :

1 - le maintien des arrêts dans toutes les gares du parcours pour maintenir la ligne de vie et les populations dans nos vallées, (même si la nécessité de voir circuler des trains rapides entre Cuneo/Nice/Vintimille est impérieuse).

2 - la possibilité d'assurer un aller retour jour vers Cuneo et Vintimille permettant d'y passer confortablement une journée.

3 - des correspondances dignes de ce nom pour, au départ de l'ouest de Nice, rejoindre la vallée de la Roya, aussi bien par Sospel que par Vintimille.

4 - le maintien d'un guichet à Tende, avec ouverture pendant les Week-end (plus grande affluence et possibilité d'y faire des abonnements).

5 - la certitude de retrouver des trains après la période des travaux qui devraient assurer un retour à une vitesse normale, et donc : **NON à la concurrence Bus/Train** en particulier sur les horaires, avec une complémentarité si nécessaire **MAIS PAS DE SUBSTITUTION.**

6 - le maintien des contrôleurs en toutes circonstances d'autant que la présence de nombreux collégiens et lycéens sur cette ligne nécessite ce complément de sécurité.

7 - la prise en compte du devenir du Train des Merveilles pendant la période des travaux (le tourisme , le Musée des Merveilles ne doivent pas pâtir de cette situation).

8 - **ENFIN,une meilleure régularité et fiabilité du service** actuel.

Un usager aujourd'hui n'est jamais sûr d'honorer un rendez-vous à Nice, ni de pouvoir rentrer chez lui le soir.

Retrouvez de nombreuses précisions sur le blog de l'association :

<https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/p/statuts-et-declaration-de-lassociation.html>

https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/p/blog-page_24.html

https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/p/blog-page_26.html

https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/p/blog-page_28.html

7.3 - Contribution de Créativ Riviera, association de guides-conférenciers pour la valorisation du patrimoine (Animateurs du « Train des Merveilles »)

Le « Train des Merveilles » est un fantastique train touristique qui permet la découverte du Haut-Pays en toute sérénité. Il tient sa place à un niveau international parmi les plus grandes lignes de chemin de fer et figure dans les guides touristiques de toute la planète, du Japon à l'Amérique en passant par la Norvège et l'Australie.

Avec environ 25 000 visiteurs pendant la saison de printemps et d'été, le seul train « touristique » commenté par nos guides, partant de Nice à 9h23 reçoit environ 20 % d'étrangers chaque année répartis en 57 nationalités recensées en 2013.

Ce produit touristique porte une image positive et forte, elle est un attrait de notre territoire. Cela lui a valu d'être l'objet de reportages télévisés en particulier de la chaîne ARTE et de plusieurs chaînes étrangères, ou de paraître en bonne place dans nombre de guides touristiques ou ferroviaires.

Tout comme d'autres lignes récemment classées au patrimoine de l'UNESCO, la ligne Nice Cuneo s'illustre par son patrimoine monumental exceptionnel.

Selon ces critères, elle rivalise avec les lignes alpines remarquables, telles l'Albula et la Bernina classées en 2008. L'intérêt touristique qu'elle suscite sans même être classée en témoigne.

L'intérêt économique et l'attractivité de ce produit touristique est déjà sensible pour la Région, son potentiel de développement est encore très fort.



Quelques témoignages

" aussi fabuleux que dans le reportage sur la 5, qui m'a fait prendre ce train. Pas déçue du tout, les commentaires étaient supers. Génial pour une touriste sans voiture. (Sarah Thiébaut – St Germain en Laye

" train " merveilleux ", excellent accueil, commentaires intéressants et très plaisants. Cela encourage à revenir pour un séjour de quelques jours ! Surtout à maintenir ! "

" C'était vraiment magnifique, j'ai pris le train pour la première fois et je reviendrai avec beaucoup de japonais (j'espère). Merci mille fois pour l'explication. Guide japonais

" itinéraire du Train des Merveilles absolument magnifique. A poursuivre, pour découvrir la vallée. Très beau moyen de transport. "

" Merveilleux voyage...Train des Merveilles à préserver absolument "

" ... Altogether a fantastic service. We will recommend it to our friends " (voyageurs de Kent, UK)

" wonderful scenic ride, very helpful guide and tourist office. We will tell our friends to come here " (voyageurs de Cornwall, UK)

" Excellent guide, balade passionnante et bien argumentée. Sera recommandée et nous y reviendrons ! Merci "

" une idée formidable. Nous reviendrons plusieurs années afin de visiter toutes les villes ou villages du parcours. A bientôt sur ce petit train fantastique "

" Superbe balade dans ce train exceptionnel. Nous reviendrons. On ne peut pas tout voir en une seule fois. Continuez à nous véhiculer ! "

" exceptionnel ! Magnifique ! A faire et à refaire "

" un grand moment d'authenticité à perpétuer " (visiteur de Toulon)

" A most enjoyable excursion on this railway to Tende with a helpful tourist guide who answered my questions on the construction and history of this remarkable piece of railway construction. A most interesting and picturesque journey "

" Quelle agréable et intéressante découverte du patrimoine et de l'arrière pays niçois ! Ce parcours du Train des Merveilles réserve de magnifiques surprises à chaque virage, détour de vallée et à chaque sortie de tunnel ! ... Ce Train des Merveilles est une idée et un atout culturel à perpétuer absolument, pour les passionnés de culture et de nature ! Félicitations, et quelle belle région ! (Olivier. G. - Bruxelles)

" Ce train porte bien son nom. Belle initiative des Conseils 06 et PACA, à maintenir absolument ! De plus, la gentillesse des guides se reflète dans la beauté du paysage. (des touristes varois qui reviendront avec plaisir dans cette vallée) "

" Nous avons fait un voyage fantastique à bord du Train des Merveilles, à préserver pour les générations futures "

" La Région est sur la bonne voie. Continuez à nous faire découvrir cette vallée dans le respect du développement durable. Ce voyage mérite plus de communication et cette vallée plus de valorisation "

" en descendant du train nous n'avions qu'une envie : revenir l'année prochaine et profiter à nouveau de toutes ces explications "

" je ne vais certainement pas innover en écrivant ici que cette Région est merveilleuse, comme la conférencière remarquable qui aime sa région comme il n'est pas pensable...Que d'explications, de détails qui font que j'ai passé une journée inoubliable et que je conseillerai à mes amis. Merci et continuez (voyageur du Québec).

" Superb ! A wonderful journey from Nice -really excellent commentary, full of fascinating information...An absolute gem of an experience. Incredible value for money. Extremely memorable. Thank you.

" Bravo ! Cette découverte de la ligne grâce à la conférencière a été extraordinaire. Puisse cette voie de chemin de fer être classée ! "

" Merveilleux ! Keep it going " (visiteur de Suède)

" I just loved the train journey from Nice to Tende. Beautiful, interesting and a poetic and informative guide. I hope to return. (Pat M Mahon – Irlande)

" Maintenez ce train pour faire découvrir cet arrière pays magnifique aux touristes (Béatrice et Roger de Lorraine)

" comme à chaque fois, le voyage commenté jusqu'ici " vaut le déplacement " à la fois pour les paysages que pour la guide, efficace et agréable. Merci !!! (voyageur de Neuchâtel, Suisse)

" Loin du bruit, une journée de calme et de randonnée grâce au Train des Merveilles. Un voyage commenté pour découvrir ou redécouvrir l'arrière pays niçois. On croyait monter à bord d'un simple train et l'on a embarqué dans un beau livre d'histoire et d'art qui porte bien son nom " le Train des Merveilles ". Un grand merci et longue vie à cette formule ! (Caroline et Fred)

Témoignages pas toujours clairement signés, extraits de Livres d'Or, écrits à l'arrivée des voyageurs à Tende. Des pages et des pages d'enthousiasme et de remerciements, adressées à tous ceux qui ont permis l'existence de ce monument, et qui permettent aujourd'hui sa préservation et sa découverte.

Ainsi, la Région PACA et les personnes chargées du bon fonctionnement du train touristique; le département 06 et, en son temps, le CRT; la SNCF et les personnes qui y œuvrent pour le bon accueil sur le train; l'Office de Tourisme de Tende et de toute les vallées. Sans oublier les amoureux de cette voie ferrée qui se sont dédiés à la faire connaître, écrivains et photographes publiés par les éditions du Cabri.

Tous font qu'aujourd'hui le parcours touristique est une expérience unique en son genre qui a peu d'équivalents au monde, et qu'il se passe quelque chose de si particulier, à dimension profondément humaine, sur le Train des Merveilles.

7.4 - Contribution de la Fédération Nationale des Usagers des Transports



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

7 avril 2017

Les petites lignes ferroviaires : gestion et devenir

Que de fois la FNAUT et ses associations locales ont-elles été confrontées à la fermeture de guichets, de petites gares, de petites lignes. Parfois sont-elles consultées sur le devenir des emprises ferroviaires et la FNAUT s'est souvent opposée à leur sortie du domaine ferroviaire, luttant sur le terrain et par voie de justice contre les abandons de propriété de ces précieuses emprises.

La FNAUT a conscience que ces tensions vont s'accroître. Le mouvement de fermeture des guichets s'accélère comme la tendance à la reconversion des petites gares.

La FNAUT est consciente que des évolutions sont nécessaires mais s'oppose au « tout ou rien » et considère que toutes les alternatives doivent être envisagées en lien avec les associations d'usagers pour conduire ces changements.

De même, elle propose à SNCF Réseau d'adopter une procédure commune pour traiter de l'évolution régulée des emprises foncières.

