

A high-speed train is crossing a concrete bridge over a river valley. The background features a large, rocky mountain with sparse green vegetation under a clear blue sky. The train is white with blue accents and is moving from left to right. The bridge has two large concrete supports. In the foreground, there are large rocks and a river with some rapids.

LIVRE BLANC
du chemin de fer
**Nice et Ventimiglia -
Tende - Cuneo - Torino**

Version 1.2 du 20 avril 2017

Orario invernale

Dall'EUROPA CENTRALE BERLIN alla Riviera

ORARIO INVERNALE

—Pubblicato a cura dei Consigli Provinciali del Piemonte e Compagnia del Piemonte e del Municipio di Torino— **EDIZIONE 1930/31**

MANIFESTO "CODOGNATO" - EDIZIONE "TURICANDA"

Milano editore della R. Quarta di Milano

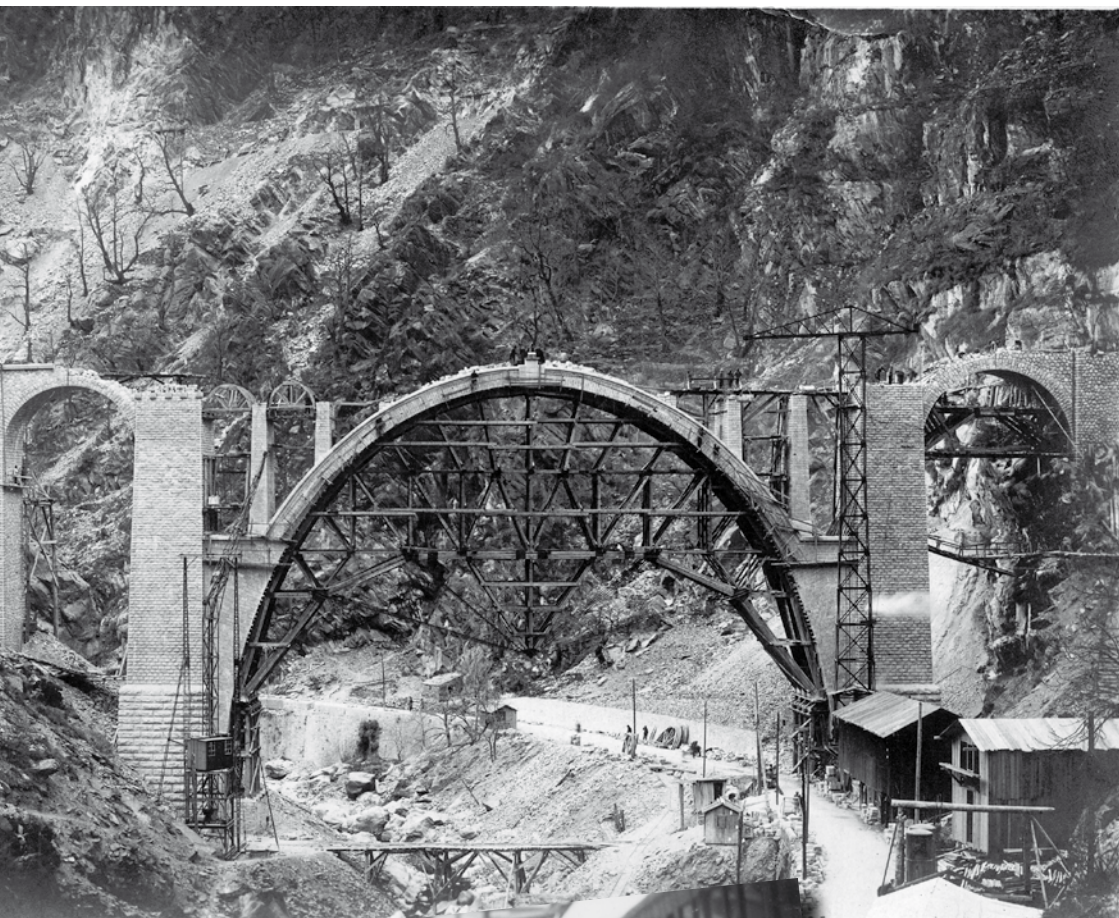
LA LIGNE DU COL DE TENDE DANS LA TOURMENTE

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.



