

Ligne Nice-Breil : les travaux ont repris

TRAIN La modernisation de la voie vise à augmenter la fréquence des trains
Jusqu'au 7 mai, les horaires sont modifiés

La dernière phase de travaux pour la modernisation de la ligne ferroviaire Nice-Breil a commencé le 8 février et va durer jusqu'au 30 avril. Avant de pouvoir bénéficier de trains plus nombreux, les usagers devront composer avec des horaires aménagés et le remplacement de certains trains par des bus (voir encadré). L'entrée en vigueur des nouveaux horaires est prévue pour juin 2011.

La phase actuelle va permettre de remplacer 16 km de sections de ligne entre Peille et Breil-sur-Roya.

« Les travaux ont commencé au niveau de Breil et descendent progressivement jusqu'à Sospel », indique Valérie Tiran, responsable de projet à Réseau ferré de France (RFF). « Pour l'instant les équipes enlèvent l'ancien armement des voies. Tout est conditionné pour être transporté par les trains travaux. Ensuite, de nouveaux rails, ballast et traverses seront posés », explique Armand Viale, responsable de la ligne Nice-Breil. Les nou-



Le matériel, ici des rails, est transporté par des trains spéciaux depuis la gare de Nice Saint-Roch.

(Photo Jean-Pierre Bellomia)

veaux éléments devraient être posés à partir de début mars. Un évitements sera créé à Peille pour permettre le croisement des trains. Ensuite, de nouveaux rails, ballast et traverses seront posés », explique Armand Viale, responsable de la ligne Nice-Breil. Les nou-

Breil. Cette phase est neutre pour les usagers et devrait s'achever début 2011.

Un programme à 35 M€
Cette phase, évaluée à 13 M€, s'inscrit dans le cadre du contrat de projets

État-Région (CPER) 2007-2013. D'un coût global de 35 M€, le programme est financé à parts égales par l'Etat, la Région PACA, le Conseil général des Alpes-Maritimes et RFF. Entre mars et avril 2009, les élé-

ments de voie de Nice Saint-Roch à Drap-Cantaron ont été renouvelés. Un évitements en gare de Sospel a été créé. Le coût de cette phase s'est élevé à 6 M€ environ.

En décembre 2007, ce sont les éléments de voie entre Drap-Cantaron et Peillon qui ont été renouvelés, ainsi que ceux de Sospel.

Les travaux entrepris permettront de faire circuler 26 trains par jour au lieu de 12 actuellement. Tous les trains pourront rouler à 80 km/h au moins, contre 70 km/h actuellement. Cela représentera un gain de temps symbolique de 3-4 minutes pour les usagers.

CHARLOTTE HENRY

Nouveaux horaires SNCF

Pour toute information sur les travaux et les horaires de trains et de bus, consulter le blog www.maligneter.com/nice-tende/

Les horaires sont modifiés jusqu'au 7 mai, selon cinq périodes. Les prochaines vont du 15 février au 14 mars, du 15 mars au 30 avril et du 1^{er} au 7 mai.

Une modification pouvant intervenir

en cours de période, vérifier régulièrement les horaires sur le blog et sur les panneaux d'affichage en gare.

Les nouveaux horaires sont affichés un ou deux jours avant leur entrée en vigueur, mais sont déjà disponibles sur le blog.

Important : les trains circulent normalement entre Nice et Drap-

Cantaron.

Pour aller à Peillon, Peille, l'Escarène et Touët-de-l'Escarène, des bus sont mis en place au départ de la gare de Drap-Cantaron.

Pour aller à Sospel et Breil-sur-Roya, des bus sont mis en place directement au départ de la gare de Nice Saint-Roch. Il n'est pas possible de rejoindre ces deux gares depuis Drap-Cantaron.

REPÈRES

Création d'un évitements
Il s'agit d'une zone de double voie de 300 à 400 m qui permet aux trains de se croiser en gare. C'est un équipement indispensable pour augmenter la fréquence des trains sur une voie unique telle que celle de Nice-Breil.

Signalisation automatique

La signalisation permet d'assurer l'espacement des trains. La voie est divisée en plusieurs sections, des cantons. Des « blocks automatiques » commandent les feux de signalisation au niveau de chaque canton en fonction du passage des trains.

Glissements de terrain sous surveillance

La zone des Bouïsses, entre le nord de Drap et le sud de Peille, est sujette aux glissements de terrain. Une étude géotechnique a été entreprise depuis août 2008 pour en déterminer les causes. À partir d'août 2010, un rapport présentera les traitements à engager pour stabiliser la plate-forme ferroviaire. Les travaux seront engagés sur 2012-2013.