Sommaire

- 1. Guichets : on ferme ?**
- 2. Devenir des « petites lignes » : on arrête ou on continue ?**
- 3. La FNAUT favorable à l'étude d'un référentiel de maintenance adapté aux petites lignes voyageurs occasionnels / tourisme ou mixte**
- 4. Position de la FNAUT sur les fermetures de lignes**

1. Guichets : on ferme ?

La vente des titres de transport SNCF par internet se développe vigoureusement : Voyages SNCF est devenu un des plus importants sites commerciaux de France. L'achat peut en effet être réalisé par le voyageur depuis son domicile ou son lieu de travail, sans déplacement obligé à une gare et sans attente à un guichet. Les jeunes générations se sont rapidement approprié cette possibilité.

Il en résulte une baisse des recettes des guichets, dans les grandes gares comme dans les plus modestes. Toujours à la recherche d'économies, la SNCF est donc amenée à réduire le nombre des guichets et/ou des heures d'ouverture afin d'abaisser ses coûts de fonctionnement. Elle restructure son réseau de vente sans concertation avec les collectivités locales ou les usagers.

On observe alors une augmentation des temps d'attente aux guichets maintenus, une inadéquation des heures d'ouverture et des heures de passage des trains, et des difficultés d'achat pour les voyageurs qui ne maîtrisent pas les nouvelles technologies.

Par ailleurs, dans certaines gares, l'agent SNCF affecté à la sécurité n'a pas le droit, ou le temps, de vendre des titres de transport.

Enfin les agents des guichets maintenus consacrent une proportion importante de leur temps à traiter les problèmes qu'ont rencontré les internautes lors de leurs achats.

Comment remplacer les guichets de gares ?

Quatre possibilités sont offertes pour remplacer les guichets des petites gares.

1- Les distributeurs automatiques.

Ils sont disponibles à toute heure et leur coût de fonctionnement est faible. Mais leurs dysfonctionnements sont assez fréquents et les services de maintenance interviennent tardivement. Seules les espèces et les cartes bancaires sont acceptées. Les personnes malvoyantes ont du mal à les utiliser. On ne trouve pas de distributeurs de billets Grandes lignes dans les petites gares. Enfin le distributeur n'offre ni informations, ni conseils ni service après-vente.

2- L'achat auprès du contrôleur.

Le contrôleur, s'il est prévu dans le train, est accessible à tous les voyageurs et peut les informer et les conseiller. Mais il est difficile à trouver les jours d'affluence, il n'accepte pas tous les moyens de paiement (par exemple les chèques vacances). Sa présence dans le train n'est pas garantie à long terme car les Régions recherchent des économies.

3- Les distributeurs embarqués.

Ils sont disponibles à toute heure, coûtent moins cher que l'équipement de chaque gare ou halte en distributeurs fixes. Leur coût de fonctionnement est faible et leur maintenance est possible pendant l'entretien du train. Sinon, ils présentent les mêmes inconvénients techniques que les distributeurs fixes. Ils sont peu utiles si un contrôleur est présent à bord du train.

4- Les guichets de substitution.

Ils peuvent être implantés dans une mairie, un office de tourisme, un pôle multi-services, un commerce local. Ils permettent de maintenir un service public de proximité et sont accessibles à la plupart des

voyageurs : âgés, malvoyants, illettrés ou allergiques aux nouvelles technologies. Mais ils doivent être financés par les communes, n'acceptent pas tous les moyens de paiement (bons de retard), ne fournissent pas les billets de congés annuels. Leur compétence en matière d'information est limitée (itinéraires, tarification, service après-vente).

La solution de proximité

Le guichet de substitution est, parmi les quatre solutions décrites ci-dessus, celle qui est la plus conforme aux intérêts des voyageurs, il évite aussi le sentiment d'abandon que ressentent les populations concernées. Mais, pour que cette formule soit un succès, bien des conditions doivent être satisfaites : formation du personnel, participation financière de la SNCF et de la Région, fléchage du local depuis la gare, abri en gare et liaison possible avec un agent SNCF entre le premier et le dernier train de la journée...

Si la commune ne reprend pas le guichet et si la Région choisit de maintenir un contrôleur à bord de chaque train, celui-ci doit disposer d'un appareil permettant de délivrer un billet pour tous les voyages régionaux, interrégionaux et nationaux et disposant de tous les tarifs en vigueur et acceptant tous les moyens de paiement.

Si la Région choisit de supprimer les contrôleurs, un distributeur doit impérativement être installé dans chaque train ou à chaque point d'arrêt, équipé d'un système d'alerte des dysfonctionnements pour permettre un dépannage rapide (en 48 h maximum), accepter le paiement par le maximum de possibilités et être sonorisé pour les personnes mal voyantes.

La gare, pôle multimodal

En réalité, la meilleure formule consiste à mieux valoriser les gares existantes, à élargir leurs fonctions en y développant l'intermodalité et les atouts liés à leur fréquentation et à leurs espaces disponibles - ce qui passe par de nouveaux partenariats entre la collectivité locale, la Région et la SNCF.

La question se pose en particulier pour les petites villes de quelques milliers à 30 000 habitants, où des programmes innovants sont à inventer ou à mettre en œuvre.

La Région, gestionnaire des TER ferroviaires et routiers et, dorénavant, des services d'autocars « ex-départementaux », doit développer cette fonction de pôle multimodal des gares avec l'appui de la collectivité locale : en vendant tous les types de billets de train et d'autocar, en louant des vélos ordinaires ou à assistance électrique, en assurant des services de taxis, de covoiturage, d'autopartage ; en renseignant les voyageurs sur la localité et son offre touristique ; en proposant des bureaux en location à des associations ou entreprises débutantes, des commerces utiles aux voyageurs et des services adaptés (crèches, mise à disposition de colis commandés par internet...).

La SNCF, qui affiche son ambition de devenir un opérateur global de mobilité, a son rôle à jouer. De même que la Poste diversifie ses activités, elle peut diversifier les tâches de son personnel et les fonctions de son patrimoine pour renforcer l'attrait des déplacements en train. Gares et Connexions a déjà pris des initiatives en ce sens en recherchant des propositions d'aménagement et d'animation d'espaces vacants dans des gares de taille moyenne en Aquitaine (<http://alpc.opengare.com/>).

Certaines gares situées en milieu rural sont éloignées des villages et des bourgs. Dans ces cas, il vaut mieux, bien entendu, reporter les services à la mairie ou à l'office de tourisme afin d'être au plus près des habitants, ou aux maisons de service public, quand elles existent (Brionne par exemple).

2. Devenir des « petites » lignes : on arrête ou on continue ?

S'appuyant sur les conclusions de deux études indépendantes relatives à la gestion du TER, la FNAUT estime que les « petites » lignes peuvent être maintenues en activité à un coût acceptable pour les Régions, et que les transferts sur route constituent une solution de facilité.

1. L'étude Beauvais-KCW-Rail Concept de 2012 (FNAUT Infos 208)

Cette étude a concerné toutes les lignes TER, quel que soit leur potentiel de trafic.

Elle a démontré, en se basant sur l'exemple du transport régional allemand, ouvert à la concurrence régulée entre opérateurs (délégations de service public) depuis 1994, qu'il est possible d'exploiter les lignes TER à un coût inférieur de 30 % à celui de la SNCF.

L'ouverture à la concurrence engendre un cercle vertueux : hausse de la productivité de l'opérateur et innovations commerciales, baisse des coûts d'exploitation, augmentation des recettes, amélioration de l'offre et diminution de la contribution publique.

500 km de lignes régionales et 300 gares ont été rouvertes en Allemagne depuis 2000, ce qui a permis de développer l'emploi dans le secteur ferroviaire.

2. L'étude récente du CEREMA

Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) s'est intéressé plus spécialement aux lignes TER desservant des zones rurales, donc à faible trafic potentiel.

Il a comparé trois « petites » lignes ferroviaires de voyageurs : Valençay-Salbris, Carhaix- Paimpol, Busseau-Felletin), qui sont exploitées par trois opérateurs différents, respectivement Keolis (filiale de la SNCF), Transdev et la SNCF.

Sur ces lignes, les coûts d'exploitation et d'entretien au kilomètre parcouru varient de 1 à 3, du fait de différences dans la polyvalence du personnel et dans les méthodes de maintenance de la ligne.

La lourde structure de la SNCF et ses procédures trop uniformes sont inadaptées à ces lignes à faible trafic, et inefficaces pour répondre de manière satisfaisante aux besoins locaux. Elles en mettent en péril la pérennité.

Les rotations supplémentaires du matériel roulant, une fois le premier aller et retour assuré, sont peu coûteuses. En opposition à la pratique actuelle, le matériel lourd devrait donc tourner en permanence au cours de la journée tandis que des renforts en période de pointe pourraient être assurés en autocar sur tout ou partie du parcours.

Les subventions publiques restent indispensables quel que soit l'exploitant, mais elles peuvent être significativement diminuées grâce à une réduction des coûts de production par une meilleure adaptation du référentiel de SNCF-Réseau aux petites lignes, la sortie de la ligne du réseau ferré national et son transfert à la Région, la mise en concurrence des opérateurs...

L'étude du CEREMA conforte les propositions de la FNAUT : avant d'envisager un transfert sur route des services ferroviaires, la gestion d'une ligne secondaire doit d'abord être adaptée, et encadrée par un Cahier des Charges défini par la Région, après consultation des associations d'utilisateurs.

voyageurs : âgés, malvoyants, illettrés ou allergiques aux nouvelles technologies. Mais ils doivent être financés par les communes, n'acceptent pas tous les moyens de paiement (bons de retard), ne fournissent pas les billets de congés annuels. Leur compétence en matière d'information est limitée (itinéraires, tarification, service après-vente).