Collection Michel Braun

INTRODUCTION HISTORIQUE :

UNE HISTOIRE ET UN TRACE TOURMENTES

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 Etats 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

3 AVRIL 1932 (MARSEILLE), NICE A BREIL (TURIN) (B) 1932

DIST.	ALLER	981	978	224	985	3086	989	3088	977	995
		OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	DIRECT 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e
kil. 225	MARSEILLE-St-Ch... ddp.	0 55	0 55	...	5a15	...	7d10	...	10 30	13 "
13	● NICE ✕ (246) ddp.	7 10	7 50	...	10 25	...	14 "	...	16 30	19 "
13	NICE-SAINT-ROCH ddp.	7 17	7 57	...	10 32	...	14 7	...	16 37	19 10
14	LA TRINITE-VICTOR ddp.	7 27	8 07	...	10 42	...	14 17	...	16 47	19 20
14	DRAP-CANTARON ddp.	7 33	8 13	...	10 48	...	14 23	...	16 53	19 26
17	PEILLON-STE-THECLE ddp.	7 42	8 22	...	10 57	...	14 32	...	17 02	19 34
17	PEILLE ddp.	7 51	8 31	...	11 5	...	14 41	...	17 11	19 42
24	L'ESCARÈNE ddp.	8 4	8 30	...	11 18	...	14 54	...	17 11	19 56
25	TOUET-DE-L'ESCARÈNE ddp.	8 9	8 30	...	11 23	...	14 59	...	17 11	20 00
34	SOSPEL ddp.	8 23	8 46	...	11 37	...	15 13	...	17 27	20 15
45	BREIL ✕ ddp.	8 40	9 3	...	11 54	...	15 30	...	17 44	20 32
"	FONTAN-SAORGE arr.	8 47	9 23	10 16	12 1	15 39	16 "	17 48	18 9	21 3
"	CONI arr.	9 5	10 34	12 19	15 57	16 18	18 6	18 27	21 20	21 20
"	SAN DALMAZZO arr.	10 3	10 59	12 54	16 43	18 8	18 52	21 45	21 45	21 45
"	CONI arr.	11 30	12 54	14 50	...	18 8	20 1	20 34	21 45	21 45
"	TURIN arr.	13 1	14 50	...	...	20 1	...	22 55	...	...

RETOUR	982	990	974	3081	992	3083	996	3093	978
	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	EXPRESS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e
TURIN ddp.	...	4 10	7 36	...	...	...	10 27	...	16 34
CONI ddp.	...	7 3	9 35	...	...	...	13 30	...	18 29
SAN DALMAZZO ddp.	5 5	8 50	11 "	...	...	...	15 55	...	19 53
FONTAN-SAORGE arr.	5 24	9 9	11 19	11 35	12 34	16 50	16 20	19 44	20 20
BREIL ✕ ddp.	5 35	9 20	11 30	11 46	12 45	17 1	16 31	19 55	20 20
SOSPEL ddp.	5 44	9 48	11 55	12 52	13 8	17 8	17 25	20 35	20 51
TOUET-DE-L'ESCARÈNE ddp.	6 11	10 4	12 11	13 8	13 8	17 25	17 41	20 51	21 11
L'ESCARÈNE ddp.	6 16	10 16	12 25	13 25	13 25	17 46	17 57	21 11	21 34
PEILLE ddp.	6 26	10 21	12 25	13 25	13 25	17 46	17 57	21 11	21 34
PEILLON-STE-THECLE ddp.	6 31	10 38	12 36	13 36	13 36	17 57	18 3	21 40	21 40
DRAP-CANTARON ddp.	6 40	10 50	12 47	13 47	13 50	18 3	18 11	21 40	21 40
LA TRINITE-VICTOR ddp.	6 45	10 55	12 52	13 52	13 55	18 16	18 16	21 40	21 40
NICE-SAINT-ROCH ddp.	6 54	11 4	12 55	14 4	14 4	18 25	18 25	21 40	21 40
● NICE ✕ ddp.	7 "	11 10	13 1	14 10	14 10	18 31	18 31	21 40	21 40
MARSEILLE-St-Ch... arr.	11 40	17 5	...	19b 8	19c19	23 14	...	5 11	...