La solution de proximité

Le guichet de substitution est, parmi les quatre solutions décrites ci-dessus, celle qui est la plus conforme aux intérêts des voyageurs, il évite aussi le sentiment d'abandon que ressentent les populations concernées. Mais, pour que cette formule soit un succès, bien des conditions doivent être satisfaites : formation du personnel, participation financière de la SNCF et de la Région, fléchage du local depuis la gare, abri en gare et liaison possible avec un agent SNCF entre le premier et le dernier train de la journée...

Si la commune ne reprend pas le guichet et si la Région choisit de maintenir un contrôleur à bord de chaque train, celui-ci doit disposer d'un appareil permettant de délivrer un billet pour tous les voyages régionaux, interrégionaux et nationaux et disposant de tous les tarifs en vigueur et acceptant tous les moyens de paiement.

Si la Région choisit de supprimer les contrôleurs, un distributeur doit impérativement être installé dans chaque train ou à chaque point d'arrêt, équipé d'un système d'alerte des dysfonctionnements pour permettre un dépannage rapide (en 48 h maximum), accepter le paiement par le maximum de possibilités et être sonorisé pour les personnes mal voyantes.

La gare, pôle multimodal

En réalité, la meilleure formule consiste à mieux valoriser les gares existantes, à élargir leurs fonctions en y développant l'intermodalité et les atouts liés à leur fréquentation et à leurs espaces disponibles - ce qui passe par de nouveaux partenariats entre la collectivité locale, la Région et la SNCF.

La question se pose en particulier pour les petites villes de quelques milliers à 30 000 habitants, où des programmes innovants sont à inventer ou à mettre en œuvre.

La Région, gestionnaire des TER ferroviaires et routiers et, dorénavant, des services d'autocars « ex-départementaux », doit développer cette fonction de pôle multimodal des gares avec l'appui de la collectivité locale : en vendant tous les types de billets de train et d'autocar, en louant des vélos ordinaires ou à assistance électrique, en assurant des services de taxis, de covoiturage, d'autopartage ; en renseignant les voyageurs sur la localité et son offre touristique ; en proposant des bureaux en location à des associations ou entreprises débutantes, des commerces utiles aux voyageurs et des services adaptés (crèches, mise à disposition de colis commandés par internet...).

La SNCF, qui affiche son ambition de devenir un opérateur global de mobilité, a son rôle à jouer. De même que la Poste diversifie ses activités, elle peut diversifier les tâches de son personnel et les fonctions de son patrimoine pour renforcer l'attrait des déplacements en train. Gares et Connexions a déjà pris des initiatives en ce sens en recherchant des propositions d'aménagement et d'animation d'espaces vacants dans des gares de taille moyenne en Aquitaine (<http://alpc.opengare.com/>).

Certaines gares situées en milieu rural sont éloignées des villages et des bourgs. Dans ces cas, il vaut mieux, bien entendu, reporter les services à la mairie ou à l'office de tourisme afin d'être au plus près des habitants, ou aux maisons de service public, quand elles existent (Brionne par exemple).

7.5 - Le point de vu de certains cadres SNCF

La SNCF est une « grande maison » avec une quasi majorité de cheminots dévoués à leur mission. Par contre il ne nous semble pas inutile de chercher à comprendre quelle est la position de certains cadres dirigeants de la Direction Générale de l'entreprise sur la question de l'avenir des lignes régionales.

Sur le principe la SNCF est aux ordres des Autorités Organisatrices des Transports, dans la réalité c'est plus complexe.

Nous vous recommandons vivement la lecture d'un petit livre (159 pages, éditions Tallandier, 2016) qui constitue une remarquable anthologie des orientations actuelles de la SNCF. C'est vite lu et très instructif.

« Que faire de la SNCF ? »

Il faut donc lire le livre de Pierre Messulam, directeur général adjoint de SNCF Transilien, et François Regniault, ancien directeur de la communication de crise de la SNCF, « Que faire de la SNCF ? ».

Les auteurs ont une vision très restrictive du rôle du train : « le train est indispensable, moins qu'on ne le croie, pas partout ni tout le temps, et sûrement pas tous les trains qui circulent aujourd'hui ; nous avons besoin de trains de banlieue en région parisienne, de trains de fret pour certains transports massifs sur longue distance, de TGV sur LGV mais pas n'importe où, et d'une partie des trains régionaux... Pour l'essentiel, le réseau a été défini et construit il y a 75 ans, et le pays a beaucoup changé depuis ». Les auteurs vantent le « courage inconscient » de Jean Bergougnoux, président de la SNCF de 1994 à 1995, qui programmat la fermeture de 6 000 km de lignes.

Parfaite illustration de la pensée SNCF, court-termiste et malthusienne, imperméable aux politiques territoriale et environnementale, l'ouvrage évite toute interrogation sur les pratiques commerciales et les coûts de production de l'entreprise : « les lignes très peu fréquentées coûtent cher », « la concurrence est une illusion, la SNCF n'est pas le problème du ferroviaire », « le marché est plus petit qu'on le croit », « il est nécessaire d'abandonner certaines parties historiques du réseau, le car garantit aujourd'hui une desserte de qualité ».

Les auteurs décrivent la fracture territoriale engendrée par le développement du transport aérien intérieur puis celui du TGV (« dorénavant il y a ceux qui vont vite et loin, et les autres »), mais ils n'en tirent pas la leçon. « Les autres », qu'ils habitent à Toulouse ou dans le Massif Central, ne doivent pas être oubliés, ils ont besoin du train - TER, Intercités et TGV - qui reste un outil pertinent d'aménagement du territoire.

La FNAUT

7.6 - Les élus unanimes à défendre leur « ligne de vie »

Monsieur le Président,

Lors des Assises Régionales des Transports le jeudi 2 février 2017 à l'Hôtel de Région à Marseille vous avez annoncé le lancement d'une étude ayant pour objectif de substituer au service TER de la liaison Breil-Tende des lignes de bus.

Si le constat de la gestion SNCF est déficient nous ne devons pas confondre SNCF et chemin de fer, le rail assurant dans de nombreux pays un service efficace.

C'est avec incompréhension que nous avons appris cette nouvelle alors que SNCF Réseau va engager sur cette ligne des travaux pour un montant de 44 Millions (29 millions italiens et 15 millions du CPER).

Nous savons bien que durant la fermeture de la ligne (8 mois) le service de transport des voyageurs sera assuré provisoirement par des bus. Nous souhaitons néanmoins obtenir l'assurance de la reprise du service TER Breil-Tende à la fin des travaux en 2018.

Nous vous demandons d'engager une réflexion sur la possibilité de mettre en commun les moyens disponibles auprès des trois régions (PACA, Piémont et Ligurie) pour le rétablissement dès 2018 (après travaux) d'une desserte Nice - Breil - Cuneo et Imperia - Breil - Cuneo de qualité.

L'exemple du passé montre que sur notre ligne la superposition dans de mêmes trains des clientèles "grande banlieue niçoise", valléenne jusqu'à Tende, touristique et internationale peut permettre une optimisation de ses recettes. Il suffit de refaire ce qui existait il y a quelques années, mettre en circulation des autorails interopérables assurant des relations partant de Turin avec deux tranches se séparant à Breil pour Nice et Imperia complétées par des correspondances étroites à Breil entre les TER Nice - Breil et les convois de la région piémontaise Torino - Cuneo - Imperia.

Il y a quelques années nous avions 8 circulations dans chaque sens dont trois AR Turin - Imperia avec correspondances vers Nice, un Nice - Turin et un Nice - Cuneo. Tous ces convois étaient très fréquentés.

Il convient aussi de lancer aussi une véritable politique de redynamisation de promotion de cet axe avec une politique volontariste des Régions françaises et italiennes.

A de nombreuses reprises les élus français et italiens du territoire ont eu l'occasion d'apporter leur soutien à notre voie ferrée Nice - Tende - Turin.

Dernière initiative, une lettre commune signée par tous les maires français des vallées du Paillon, de la Bévéra et de la Roya adressée à Christian Estrosi, Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur pour lui demander de soutenir le développement de l'axe Nice - Tende - Cuneo - Turin.

Notre ligne, classée par un magazine allemand la "plus belle ligne des Alpes" dispose d'un potentiel extraordinaire que l'incompétence de l'exploitant actuel ne permet pas de valoriser. N'oublions pas qu'en 1939 des autorails "Littorine" italiens permettaient de relier Turin et la côte d'Azur en moins de 3 heures alors qu'aujourd'hui il faut entre 4 h 30 et 5 h !

Espérant que nos analyses et demandes attirent toute votre attention,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'expression de notre haute considération.

Les maires signataires :

Vallée des paillons :

- Joël GOSSE, Maire de Bendejun
- Maurice LAVAGNA, Maire de Berre les Alpes
- Michel LOTTIER, Maire de Blausac
- Michel GUIDI, Maire de Cantaron
- Edmond MARI, Maire de Chateaufort
- Monique GIRAUD-LAZZARI, Maire de Coaraze
- Francis TUJAGUE, Maire de Contes
- Robert NARDELLI, Maire de Drap
- Pierre DONADEY, Maire de l'Escarène
- Michel CALMET, Maire de Luceram
- Cyril PIAZZA, Maire de Peille
- Jean-Marc RANCUREL, Maire de Peillon
- Noël ALBIN, Maire de Touet de l'Escarène

Vallée de la Bévéra :

- Marie-Christine THOURET, Maire de Sospel
- Guy BONVALLET, Maire de Moulinet

Vallée de la Roya :

- Jean-Pierre VASSALO, Maire de Tende
- Daniel ALBERTI, Maire de la Brigue
- Philippe OUDOT, Maire de Fontan
- Brigitte BRESCE, Maire de Saorge
- André IPERT, Maire de Breil sur Roya



La défense et le développement de la voie ferrée du col de Tende est un sujet très politique dans les Alpes-Maritimes, la Riviera et le Piémont. Les élus de tous bords l'ont bien compris car depuis plus de 150 ans ils ont toujours été en première ligne pour le défendre.