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

(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 raidissent 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'Erboissiera (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 Banca (110 m en huit arches) et les tunnels de Banca (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 Berghé 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



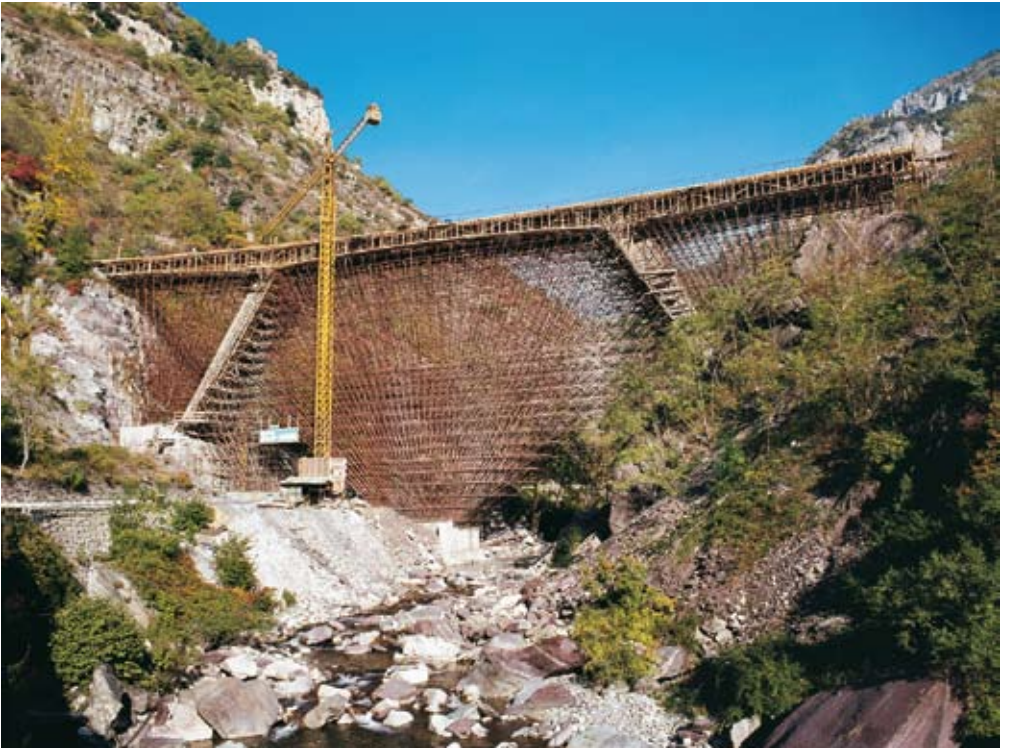
Des locomotives électriques des Ferrovie dello Stato en gare de Breil en 1935. Collection Michel Braun

Brigue, puis elle retrouve la Roya par le tunnel de Bossegli (1585 m) et franchit un viaduc à douze arches à l'entrée de Tende. Une troisième boucle héli-coïdale 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 Viévola, 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**

A SAN REMO l'Ufficio C.I.T. è in Corso Vittorio Em. III, 21

TORINO-CUNEO-S		DORMAZZO DI TENDA-BREIL SUR ROYA		NIZZA-VENTIMIGLIA		SAN REMO	
Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo	Partenza	Arrivo
12.30	17.45	12.30	17.45	12.30	17.45	12.30	17.45
14.10	19.25	14.10	19.25	14.10	19.25	14.10	19.25
17.52	23.07	17.52	23.07	17.52	23.07	17.52	23.07
19.16	24.31	19.16	24.31	19.16	24.31	19.16	24.31
22.25	27.40	22.25	27.40	22.25	27.40	22.25	27.40
23.59	29.14	23.59	29.14	23.59	29.14	23.59	29.14
25.23	30.38	25.23	30.38	25.23	30.38	25.23	30.38
26.47	31.62	26.47	31.62	26.47	31.62	26.47	31.62
28.11	32.86	28.11	32.86	28.11	32.86	28.11	32.86
29.35	34.10	29.35	34.10	29.35	34.10	29.35	34.10
30.59	35.34	30.59	35.34	30.59	35.34	30.59	35.34
32.23	36.58	32.23	36.58	32.23	36.58	32.23	36.58
33.47	38.22	33.47	38.22	33.47	38.22	33.47	38.22
35.11	39.46	35.11	39.46	35.11	39.46	35.11	39.46
36.35	40.70	36.35	40.70	36.35	40.70	36.35	40.70
37.59	41.94	37.59	41.94	37.59	41.94	37.59	41.94
39.23	43.18	39.23	43.18	39.23	43.18	39.23	43.18
40.47	44.42	40.47	44.42	40.47	44.42	40.47	44.42
42.11	45.66	42.11	45.66	42.11	45.66	42.11	45.66
43.35	46.90	43.35	46.90	43.35	46.90	43.35	46.90
44.59	48.14	44.59	48.14	44.59	48.14	44.59	48.14
46.23	49.38	46.23	49.38	46.23	49.38	46.23	49.38
47.47	50.62	47.47	50.62	47.47	50.62	47.47	50.62
49.11	51.86	49.11	51.86	49.11	51.86	49.11	51.86
50.35	53.10	50.35	53.10	50.35	53.10	50.35	53.10
51.59	54.34	51.59	54.34	51.59	54.34	51.59	54.34
53.23	55.58	53.23	55.58	53.23	55.58	53.23	55.58
54.47	57.22	54.47	57.22	54.47	57.22	54.47	57.22
56.11	58.46	56.11	58.46	56.11	58.46	56.11	58.46
57.35	59.70	57.35	59.70	57.35	59.70	57.35	59.70
58.59	60.94	58.59	60.94	58.59	60.94	58.59	60.94
60.23	62.18	60.23	62.18	60.23	62.18	60.23	62.18
61.47	63.42	61.47	63.42	61.47	63.42	61.47	63.42
63.11	64.66	63.11	64.66	63.11	64.66	63.11	64.66
64.35	65.90	64.35	65.90	64.35	65.90	64.35	65.90
65.59	67.14	65.59	67.14	65.59	67.14	65.59	67.14
67.23	68.38	67.23	68.38	67.23	68.38	67.23	68.38
68.47	69.62	68.47	69.62	68.47	69.62	68.47	69.62
70.11	70.86	70.11	70.86	70.11	70.86	70.11	70.86
71.35	72.10	71.35	72.10	71.35	72.10	71.35	72.10
72.59	73.34	72.59	73.34	72.59	73.34	72.59	73.34
74.23	74.58	74.23	74.58	74.23	74.58	74.23	74.58
75.47	76.22	75.47	76.22	75.47	76.22	75.47	76.22
77.11	77.46	77.11	77.46	77.11	77.46	77.11	77.46
78.35	78.70	78.35	78.70	78.35	78.70	78.35	78.70
79.59	79.94	79.59	79.94	79.59	79.94	79.59	79.94
81.23	81.18	81.23	81.18	81.23	81.18	81.23	81.18
82.47	82.42	82.47	82.42	82.47	82.42	82.47	82.42
84.11	83.66	84.11	83.66	84.11	83.66	84.11	83.66
85.35	84.90	85.35	84.90	85.35	84.90	85.35	84.90
86.59	86.14	86.59	86.14	86.59	86.14	86.59	86.14
88.23	87.38	88.23	87.38	88.23	87.38	88.23	87.38
89.47	88.62	89.47	88.62	89.47	88.62	89.47	88.62
91.11	89.86	91.11	89.86	91.11	89.86	91.11	89.86
92.35	91.10	92.35	91.10	92.35	91.10	92.35	91.10
93.59	92.34	93.59	92.34	93.59	92.34	93.59	92.34
95.23	93.58	95.23	93.58	95.23	93.58	95.23	93.58
96.47	94.82	96.47	94.82	96.47	94.82	96.47	94.82
98.11	96.06	98.11	96.06	98.11	96.06	98.11	96.06
99.35	97.30	99.35	97.30	99.35	97.30	99.35	97.30
100.59	98.54	100.59	98.54	100.59	98.54	100.59	98.54
102.23	99.78	102.23	99.78	102.23	99.78	102.23	99.78
103.47	101.02	103.47	101.02	103.47	101.02	103.47	101.02