Tende :





7.7 - Suggestion d'horaire 2018

(Cuneo) - Limone - Breil - Ventimiglia - (Imperia) avec deux rames Trenitalia :

Aujourd'hui la desserte Trenitalia-Région Piémont n'est plus assurée que par un seul convoi qui effectue deux navettes Cuneo - Ventimiglia et retour. Il est indispensable de mettre dès 2018 au moins une seconde navette partant le matin de la Ligurie en service quotidiennement sur la ligne.

L'auteur de cette proposition n'a pas la prétention de se substituer aux horairistes de Trenitalia et RFI d'autant qu'on ne connaît pas à ce jour quelle sera la vitesse des trains entre Vintimille et Limone donc la durée des trajets entre ces deux gares. L'objectif est simplement de montrer que l'on pourrait avec un peu de bonne volonté mettre en place un horaire de 4 aller-retour répondant aux vœux des usagers même dans la situation dégradée que nous connaissons.

Certains de ces convois Piémontais pourraient se substituer aux services Breil - Tende proposés aujourd'hui par la région PACA, cette région pouvant aider à leur financement. Il est clair que ce service réduit est proposé durant la situation dégradée actuelle et que la Région piémontaise doit revenir à un service d'au moins 6 aller-retour dès que la ligne aura retrouvé sa vitesse de 80 km/h.

Rame Trenitalia n° 1 :

Ces trains doivent marquer l'arrêt dans toutes les gares de la ligne.

Lu-Ve

Breil-sur-Roya : 6h4x

Ventimiglia : 7h05

(Correspondance 7h15 vers Imperia et 7h10/7h31 vers Monaco)

(Correspondance 8h03 de Genova et 7h48 de Monaco et Nice)

Ventimiglia : 8h15

Breil-sur-Roya : 8h45

(Correspondance arrivant à 8h37 de Nice)

Tende : 9h3x

Limone : 10hxx

Cuneo : 10h3x

Cuneo : 12h41

Limone : 13h17

Tende : 13hxx

Breil : 14hxx

Ventimiglia : 14hxx

Imperia : 15hxx

Imperia : 16hxx

Ventimiglia : 16hxx

Breil-sur-Roya : 17h4x

(Correspondance arrivant à 17h39 de Nice à avancer)

Tende : 18hxx
Limone : 18hxx
(Correspondance 18h40 vers Cuneo et Torino)
(Correspondance 18h28 de Cuneo et Torino)

Limone : 18h4x

Tende : 19hxx

Breil-sur-Roya : 19hxx

Ventimiglia : 20hxx

(Pas de correspondance à cette heure là, prolongement de cette rame jusqu'à San Remo)

S.Remo : 20hxx

(La rame rentre à Ventimiglia et le lendemain en semaine monte à Breil)

Rame Trenitalia n° 2 :

Fossano : 7h25

Cuneo : 7h50

Limone : 8h30

Tende : 8hxx

Breil : 9hxx

Ventimiglia : 10hxx

Imperia : 10hxx

Imperia : 12hxx

Ventimiglia : 13hxx

Breil-sur-Roya : 13hxx

(Correspondance 13h42 de Nice pouvant être avancée de 10 à 15 minutes)

Tende : 14hxx

Limone : 14hxx

Cuneo : 15hxx

(Correspondance 15h30 vers Fossano et Torino)

Cuneo : 15h50

Limone : 16h29

Tende : 17hxx

Breil : 17hxx

(Correspondance à 18h04 vers Nice)

Ventimiglia : 18hxx

(Correspondance à 18h25 ou 19h12 vers Imperia)

(Correspondance à 18h03 d'Imperia)

Ventimiglia : 18h40

Breil-sur-Roya : 19h15

(Correspondance 19h10 de Nice pouvant être avancée de 15 minutes)

Tende : 19hxx

Limone : 20hxx

Cuneo : 21h00

(Correspondance 21h24 vers Fossano et Torino)

7.8 - Contribution de la CGT



Propositions CGT pour améliorer le service public ferroviaire dans le 06

- Alors que l'on compte seulement 4% de la population comme utilisateurs du train en PACA, il est indispensable de mener une grande campagne de sensibilisation envers la population de notre région afin de gagner de nouveaux voyageurs. Le train est le mode de transport le moins polluant, le plus sûr, et l'un des moins onéreux. Il faut donc que le Conseil régional et la SNCF s'efforcent à le rendre fiable et attractif.
- La maintenance que la SNCF externalise avec la mise en place de Performance Logistique Industrielle a transformé les unités de production en simple atelier de bricolage vidé de moyens humains, de pièces de rechange et d'outil, au lieu de prévoir une montée en charge et en compétences des ateliers afin de maintenir le nouveau matériel. Il est urgent de réaliser un site de maintenance sur Nice St Roch que les cheminots et usagers réclament depuis des années. Il est temps de rattraper le temps perdu avec des études bidonnées entre Les Arcs et Cannes Marchandises.
- Organiser immédiatement un COP TER Côte d'Azur indispensable au regard du dimensionnement du trafic et de ses particularités sur l'est de la région. Bien entendu, il s'inscrit dans un schéma cohérent en PACA. Nous demandons à lui adjoindre également des compétences sûretés.
- Accélérer l'interopérabilité des réseaux afin de rendre complémentaires plutôt que concurrentiel l'ensemble des modes de transports collectifs. Cette proposition doit s'établir sur le maillage, l'information ou la billettique entre chacun et bien entendu permettre aux agents à bord d'avoir les outils nécessaires pour cela. La gratuité des parkings attenants aux gares pour les usagers doit faire l'objet d'un accord établi avec les mairies concernées, il est effectivement irréaliste qu'un potentiel voyageur ne puisse garer sa voiture à proximité d'une gare pour prendre le train.

7.9 - Contribution de l'association « NosterPACA »

L'association **NOSTERPACA** a pour but d'agir en faveur de transports publics fiables, performants, efficaces en région Provence Alpes Côte d'Azur.

Force de proposition, elle agit auprès de la Région et de la SNCF pour le développement des transports ferroviaires, et met à disposition des usagers une application téléchargeable sur les téléphones portables iPhone et Android mais aussi le site <http://nos-transport-paca.fr/#/> permettant aux usagers de signaler les dysfonctionnements qu'ils constatent et de faire des propositions.

NOSTERPACA considère que le transport ferroviaire ne s'adresse pas uniquement aux besoins de déplacement dans les grandes agglomérations, mais qu'il contribue aussi de façon déterminante à l'accessibilité des territoires, en particulier dans les vallées alpines telles que le Val de Durance, la vallée du Buech ou la vallée de la Roya.

La ligne de la Roya, ligne remarquable à l'histoire complexe, constitue un trait d'union essentiel entre la vallée de la Roya et le littoral de la Côte d'Azur et la métropole niçoise. Elle permet également une relation directe entre Nice, Turin et le Piémont, ainsi qu'entre les régions italiennes du Piémont et de la Ligurie. Elle présente ainsi un potentiel important de trafic.

Les difficultés institutionnelles nées de la réforme du secteur ferroviaire et de la décentralisation des transports ferroviaires dans les deux pays ont généré des régressions dans le financement et la prise de décisions des travaux d'entretien des infrastructures, qui ont conduit la SNCF de limiter la vitesse à 40km/h, et ont ainsi entraîné la dégradation des temps de parcours, la limitation du nombre de circulations et une certaine désaffection du public. Les lenteurs diplomatiques et le manque de volonté politique des deux Etats n'ont pas permis à ce jour une remise à niveau des textes.

Le Contrat de plan Etat Région a prévu le financement de premiers travaux d'infrastructure et de sécurité, notamment grâce à l'implication de l'Italie et de la Région Piémont, nos voisins apportant une part de financement conséquente de 29 M€, le complément étant apporté par l'Etat, la Région, les collectivités territoriales et SNCF Réseau..

Aussi, la récente réduction par la Région PACA de sa part de financement des travaux constitue un mauvais signal pour les habitants des vallées maralpines.

NOSTERPACA demande à ce que les financements nécessaires soient mis en place pour permettre aussi vite que possible le retour des circulations à la vitesse de 80 km/h, permettant ainsi de revenir à des temps de parcours attractifs.

NOSTERPACA demande parallèlement le développement de partenariats entre les Régions, avec une articulation entre des relations performantes entre Nice, Breil et Tende, Cuneo et Turin, et des relations desservant toutes les gares. La circulation des trains français doit se faire jusqu'à Limone, permettant ainsi des correspondances directes avec des trains à traction électrique de Limone vers Cuneo et Turin. Ce qui ne s'oppose pas à des relations directes sans correspondances, comme il en a été depuis la réouverture de la ligne et jusqu'en 2009. Cette collaboration doit englober une information et une tarification transfrontalières, afin de mettre en place des abonnements et billets simples et attractifs.

La création d'un GECT (Groupement européen de coopération territoriale) entre les régions Piémont, Ligurie et PACA pourrait faciliter la création et la gestion d'une offre ferroviaire transfrontalière.