104.71	102.26	104.71	102.26	104.71	102.26	104.71	102.26
105.95	103.50	105.95	103.50	105.95	103.50	105.95	103.50
107.19	104.74	107.19	104.74	107.19	104.74	107.19	104.74
108.43	105.98	108.43	105.98	108.43	105.98	108.43	105.98
109.67	107.22	109.67	107.22	109.67	107.22	109.67	107.22
110.91	108.46	110.91	108.46	110.91	108.46	110.91	108.46
112.15	109.70	112.15	109.70	112.15	109.70	112.15	109.70
113.39	110.94	113.39	110.94	113.39	110.94	113.39	110.94
114.63	112.18	114.63	112.18	114.63	112.18	114.63	112.18
115.87	113.42	115.87	113.42	115.87	113.42	115.87	113.42
117.11	114.66	117.11	114.66	117.11	114.66	117.11	114.66
118.35	115.90	118.35	115.90	118.35	115.90	118.35	115.90
119.59	117.14	119.59	117.14	119.59	117.14	119.59	117.14
120.83	118.38	120.83	118.38	120.83	118.38	120.83	118.38
122.07	119.62	122.07	119.62	122.07	119.62	122.07	119.62
123.31	120.86	123.31	120.86	123.31	120.86	123.31	120.86
124.55	122.10	124.55	122.10	124.55	122.10	124.55	122.10
125.79	123.34	125.79	123.34	125.79	123.34	125.79	123.34
127.03	124.58	127.03	124.58	127.03	124.58	127.03	124.58
128.27	125.82	128.27	125.82	128.27	125.82	128.27	125.82
129.51	127.06	129.51	127.06	129.51	127.06	129.51	127.06
130.75	128.30	130.75	128.30	130.75	128.30	130.75	128.30
132.00	129.54	132.00	129.54	132.00	129.54	132.00	129.54
133.24	130.78	133.24	130.78	133.24	130.78	133.24	130.78
134.48	132.02	134.48	132.02	134.48	132.02	134.48	132.02
135.72	133.26	135.72	133.26	135.72	133.26	135.72	133.26
136.96	134.50	136.96	134.50	136.96	134.50	136.96	134.50
138.20	135.74	138.20	135.74	138.20	135.74	138.20	135.74
139.44	136.98	139.44	136.98	139.44	136.98	139.44	136.98
140.68	138.22	140.68	138.22	140.68	138.22	140.68	138.22
141.92	139.46	141.92	139.46	141.92	139.46	141.92	139.46
143.16	140.70	143.16	140.70	143.16	140.70	143.16	140.70
144.40	141.94	144.40	141.94	144.40	141.94	144.40	141.94
145.64	143.18	145.64	143.18	145.64	143.18	145.64	143.18
146.88	144.42	146.88	144.42	146.88	144.42	146.88	144.42
148.12	145.66	148.12	145.66	148.12	145.66	148.12	145.66
149.36	146.90	149.36	146.90	149.36	146.90	149.36	146.90
150.60	148.14	150.60	148.14	150.60	148.14	150.60	148.14
151.84	149.38	151.84	149.38	151.84	149.38	151.84	149.38
153.08	150.62	153.08	150.62	153.08	150.62	153.08	150.62
154.32	151.86	154.32	151.86	154.32	151.86	154.32	151.86
155.56	153.10	155.56	153.10	155.56	153.10	155.56	153.10
156.80	154.34	156.80	154.34	156.80	154.34	156.80	154.34
158.04	155.58	158.04	155.58	158.04	155.58	158.04	155.58
159.28	156.82	159.28	156.82	159.28	156.82	159.28	156.82
160.52	158.06	160.52	158.06	160.52	158.06	160.52	158.06
161.76	159.30	161.76	159.30	161.76	159.30	161.76	159.30
163.00	160.54	163.00	160.54	163.00	160.54	163.00	160.54
164.24	161.78	164.24	161.78	164.24	161.78	164.24	161.78
165.48	163.02	165.48	163.02	165.48	163.02	165.48	163.02
166.72	164.26	166.72	164.26	166.72	164.26	166.72	164.26
167.96	165.50	167.96	165.50	167.96	165.50	167.96	165.50
169.20	166.74	169.20	166.74	169.20	166.74	169.20	166.74
170.44	167.98	170.44	167.98	170.44	167.98	170.44	167.98
171.68	169.22	171.68	169.22	171.68	169.22	171.68	169.22
172.92	170.46	172.92	170.46	172.92	170.46	172.92	170.46
174.16	171.70	174.16	171.70	174.16	171.70	174.16	171.70
175.40	172.94	175.40	172.94	175.40	172.94	175.40	172.94
176.64	174.18	176.64	174.18	176.64	174.18	176.64	