NOSTERPACA considère que pour la desserte de la vallée de la Roya, le transport routier par autocar ne doit constituer qu'un complément au transport ferroviaire, et non une solution de substitution. L'expérience montre en effet que le transfert sur route de lignes ferroviaires se traduit inévitablement par une baisse de qualité, et donc de trafic et, par voie de conséquence, par une augmentation du trafic routier.

Pour nous contacter nosterpaca@gmail.com



7.8 - Contribution de monsieur Marco Galfré (Ingénieur - Cuneo) paru sur l'hebdomadaire « La Guida » de Cuneo du 6 avril 2017

Cuneo, 10 marzo 2017

1. Aspetti generali riguardanti la *Linea del Tenda Torino – Cuneo – Ventimiglia/Nizza*

La ricostruzione e l'esercizio della linea sono oggetto di un accordo tra i governi di Francia e Italia, cioè della Convenzione intergovernativa del 24 giugno 1970.

I problemi dell'infrastruttura e quelli dell'esercizio dovrebbero essere tenuti distinti poiché fanno capo a due diversi tipi di ente: l'infrastruttura a Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e alla Société Nationale des Chemins de fer Français (SnCF) Réseau e l'esercizio alle regioni Piemonte, Liguria e Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca) attraverso, operativamente, Trenitalia e SnCF. I problemi sono tuttavia interdipendenti, poiché quelli dell'infrastruttura (come l'attuale riduzione di velocità sul tratto francese) si ripercuotono in un aumento dei tempi di percorrenza e obbligano le regioni a pagare importi maggiori agli operatori.

2. I problemi dell'infrastruttura

I problemi dell'infrastruttura sono sostanzialmente dovuti al decadimento che, a una quarantina di anni dalla riapertura, si manifesta se non sono eseguite adeguate attività di manutenzione ordinaria, la cui periodicità dipende dal tipo di intervento programmato o che è svolta a seguito di un guasto. Altri interventi sono considerati come manutenzione straordinaria (anche se non sempre si tratta veramente di manutenzione): quelli che vengono eseguiti a seguito di eventi imprevisti che causino importanti danni oppure per lavori di riclassificazione o rinnovamento strutturale (per esempio, una parziale modifica del tracciato o la elettrificazione o l'introduzione di un nuovo sistema di segnalamento o di regolazione della circolazione dei treni).

Purtroppo la Convenzione del 1970 a proposito del "conto di gestione della linea" parla genericamente di manutenzione in un modo cioè che può dare adito – com'è avvenuto – ad ambiguità e quindi a disaccordo sul pagamento di spese addebitate da SnCF all'Italia. La Convenzione stabilisce che il disavanzo (più probabile) o l'avanzo (meno probabile) della gestione della linea siano addebitato o accreditato all'Italia. Fonti non ufficiali informano che l'Italia fino al 2005 circa ha sempre pagato alla Francia quanto le era stato addebitato; dopo tale data, invece, avrebbe contestato l'addebito per interventi di manutenzione programmati con periodicità lunga (decennale o ultradecennale) considerandoli manutenzione straordinaria. Ne è seguito che SnCF non ha più voluto eseguire lavori analoghi (quali la sostituzione delle rotaie consumate) e ha cautelativamente disposto la riduzione della velocità massima da 80 a 40 chilometri orari sul tratto francese della linea per tutti i treni. In effetti, qualunque persona veramente responsabile non può ignorare – in mancanza di manutenzione – un aumento di rischio per la circolazione dei treni senza prendere adeguati provvedimenti cautelativi. Forse la riduzione di velocità avrebbe potuto essere inferiore al dimezzamento attuato ma non sono noti gli elementi tecnici che possano spiegare i motivi alla base di questo eventuale eccesso di prudenza da parte francese.

Pur non avendo finora avuto occasione di esaminare l'elenco e la pianificazione dei lavori che vengono eseguiti con il finanziamento dell'Italia di circa 29 milioni di euro, è probabile che in qualche modo la situazione possa cominciare a sbloccarsi, indipendentemente dalla contestualità del corrispondente finanziamento della Francia (che per ora parrebbe piuttosto "ballerino", se non addirittura inferiore a quanto i governi francese e italiano sembrerebbero aver concordato qualche anno fa).

Nella trattativa per l'aggiornamento della Convenzione del 1970 non bisogna assolutamente trascurare l'ambiguità del termine "manutenzione", tanto più che ne manca una definizione internazionalmente riconosciuta: pertanto occorre che siano ben elencati e dettagliati tutti quegli interventi programmati di manutenzione della linea i cui costi saranno inseriti nel conto di gestione a carico dell'Italia o della Francia.

Questa richiesta di maggior dettaglio non deve assolutamente stupire: la Convenzione italo-francese del 1904 per la costruzione e la gestione della linea era molto più dettagliata sia per la definizione degli oneri assunti da ogni stato per la costruzione delle sezioni ricadenti sul suo territorio sia per gli aspetti gestionali (dogane, polizia, tariffe, modalità di esercizio, ecc.), sia per il servizio ferroviario offerto.

Quindi è opportuno che durante i negoziati per l'aggiornamento della Convenzione del 1970 si consideri attentamente anche quella del 1904, adattandone e rendendone le clausole coerenti con le attuali situazioni: se l'impostazione della Convenzione del 1904 fosse stata più seguita nello stilare la Convenzione del 1970 forse oggi non ci sarebbero certe ambiguità o carenze.

3. Perché l'Italia, secondo la Convenzione del 1970, si è fatta carico di circa l'80% delle spese per la ricostruzione della linea e dell'eventuale disavanzo di gestione (dovuto significativamente alle spese di manutenzione dell'infrastruttura)

Occorre partire dal Trattato di pace di Parigi del 10 febbraio 1947 tra gli Alleati vincitori e l'Italia sconfitta nella seconda guerra mondiale.

Secondo tale Trattato tutte le infrastrutture (strade, ferrovie, dighe, centrali idroelettriche, ecc.) presenti nei territori già italiani della Valle Roja dovevano essere trasferite alla Francia nelle condizioni di prima del conflitto o essere oggetto di risarcimento per la differenza tra le reali condizioni al momento del trasferimento e quelle anteguerra. Per soddisfare queste clausole l'Italia avrebbe quindi dovuto ricostruire la linea esattamente nelle condizioni del 1939 oppure risarcire la Francia. Ricadono in questa tipologia tutti gli interventi che la commissione intergovernativa e le due amministrazioni ferroviarie concordarono di non realizzare, tra cui il ripristino della stazione di Piena – essendo state spostate a Breil-sur-Roya le operazioni di frontiera – e la rieletrificazione da Limone e Vievola a Ventimiglia, tratto ora dieselizzato per il quale si concordò solo di rispettare la sagoma limite dell'infrastruttura per una eventuale futuro ritorno alla trazione elettrica. È dunque probabile che i lavori non eseguiti siano stati tenuti in conto nella stesura dell'attuale Convenzione per addebitare all'Italia alcune delle successive spese di manutenzione.

Il punto critico sta però nel fatto che per la Convenzione del 1970 tale addebito è perpetuo, ossia senza scadenza temporale, neppure quando, in base al piano di manutenzione dell'infrastruttura della linea e ai costi che esso determina, il valore del risarcimento sia stato raggiunto (altrimenti l'Italia continuerebbe a risarcire danni già saldati).

Bisogna poi considerare (è inutile nasconderselo) che la linea del Tenda è certamente di maggior interesse sociale ed economico per l'Italia, mentre è meno considerata in Francia, ad ovvia esclusione dei comuni francesi della Valle Roja, che peraltro probabilmente sono ritenuti marginali dalle autorità di Nizza, Marsiglia e Parigi. Anche questo potrebbe aver pesato nei negoziati della Convenzione del 1970, che risulta così apparentemente sbilanciata nella ripartizione degli oneri tra Italia e Francia. La riconosciuta maggiore utilità della linea per l'Italia è anche, del resto, evidenziata dal fatto che il segnalamento (eccetto quello all'interno della stazione di Breil-sur-Roya) ed il regolamento della circolazione dei treni sono quelli italiani, segno inequivocabile che fin dall'inizio si era convenuto che i treni circolanti sarebbero stati in maggioranza italiani, cioè con personale di condotta e di scorta appartenenti ad Fs (ed ora a Trenitalia) ed indipendentemente dall'amministrazione ferroviaria proprietaria del materiale rotabile utilizzato.

Inoltre è difficile non ritenere che l'Italia – con la unilaterale decisione di non pagare (dopo la metà del primo decennio di questo secolo) gli addebiti fatturati dalla Francia che aveva sempre pagato fino ad allora – non abbia perso in credibilità nella negoziazione del nuovo accordo, poiché ha palesamente violato la Convenzione del 1970 che è tuttora in vigore, anche qualora qualche sua parte non sia gradita e non più condivisa.

Infine è del tutto giustificabile che l'installazione del Sistema Controllo Marcia Treno (Scmt) in Francia sia a carico di Rfi, cioè dell'Italia, dal momento che la maggior parte dei treni in circolazione dovrebbero essere treni italiani e che essi hanno tale sistema installato a bordo e che sia a carico della Francia l'installazione (già in corso) a monte di Breil-sur-Roya dell'analogo sistema di cui sono dotati i rotabili della Sncf.