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 (buffets 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 documents 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 agitait 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.

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'annexc 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 domaine 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 clarifierai 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 (Vievola, 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)

2012-2013

	tous les jours	sauf dim et fériés	sauf dim et fériés	tous les jours	sauf dim et fériés	sauf 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					12.49				
Sospel			07.22			08.28	09.15		10.01			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	886003881301	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 dim et fériés	tous les jours	tous les jours	tous les jours	tous les jours		
	TER	TER	★	TER	TER	★	2 TER	3 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	886045881313	22972	881315	22979	881315	22979	881319886053	22974	881323881327			

Numero	Partenza	Orario	R				RV				R				RV								
			FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6					
TORINO PORTA SUSA		5:01																					
TORINO PORTA NUOVA	p		8:25		8:55		9:10	9:25		9:41	9:55	10:15		10:31		10:46		11:01					
TORINO LINGOTTO		5:06	5:34		6:03	6:08	6:18	6:34		6:49	7:03	7:34		7:39	7:59	8:08	8:34		9:08	9:34	9:39	10:08	10:34
MONCALIERI		5:12			6:12					6:53				7:44		8:12			9:12		9:44	10:12	
TROFARELLO		5:17			6:17					6:58				7:49		8:17			9:17		9:49	10:17	
VILLASTELLE		5:23			6:23					7:05				7:55		8:23			9:23		9:55	10:23	
CARMAGNOLA		5:29	5:48		6:19	6:29	6:36	6:45		7:11	7:15	7:45		8:02	8:21	8:29	8:48		9:29	9:48	10:02	10:29	10:48
RACCONIGI		5:36			6:36					7:18	7:27			8:09		8:36			9:36		10:09	10:36	
CAVALLERMAGGIORE		5:42	5:57		6:29	6:42	6:47	6:57		7:24	7:33	7:57		8:15	8:31	8:42	8:57		9:42	9:57	10:15	10:42	10:57
SAVIGLIANO		5:48	6:03		6:35	6:48	6:54	7:03		7:30	7:39	8:03		8:21	8:37	8:48	9:03		9:48	10:03	10:21	10:48	11:03
FOSSANO	p	5:59	6:11		6:42	6:59	7:02	7:11		7:41	7:47	8:11		8:31	8:45	8:59	9:11		9:59	10:11	10:31	10:59	11:11
CENTALLO		6:12			6:42					7:35				8:22					9:25		10:12		11:12
CUNEO	p	6:00	6:50		6:36					7:49				8:36					9:49		10:36		11:49
BORGO SAN SALMAZZO		6:13	6:00		6:51					8:00				8:51					10:00				12:00
ROCCAVIONE		6:19	6:04		6:55					8:04				8:55					10:04				12:04
ROBLIANTE		6:24	6:09		7:00					8:09				9:00					10:09				12:09
VERNANTE		6:30	6:15		7:07					8:18				9:07					10:18				12:18
LIMONE PIEMONTE	p	6:45	6:28		7:19					8:28				9:19					10:28				12:28
VIEVOLA (F)										8:43													
TENDE (F)										8:59													
LA BRIGUE (F)										9:08													
S DALMAS de T. (F)										9:21													
FONTAN-SAIGRE (F)										9:43													
BREIL-SUR-ROYA (F)										9:55													
OLIVETTA S.M.										10:09													
AIROLE										10:14													
BEVERA										10:21													
VENTIMIGLIA	p									10:27													

A l'heure actuel ne figurent plus que deux aller-retour particulièrement lents et aux horaires inadaptes plus une circulation saisonniere Taggia - Cuneo les week-ends en plein hiver pour les skieurs et une autre les week-ends d'ete Torino - Taggia - Torino pour les piemontais souhaitant se rendre sur la Riviera. (Document Trenitalia, Archives Michel Braun)