4. I problemi per l'esercizio

È un dato riscontrabile da chiunque che il servizio offerto attualmente sulla linea, in particolare tra Cuneo e Ventimiglia, è intollerabilmente scarso: sono effettuate soltanto due coppie di treni al giorno più una coppia periodica (in parte dell'inverno e in parte dell'estate) sempre istituita all'ultimo momento dalla Regione Piemonte, la quale è per legge il gestore del servizio Italia-Italia. La Regione afferma che non può aumentare il numero dei treni effettuati per motivi di bilancio e che ha predisposto l'orario attualmente in vigore in modo da utilizzare quotidianamente – per le due coppie di treni ordinari (cioè non anche per la coppia di treni periodici) – un solo convoglio (singolo o doppio). È invece poco credibile quanto detto da qualcuno, sempre in Regione, che la potenzialità operativa della linea non potrebbe consentire altre circolazioni in più, anche qualora si considerasse che ogni treno impegna ora più a lungo i tratti tra due stazioni, su ciascuno dei quali, essendo il binario unico, ne può ovviamente circolare uno solo per volta.

Anche per questo punto occorre confrontare la Convenzione del 1904 e la Convenzione del 1970. La prima per quanto concerneva l'esercizio della linea (allora in Francia soltanto tra poco oltre San Dalmazzo di Tenda e poco prima di Piena, entrambe stazioni di confine) stabiliva che i treni sarebbero stati almeno tre coppie giornaliere con vetture dirette tra Cuneo e Nizza e tra Cuneo e Ventimiglia. La seconda, invece, demanda alle due amministrazioni ferroviarie di definire quali e quanti treni effettuare e stabilisce la possibilità per le Fs di fare proseguire propri treni sul tratto Breil-sur-Roya – Nizza e per la Sncf di fare proseguire propri treni sul tratto Limone – Cuneo. I successivi accordi tra Sncf e Fs hanno portato a programmare almeno otto coppie di treni tra Cuneo e Breil-sur-Roya, di cui due tra Cuneo e Nizza (una delle due con coincidenza a Breil-sur-Roya per e da Ventimiglia e l'altra proveniente da e diretta a Torino), oltre a un modesto (ed antieconomico) traffico merci (una o due coppie di treni tra Cuneo e Nice Saint-Roch per la restituzione reciproca di carri vuoti).

Perciò quando la Regione Piemonte tramite Trenitalia ed Rfi a dicembre 2012 ha modificato gli orari introducendo il cadenzamento con una partenza da Cuneo e da Ventimiglia ogni due ore (senza fermata a Vievola, La Brigue, Olivetta, Airole e Bevera) non è andata contro tali accordi (a parte il fatto che per motivi d'ordine tecnico e di sicurezza il materiale rotabile di Trenitalia da qualche anno non poteva più circolare tra Breil-sur-Roya e Nizza né quello di Sncf in Italia). Invece a dicembre 2013, quando i treni sono stati ridotti a due coppie, la Regione Piemonte, con Trenitalia, ha chiaramente disatteso gli accordi: anche questo fatto potrebbe aver contribuito a compromettere la credibilità italiana quanto a serietà nel rispettare i patti agli occhi delle autorità francesi (certamente non un gran bell'aiuto ai negozianti italiani della nuova convenzione...).

5. Alcuni motivi per cui spetta alla Regione Piemonte definire gli orari

Innanzitutto bisogna precisare che anche in Francia il Trasporto Pubblico Locale (Tpl) fa capo alle regioni, le quali negoziano un contratto di servizio (treni da definire come orario, composizione, effettuazione, qualità e prezzi, ecc.) con un operatore ferroviario. In Italia la Regione Piemonte ha contratti di servizio con Trenitalia e con Gruppo Torinese Trasporti (Gtt), mentre in Francia la Regione Paca lo ha con Sncf.

Per chiarire meglio il ruolo della Regione Piemonte nell'esercizio della linea bisogna però, anche qui, fare un passo indietro, questa volta tutto e soltanto in Italia. Con il Decreto Legislativo 422 del 1997 il governo ha assegnato alle Regioni il Tpl ferroviario, tenendo per sé «i servizi di trasporto ferroviario internazionali e quelli nazionali di percorrenza medio-lunga caratterizzati da elevati standard qualitativi» e riservandosi la competenza esclusiva sugli «accordi, le convenzioni ed i trattati internazionali relativi a servizi transfrontalieri per il trasporto di persone e merci». È stata così sciaguratamente regionalizzata la linea del Tenda, inequivocabilmente internazionale e transfrontaliera poiché oggetto di una convenzione intergovernativa tra Italia e Francia che già disciplinava le condizioni sia per la ricostruzione, sia per l'esercizio (infrastruttura, circolazione dei treni), sia per il servizio ferroviario. Si aggiunga che, anche se questa regionalizzazione avesse un senso, quale interesse potrebbe mai avere la Regione Piemonte a regolare il trasporto ferroviario (e, soprattutto, sostenerne i costi) per una linea che ricade sul suo territorio regionale per poco più di una trentina di chilometri su circa cento, essendo gli altri in Francia e in Liguria?

Per superare questa inopportuna e (forse) giuridicamente infondata situazione, sarebbe innanzi tutto necessario riportare la linea del Tenda al suo carattere internazionale, ossia occorre che l'Italia la rimetta nell'elenco delle linee di competenza statale (per la parte in Italia, ovviamente) – così de-regionalizzandola – e che nella nuova convenzione siano prescritte o ammesse la pianificazione e la gestione operativa del servizio demandate ad un unico specifico ente economico formato dalle regioni Piemonte, Liguria e Paca. In questo modo la definizione degli orari tra Nizza, Ventimiglia e Cuneo e la tariffazione del trasporto sarebbero di competenza di un solo ente che, poi, negozierebbe e sottoscriverebbe contratti di servizio con gli operatori ferroviari (Trenitalia, SnCF o altri) sull'esempio di enti simili già presenti: la società italo-svizzera TiLo che gestisce, con materiale rotabile delle ferrovie italiane e svizzere, il trasporto ferroviario locale tra Lombardia e Canton Ticino (e anche sulla regionalizzata linea Luino – Bellinzona); la società Trenord, nata dalla compartecipazione tecnica ed operativa di Trenitalia e delle Ferrovie Nord Milano per opera della Regione Lombardia, che gestisce tutto il trasporto ferroviario lombardo; la SAD di Bolzano che gestisce il trasporto ferroviario tra Alto Adige e Austria, con materiale rotabile proprio e delle ferrovie nazionali italiane e austriache (non si dimentichi il particolare *status* giuridico della Provincia autonoma di Bolzano nel campo dei trasporti); il servizio transfrontaliero tra Italia e Austria attraverso il valico della Pontebbana (anche il Friuli-Venezia Giulia è una regione a statuto speciale); ecc.

6. Proposte in tempi medio-brevi per il servizio ferroviario della linea del Tenda

In occasione dell'ormai prossima negoziazione di un nuovo contratto di servizio tra la Regione Piemonte e l'operatore ferroviario bisogna in primo luogo che la Regione ottenga un costo del "treno x chilometro" minore dell'attuale – il quale pare ingiustificabilmente eccessivo e quasi certamente imposto da una posizione di forza di Trenitalia a una controparte debole perché inesperta (per la novità della materia da seguire), ingenua (o forse – allora – compiacente, se si considera che il principale negoziatore con Trenitalia per conto della Regione qualche tempo dopo ha assunto un ruolo apicale nella Direzione commerciale della Divisione Trasporto Regionale proprio di Trenitalia) e priva di potenziali operatori alternativi. In secondo luogo, bisogna che la Regione Piemonte non accetti più clausole che prevedano un pagamento per l'effettuazione dei treni a vuoto, in particolare quelli tra il deposito cui sono assegnati per la manutenzione e la località dalla quale inizia o nella quale termina il servizio ferroviario: i "treni x chilometro" così risparmiati potrebbero servire per pagare una parte dei costi derivanti dall'introduzione di una terza coppia di treni tra Ventimiglia e Cuneo, in modo da consentire di raggiungere Cuneo dalla Liguria al mattino e rientrare a Ventimiglia alla sera.

Fin da subito, pur nella limitatezza del numero dei treni attuali e nelle ristrettezze economico-finanziarie, si deve agevolare l'uso del treno sulla linea, anche facendo in modo che i potenziali viaggiatori possano comunque consultarne tempestivamente gli orari (in particolare quelli appena introdotti) sui siti della Regione e di Trenitalia e inoltre sempre possano pure prendere visione degli orari dei treni in tutte le stazioni. Per raggiungere quest'ultimo obiettivo, basta rispondere positivamente ed efficacemente a queste domande: perché in tutte le stazioni francesi della Valle Roja e della linea Breil-sur-Roya – Nizza sono affissi dalla SnCF grandi manifesti che riportano gli orari dei treni, francesi e italiani, da Ventimiglia e Nizza fino a Cuneo, mentre nelle stazioni italiane non ci sono? Perché le regioni Piemonte o Liguria non li richiedono, direttamente o tramite le aziende ferroviarie, alla SnCF o alla Paca? Perché Trenitalia non riporta più sul quadro-orario (ufficiale) 109 gli orari dei treni francesi tra Tenda, Breil-sur-Roya e Nizza? Viene da sospettare che da parte italiana ci sia la volontà di disincentivare l'uso della linea, sospetto che è anche rafforzato dal riscontro di certe incoerenze riguardo le coincidenze e la sovrapposizione tra i treni italiani e i treni e bus francesi in Valle Roja (l'articolo 18 della Convenzione del 1970 impone ai due Stati di «sopprimere gli autoservizi creati in sostituzione di treni e, nella misura del possibile, quelli paralleli alla linea»): quasi sempre tali incoerenze sono state corrette, ma solo dopo un certo tempo di esercizio. E da qui nasce un secondo sospetto, cioè che le due amministrazioni ferroviarie (o le regioni) non si "parlino" troppo, al più ciascuna pensando al proprio bacino di potenziali viaggiatori.