Numero	Partenza	Orario	RV				R				RV				R								
			FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6	FE8	6					
TORINO PORTA SUSA		11:01																					
TORINO PORTA NUOVA	p		11:25		12:25		13:25		14:25		15:25		16:25		17:25		18:25		19:25		20:25		21:25
TORINO LINGOTTO		11:08	11:34	11:39	12:08	12:34		13:08	13:34	13:39	14:08	14:34		15:08	15:34	15:39	16:08	16:34		17:08	17:34	17:39	18:08
MONCALIERI		11:12		11:44	12:12		13:12		13:44	14:12		15:12		15:44	16:12		17:12		17:44		18:44		19:44
TROFARELLO		11:17		11:49	12:17		13:17		13:49	14:17		15:17		15:49	16:17		17:17		17:49		18:49		19:49
VILLASTELLE		11:23		11:55	12:23		13:23		13:55	14:23		15:23		15:55	16:23		17:23		17:55		18:55		19:55
CARMAGNOLA		11:29	11:48	12:02	12:29	12:48		13:29	13:48	14:02	14:29	14:48		15:29	15:48	16:02	16:29	16:48		17:29	17:48	18:02	18:29
RACCONIGI		11:36		12:08	12:36		13:36		14:08	14:36		15:36		16:08	16:36		17:36		18:08		19:08		20:08
CAVALLERMAGGIORE		11:42	11:57	12:15	12:42	12:57		13:42	13:57	14:15	14:42	14:57		15:42	15:57	16:15	16:42	16:57		17:42	17:57	18:15	18:42
SAVIGLIANO		11:48	12:03	12:21	12:48	13:03		13:48	14:03	14:21	14:48	15:03		15:48	16:03	16:21	16:48	17:03		17:48	18:03	18:21	18:48
FOSSANO	p	11:59	12:11	12:31	12:59	13:11		13:59	14:11	14:31	14:59	15:11		15:59	16:11	16:31	16:59	17:11		17:59	18:11	18:31	19:01
CENTALLO		12:12			13:13	13:28		14:12		15:13	15:28		16:12		17:13	17:28		18:12		19:13		20:13	
CUNEO	p	12:25			13:24	14:22		15:25		16:22		17:25		18:22		19:25		20:22		21:25		22:25	
BORGO SAN SALMAZZO					13:50					14:41				15:50					17:50				19:41
ROCCAVIONE					14:00					14:51				16:00					18:00				19:51
ROBLIANTE					14:04					14:55				16:04					18:04				19:55
VERNANTE					14:09					15:00				16:09					18:09				19:00
LIMONE PIEMONTE	p				14:16					15:07				16:16					18:16				19:07
VIEVOLA (F)					14:28					15:16				16:28					18:28				19:19
TENDE (F)										15:17				17:40									
LA BRIGUE (F)										15:30				17:40									
S DALMAS de T. (F)										15:53				18:10									
FONTAN-SAIGRE (F)										16:01				18:26									
BREIL-SUR-ROYA (F)										16:06				18:31									
OLIVETTA S.M.										16:57				19:11									
AIROLE										17:04													
BEVERA										17:13													
VENTIMIGLIA	p									17:20													

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 ; Viévola, 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 Fontail, 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 durées 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





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).



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





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 JOURNEE DU MERCREDI 15 JUN 2016

AXE NICE - BREIL - TENDE

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

Service normal sauf particularités ci-dessous :

Sens Nice - Breil

	TER BREIL	TER BREIL	TER BREIL
Particularités	Supprimé	Supprimé	Supprimé
NICE VILLE	06:00	06:00	06:00
NICE PORT MICHEL	06:00	06:00	06:00
L'ARCADE LA TRINTE	06:00	06:00	06:00
LA TRINTE VICIDE	06:00	06:00	06:00
DRAP CANTARON	06:00	06:00	06:00
HALTE FONTAINE LYCÉE DE DRAP	06:00	06:00	06:00
PELLON SAINTE THÉCLÉ	06:00	06:00	06:00
PIERRE	06:00	06:00	06:00
L'ESCARPNE	06:00	06:00	06:00
TOUTET DE L'ESCARPNE	06:00	06:00	06:00
SOSPÈL	06:00	06:00	06:00
BREIL SUR ROYA	06:00	06:00	06:00

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 2h22

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.

9h39

Durée détaillée 2:04

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 logiciel 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'utilisateur, 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)

En cours de rédaction pour mercredi

**SE VIENI IN TRENO A SCIARE
A LIMONE LO SKIPASS
HA UNO SCONTO SPECIALE**

~~30€~~ **25€** **15€**
weekend da lunedì a venerdì

Vieni a sciare a Limone Piemonte con il treno conveni Presentando alle casse il biglietto ferroviario* il più acquirete lo skipass giornaliero ad un prezzo scontato.

LIMONE PIEMONTE

www.riservabianca.it

Per informazioni è valida solo per i biglietti ferroviari validi durante il periodo di validità del biglietto di prenotazione in Limone. Il prezzo di partenza in Limone è di 15€.

Per informazioni è valida solo per i biglietti ferroviari validi durante il periodo di validità del biglietto di prenotazione in Limone. Il prezzo di partenza in Limone è di 15€.

In collaborazione con:

TRAVERTINI **sfr** **ALPES** **ALPES** **ALPES**

Casterino Train des Neiges

Tende - Val Casterino Du 27 janvier 2015 au 8 février 2015

ACHETEZ VOTRE BILLET EN LIGNE SUR LE SITE TER PACA valétique + tarif et accès, sans acheter de ligne +

Train des Neiges Casterino Saison 2015

15€ Tarif de base val. les 6 jours de dimanche à samedi de 10h à 17h. Sans les jours de 10h à 17h de mardi à jeudi.

Région Provence-Alpes Côte d'Azur

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



FONDAZIONE FS ITALIANE

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

partenza	arrivo	Orari
8.45 part.	12.55 arr.	La Spezia Centrale
8.53	12.48	La Spezia Migliorino
9.02	12.38	Vezzano Ligure
9.10	12.29	Santa Stefano Magra
9.22	12.16	Aulla Langiama
9.36	12.00	Vilavalleina
9.52 arr.	11.42 part.	Pontremoli

Biglietti
20 € adulto **10 €** ragazza

- Biglietto di andata e ritorno
- carrozze storiche "Centoparte" e "Carbelli"
- locomotive a vapore Gr. 940
- Tariffe ragazze 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 abbonarsi in solo corso di andata e ritorno al 50% della tariffa individuale.

Biglietti in vendita dal 12 dicembre attraverso tutti i canali ferroviari.
www.trenofestive.it - sito Facebook - 11. Magliorino e pontremoli di stazione - servizio di recapito biglietti

per informazioni ☎ 46.4187134 📧 prenotazioni@fondazionefs.it 🌐 www.fondazionefs.it 📱 FondazioneFestive

En cours de
rédaction pour
mercredi

3.4 : L'exemple suisse :

En cours de rédaction pour mercredi





3.5 : Actions diverses

Une ligne touristique comme celle du col de Tende(trains + vélo, VTT, actions vers les randonneurs, scolaires...). Véritable politique de promotion « des déplacements doux » du territoire à partir du train.

En cours de rédaction pour mercredi

4 - LE FERROUTAGE

(ordures ménagères, ciment..).

En cours de rédaction pour mercredi

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.

6 - LIBRES EXPRESSIONS

« 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, alla tutela e alla protezione di tale "patrimonio" universale, rendendo conto all'UNESCO di eventuali loro disattenzioni, trascuratezze, degrado, ...».

Marco Galfrè (Cuneo)

En attente de communication

7 - CONTRIBUTIONS :

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 caténares 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 assument 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 :

En attente de communication

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 Thiébaud – 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 :



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'usagers.

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 - La pensée 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.

7.4 - 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)

**Livre blanc réalisé sous la coordination de
Michel Bouchard et Michel Braun,
René Dahon ayant rassemblé
les contributions associatives et individuelles.**

Avec la participation de :

Association des Amis du Rail

XXXXXXXXXXXXXX

Comité Franco - Italien pour la ligne Nice - Ventimiglia - Tende - Cuneo

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

FNAUT 32 rue Raymond Losserand Paris 75014 France

Créativ Riviera

creative.riviera@free.fr

Photos :

José Banaudo

Michel Braun

Rémy Masségia (Lez-Art Création)

Damien Viano

Des 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/>