7. Chiusura del deposito locomotive di Cuneo

Premesso che è importante solo che la manutenzione sia eseguita efficacemente e non dove lo sia, la chiusura del deposito locomotive di Cuneo – a parte le ricadute sociali e familiari per i lavoratori –

non deve stupire, facendo parte di un piano industriale di razionalizzazione del numero dei depositi un tempo diffusi in tutt'Italia (la loro origine stava nella scarsa autonomia – intorno ai 200-250 chilometri – delle locomotive a vapore). Del resto, Trenitalia deve poter fare le sue scelte industriali in modo autonomo e responsabile, senza l'ingerenza di alcun esterno, valutando i costi e i benefici. Per contro, sembra inaccettabile, irragionevole e immotivato che la Regione Piemonte debba contrattualmente riconoscere a Trenitalia i maggiori costi sostenuti per i trasferimenti a vuoto tra il deposito e le località di inizio e di fine del servizio. È stupefacente che, non appena Trenitalia decise la chiusura del deposito, la Regione Piemonte non abbia immediatamente denunciato o rescisso (almeno in parte) il contratto di servizio poiché erano state modificate unilateralmente alcune condizioni (quali la localizzazione degli impianti di manutenzione dei rotabili) tenute presenti per la stipula del contratto e aventi ricaduta sul costo dei "treni x chilometro". In altre parole, nessuno avrebbe potuto contestare le decisioni industriali di Trenitalia, ma la Regione non avrebbe dovuto sobbarcarsi il conseguente aumento di costi.

8. Recenti affermazioni del presidente di Paca monsieur Christian Estrosi e attrezzaggio del sistema a terra di sicurezza francese soltanto fino a Tenda

Il presidente della Paca ha torto, – poiché la linea del Tenda è oggetto di un trattato internazionale – quando afferma che essa non è una linea internazionale. Forse intendeva dire che è transfrontaliera, pensando che questa definizione valga meno di internazionale: in realtà per transfrontaliera si intende una linea sulla quale si svolga un traffico, prevalentemente locale, tra regioni di due stati diversi, ma proprio per questo è comunque internazionale.

Invece ha abbastanza ragione quando afferma che il traffico è prevalentemente a beneficio dell'Italia e che l'interesse della Francia per il servizio ferroviario è soltanto fino a Tenda: quindi l'attrezzaggio del sistema di sicurezza francese sarebbe realizzato soltanto tra Breil-sur-Roya e Tenda (mentre tra Nizza e Breil-sur-Roya l'installazione è in corso di completamento), dove i treni Sncf si attesterebbero senza proseguire fino a Limone. La Regione Piemonte si è molto spesa per ottenere che i treni francesi possano raggiungere Limone, ma ora questo risultato è divenuto forse irraggiungibile. Monsieur Estrosi ha però anche aggiunto la proposta che siano i treni italiani a proseguire da Limone fino a Tenda per coincidenza con i treni francesi della Valle Roja.

Probabilmente il denaro risparmiato per l'irrealizzato attrezzaggio tra Tenda e Limone è parte della riduzione del finanziamento che la Francia o la Paca prima delle recenti elezioni regionali avevano comunicato di stanziare per il recupero infrastrutturale del tratto francese o è stato dirottato su altre iniziative in territori ritenuti più importanti dei comuni della Valle Roja.

Forse però non è del tutto male che questo prolungamento dei treni francesi fino a Limone non si realizzi: infatti, non si può escludere che la Regione Piemonte possa allora decidere di offrire il servizio ferroviario soltanto fino a Limone, cioè sul suo territorio, obbligando i viaggiatori a trasbordare su un treno delle Sncf diretto quasi certamente a Nizza, e poi obbligare quelli diretti a Ventimiglia a un secondo trasbordo a Breil-sur-Roya, ammesso che la Regione Liguria contribuisca all'istituzione di treni nella bassa Valle Roja. Quindi tra Cuneo e Ventimiglia e viceversa occorrerebbe prendere tre treni ed effettuare due trasbordi, che diventerebbero rispettivamente quattro e tre (anche a Cuneo o Fossano secondo gli orari in vigore) per raggiungere Torino. Non sarebbe certamente un'incentivazione dell'utilizzo della linea.

9. Elettrificazione della linea del Tenda tra Limone e Ventimiglia

Per il momento dal punto di vista tecnico-operativo non se ne vedono il bisogno e l'utilità. Infatti, a parte gli aspetti ambientali e quelli correlati al rischio di incendio in galleria – ovviamente più sensibili per la trazione diesel – ne trarrebbe beneficio quasi soltanto il traffico merci, poiché quello passeggeri, per ragioni di tracciato (tortuosità più che acclività), resterebbe comunque limitato a 80 chilometri orari, velocità non impossibile per i rotabili diesel (in Germania e in Sardegna peraltro circolano treni ad assetto variabile o "pendolini" a trazione diesel e non elettrica). Purtroppo il traffico merci tra Italia e Francia si è molto ridotto negli ultimi decenni, sia attraverso il transito di Modane (galleria del Fréjus) sia attraverso quello di Ventimiglia, dove il faraonico scalo di Parco Roja è stato via via ridimensionato e poi dismesso (e pare ora in vendita) e quindi non sembra opportuno istituire un vero traffico merci, anche

considerando la forse ancora attuale costosa tariffazione francese per i treni merci sulle linee di montagna.

Tuttavia non bisogna neppure dimenticare che una migliore offerta di servizio ferroviario per le merci possa nei prossimi anni rendere vantaggiosa la rieletrificazione (poiché fino alla distruzione dopo la seconda guerra mondiale la linea era elettrificata). Sarebbe allora opportuno che essa avvenisse con il sistema più diffuso presso Rfi per le linee non Alta velocità/capacità, quello cioè in corrente continua a 3000 volt che già arriva a Limone, e con le stazioni di Breil-sur-Roya e Ventimiglia (che lo è già) bitemensione (1500 e 3000 volt) per non dover ricorrere a rotabili adatti a due sistemi diversi (corrente continua e corrente alternata). Inoltre il sistema in corrente continua a 3000 volt, avendo una tensione assai inferiore a quello in corrente alternata monofase a 25000 volt, richiede dimensionalmente minori “franchi” tra i cavi elettrici di alimentazione e l’infrastruttura – in particolare la parte superiore delle pareti e la volta delle gallerie – e quindi eventuali interventi di adeguamento strutturale sarebbero di minore entità e da eseguire in modo non sistematico né generalizzato (e, soprattutto, non dovrebbero interessare l’eventuale “arco rovescio” della galleria); per contro, il costo di una sottostazione di trasformazione-conversione per l’alimentazione in corrente continua è maggiore di quello di una sottostazione di sola trasformazione per l’alimentazione in corrente alternata monofase.

10. Linea del Tenda *Patrimonio UNESCO dell’umanità?*

È opportuno e auspicabile che le azioni che si dice siano già in corso si concludano con la dichiarazione dell’Unesco che la linea del Tenda è, al pari di alcune altre ferrovie in Europa e nel resto del mondo, “Patrimonio dell’umanità”: in questo modo, oltre all’innegabile e reale verità della dichiarazione, i governi si impegnerebbero alla cura e alla tutela della linea, dovendo rendere conto all’Unesco di trascuratezze e degrado.

Contatti/Contacts:

- **indirizzo/address: via Bertano, 40 – I 12100 Cuneo CN (Italy)**
- **telefono/telephone: +39 3482594523**
- **posta elettronica/e-mail: marco.galfre@gmail.com**

L'ESSENTIEL A RETENIR DE CE « LIVRE BLANC »

Avec cette ligne nous avons un joyau patrimonial et un outil de développement économique exceptionnel que de nombreuses vallées alpines nous envient. En quelques minutes, d'un simple jeu d'écriture, « ils » en ont fait un fardeau.

Désormais plusieurs années seront nécessaires pour reconstruire ce qui a été détruit d'un trait de plume, remonter un service de qualité, faire revenir les clients, retrouver leur confiance.

Nous l'avons démontré dans ces pages toute une gamme de solutions existent pour exploiter cette liaison Nice - Torino mais aussi Imperia - Ventimiglia - torino de façon économiquement et socialement efficace. Nous ne sommes pas ici au coeur de zone désertiques mais sur une ligne aux potentiels exceptionnels : Liaison entre elles de grandes métropoles, tourisme international, desserte des populations résidentes de plusieurs vallées.

Ne pas être capable d'y remplir les trains frôle l'incompétence !

L'ESSENTIEL A METTRE EN OEUVRE

Il ressort des avis exprimés par les usagers, les élus du territoire et les associations, qu'il convient d'engager d'urgence les chantiers suivants :

- **Conclure au plus vite une remise à jour équitable de la convention franco-italienne d'exploitation de 1970.**
- **Terminer les travaux financés par l'Italie sur la partie centrale, engager au plus vite ceux prévue au contrat de plan Etat-Région français et planifier une nouvelle enveloppe afin de revenir au plus vite, même si c'est progressivement, à la vitesse de 80 km/h.**
- **Prévoir les adaptations nécessaires de la signalisation dans le Paillon pour permettre la mise en oeuvre progressive d'un desserte cadencée horaire Nice - Fontanil et Nice - L'Escarène.**

- Fiabiliser le système TER-SNCF car les dysfonctionnements (retards, suppressions..) ont atteint un tel niveau que la clientèle n'a plus confiance.
- Mettre en place un organisme de gestion, largement décentralisé, de nos lignes Cuneo - Imperia et Nice - Breil - Tende, dans le cadre d'une étroite coopération franco-italienne.
- Ne pas négliger l'importance de la présence humaines dans les gares et sur les trains.
- Engager au plus vite une coopération horaire (création de correspondances fiables, mise en place de complémentarité des services, bannir la concurrence entre services publics) et tarifaire entre TER-PACA, et les réseaux de la Métropole, de la CARF et Trenitalia Piémont et Ligurie.
- Développer massivement les actions de promotion touristique à partir de la ligne ferroviaire, dans la continuité de ce qui a été fait avec le « Train des Merveilles » en France et les « Trains des plages » et « Trains des neiges » en Italie. (Coopération avec les organismes touristiques des territoires, trouver des financement pour des campagnes de promotion, soutenir les associations faisant circuler des trains historiques « michelines » et « trains à vapeur »...).

Ces requêtes ne sont pas le fruit de réflexions nostalgiques mais bien la volonté unanime des populations franco-italiennes des Alpes du sud, dans le sens de l'intérêt public.

Il revient aux élus et aux services, des Etats, des collectivités locales et des exploitants d'y répondre avec diligence et efficacité.

TOUTE L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DU COL DE TENDE
EST A DECOUVRIR A L'ECOMUSEE ASSOCIATIF DE BREIL-SUR-ROYA

ECOMusée

**du haut pays
et des transports**



Breil sur Roya

**ouvert tous les jours
de 14 h à 18 h 30**

Du 1^{er} mai au 30 septembre

Tél : 04 93 04 42 75 (répondeur 24h/24h)

www.ecomusee-breil.com

Depuis plusieurs années, les membres bénévoles de l'association de l'Ecomusée de Breil-sur-Roya rassemblent des pièces rares sur l'histoire des transports dans notre région : locomotives, tramways, bus, etc. Ils les présentent aujourd'hui dans un musée pour rendre hommage aux hommes qui ont construit toutes ces routes et ces voies ferrées qui irriguent notre haut pays. Qu'ils soient brillants ingénieurs ou modestes tailleurs de pierres, ils ont tous contribué à la réalisation de ces ouvrages d'art si audacieux qui enjambent nos vallées ou traversent nos montagnes.

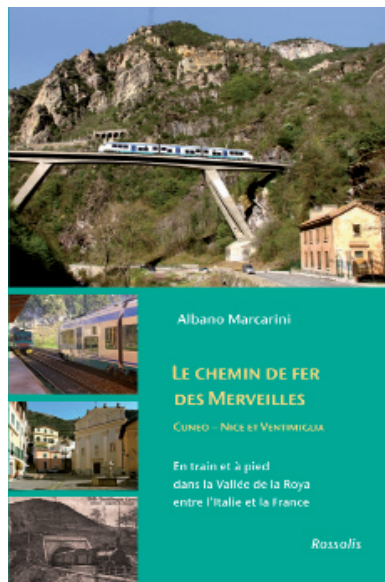
Une des plus belles pièces de l'Ecomusée des Transports est la fameuse locomotive 141 R, qui tractait jusqu'en 1968 aussi bien le « Mistral » de Marseille à Nice que les omnibus de la ligne de Breil. Elle côtoie un authentique tramway des années 1920 et un trolleybus niçois des années 1960. Une vaste maquette à l'échelle 1/87^{ème} de la ligne ferroviaire Nice - Coni constitue un des éléments les plus spectaculaires de l'Ecomusée. Comme dans la réalité, l'autorail français qui se dirige vers Nice sur le viaduc du Bancas domine son homologue italien qui descend vers Vintimille sur le long viaduc des Eboulis, tandis qu'un train italien franchit l'impressionnant viaduc de Scarassouï, reproduit avec fidélité.

Plusieurs véhicules routiers historiques (autobus, trolleybus, dépanneuses, automobiles) complètent la collection rassemblée par une équipe de passionnés bénévoles. Une exposition d'une cinquantaine de panneaux retrace l'histoire des voies de communications dans les Alpes du Sud.

Plus d'informations sur
www.ecomusee-breil.com



De la documentation pour mieux connaître la ligne du Col de Tende



Un nouveau guide :

Le chemin de fer des Merveilles

Les éditions Rossolis sont spécialisées en Suisse dans les publications sur la nature. Dans cet esprit ils ont publié des guides permettant de découvrir les lignes du St Gothard et du Loetschberg en les suivant de gare à gare en utilisant des sentiers de montagne.

L'auteur Alberto Marcarini, après la réalisation d'un guide sur le train Domodossola-Locarno, nous invite à découvrir le tracé et l'environnement patrimonial de la ligne de chemin de fer Cuneo-Vintimille par le col de Tende.

Le voyage, en train ou à pied, permet de partir d'Italie, de passer en France pour re-

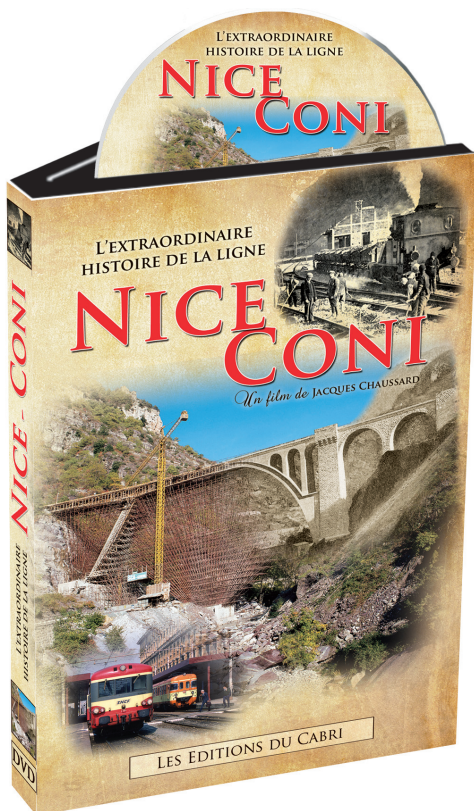
venir en Italie et déboucher sur les rivages de la Méditerranée. L'auteur présente les curiosités culturelles et naturelles qui jalonnent le parcours et évoque l'histoire de la construction puis de l'exploitation de la ligne de chemin de fer.

Un guide de 196 pages, au format 13,5 x 21 cm, richement illustré par une multitude de photos, plans et cartes.

Prix de vente : 24 Euros (Frais de port inclus)

**Disponible à la boutique de l'Ecomusée et par correspondance à :
L'Association de l'Ecomusée des transports Boite Postale 49 -
06540 - Breil-sur-Roya (Vente au bénéfice de l'association)**

La boutique vous propose toute une gamme de livres et DVD sur le rail et l'histoire régionale. Cette année ouverture d'une « brocante de l'amateur » qui propose d'occasion pour des prix symboliques de nombreux livres, revues et documents divers.



Le DVD :

L'extraordinaire histoire de la ligne NICE - CONI

Un film de Jacques Chaussard

Durée : 70 minutes

Commentaires en français et en italien.

Ce film retrace l'histoire de la construction et de la reconstruction de la voie ferrée du col de Tende à l'aide de documents rares et exceptionnels comme ces films des actualités Pathé de 1926 montrant la construction.

**Prix de vente : 30 Euros
(Frais de port inclus)**

**Disponible à la boutique de l'Ecomusée et par correspondance à :
L'Association de l'Ecomusée des transports Boite Postale 49 -
06540 - Breil-sur-Roya (Vente au bénéfice de l'association)**

RECHERCHE DE DOCUMENTS D'ARCHIVES

Un important ouvrage est en préparation sur l'histoire de la construction et de l'exploitation de la ligne de la Roya de 1860 à nos jours. Dès à présent plus de 18.000 photos et documents techniques ont été réunis ce qui représente déjà une source documentaire exceptionnelle.

Afin de préciser certains point nous sommes à la recherche de tous documents (Par exemples des photos de famille) relatifs à l'exploitation de cette voie ferrée.

Si vous en possédez merci de contacter monsieur Michel Braun au 06.10.61.28.89.

**Livre blanc réalisé sous la coordination de
Michel Bouchard et Michel Braun**

Avec la participation de :

**Association des Amis du Rail
Le Bourgone A - 156 Boulevard Napoléon III - 06200 Nice
ass-amis-du-rail@orange.fr - Site : <http://amisdurail06.free.fr>**

**Comité Franco - Italien pour la ligne Nice - Ventimiglia - Tende - Cuneo
Chez René Dahon Quartier Sturze 06 430 Tende
nice.tende.en.train@gmail.com -**

**Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports
32 rue Raymond Losserand 75014 Paris 01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr**

Créativ Riviéra - creative.riviera@free.fr

**Photos :
José Banaudo, Michel Braun, Rémy Masségia (Lez-Art Création),
Damien Viano, les associations, DR**

**Edition administrative :
Association de l'Ecomusée du Haut Pays et des transport
Plateau de la gare SNCF - Boite Postale 49
06540 - Breil-sur-Roya**

Pour votre information :
<https://www.facebook.com/SalviamoLaLineaVentimigliaCuneo/>
<https://www.facebook.com/LaCuneoNizzaUnisce/>
<https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.fr/>
<https://www.ter.sncf.com/paca/loisirs/lignes-touristiques/train-des-merveilles>
<http://home.scarlet.be/roya/train/index.htm>
<http://www.tunnels-ferroviaires.org/>
<http://www.ecomusee-breil.com/>
<http://asso.attcv.fr/>
<http://www.museoferroviariopiemontese.it/>