

COMITE DE LIGNE

Paillon – Roya - Bévéra

Nice – Breil-sur-Roya – Tende - Cuneo

LA TRINITE

Mercredi 24 septembre 2014

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur

ORDRE DU JOUR

I. L'INFRASTRUCTURE

- 1 L'éboulement à Nice Saint Roch et ses conséquences
- 2 Section Française de la ligne Cuneo Vintimille
- 3 Autres interventions sur l'axe
- 4 Evolution de l'Infrastructure

II. SNCF TER

1. Retour sur le Plan de Transport pendant l'interruption
2. Plan de transport depuis le 1er septembre 2014

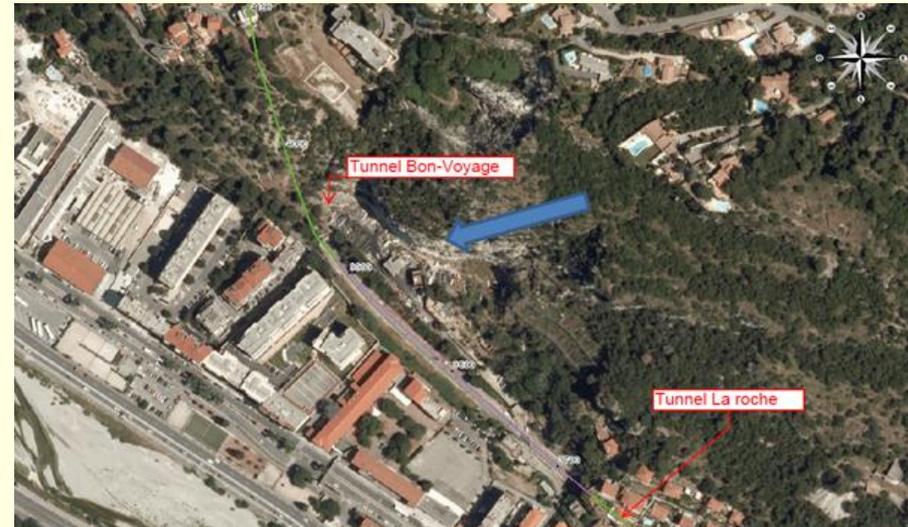
I. L'INFRASTRUCTURE

(1/11)

1 L'éboulement à Nice Saint Roch et ses conséquences

Rappel des événements

- Eboulement sur la falaise de « Bon Voyage » le jeudi 30 janvier 2014 au Point kilométrique 3.700 (entre Nice St Roch et Drap) de la voie ferrée Nice Breil.
- Volume éboulé # 2000 m³.
Risque résiduel d'éboulement en masse d'un volume compris entre 2 et 3 000 m³



1 L'éboulement à Nice Saint Roch et ses conséquences

Conséquence

- Nécessité de sécuriser la zone
 - Interruption des circulations ferroviaires, évacuation d'appartements
 - Sécuriser la paroi
 - la mise en place de protections préalables (écrans de filets pare-blocs et confortement de compartiments rocheux) ;
 - un déroctage à l'explosif du surplomb central et de l'écaille sud (micro-minage réalisé le 25 juin) ;
 - une purge de la falaise, la plus complète possible, par des moyens manuels et mécaniques ;
 - la réalisation de protections complémentaires en paroi après le minage ;
 - l'instrumentation fissurométrique des deux principales failles verticales latérales ;
 - la réalisation d'un merlon de protection.
 - Sécuriser la voie ferroviaire (travaux de remise en état de la voie et de la caténaire)
- Durée de l'interruption des circulations : **du 30 Janvier au 31 Août 2014**
Les travaux de réalisation du merlon se poursuivront sur 2015.
- MOA travaux de sécurisation : la ville de Nice
Montant des travaux de sécurisation de la falaise : 1M€
Participation de RFF : 400k€
Travaux co financés entre ville de Nice, Conseil général des Alpes maritimes,
le Conseil régional PACA et RFF

I. L'INFRASTRUCTURE

(3/11)

1 L'éboulement à Nice Saint Roch et ses conséquences

Réalisation des travaux

1 - Purge de la falaise



opération de micro minage réalisée le 25 Juin 2014

- installation de chantier, amenée de matériels par hélicoptage, dégagement des emprises hautes,
- confortement des compartiments amonts,
- Pose des écrans pare blocs,
- Foration (de plus de 13m de profondeur, opération délicate),
- Pose des protections immeubles etc.
- Tir de micro minage

[Video de l'opération](#)

I. L'INFRASTRUCTURE

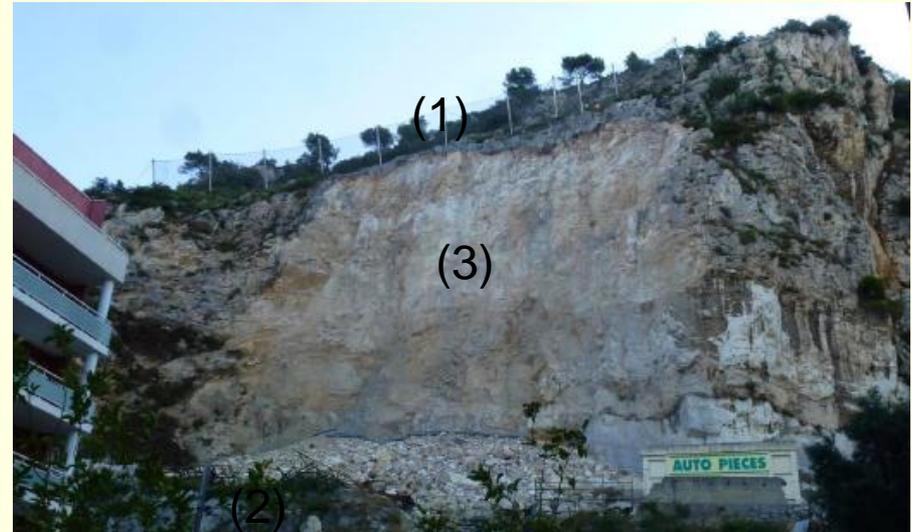
(4/11)

1 L'éboulement à Nice Saint Roch et ses conséquences

Réalisation des travaux

2 - Sécurisation de la falaise

- Pose de barrières de protection provisoires
 - (1) au sommet de la falaise
 - (2) en tête du talus de la voie ferroviaire
- pose du grillage sur paroi (3) et purge manuel ou mécanique au fur et à mesure de la pose du grillage



Fin des opérations de ligatures du grillage ST50X50 sur paroi – 06.07.2014

Mise en place de la barrière de protection provisoire en tête du talus de la voie SNCF – 06.07.2014



I. L'INFRASTRUCTURE

(5/11)

1 L'éboulement à Nice Saint Roch et ses conséquences

Réalisation des travaux

3 - Réalisation du merlon et évacuation des déblais

- Le merlon sera réalisé en 2 tranches pour des raisons budgétaires

→ fin d'année 2014 Merlon provisoire

→ année 2015... réalisation du merlon définitif

Impact circulation ferroviaire

- Arrêt des circulations: du 30 Janvier au 31 Aout 2014
- Reprise des circulations commerciales le 1^{er} septembre 2014
- La non finalisation du merlon au 1^{er} septembre nécessite la mise en place d'un ralentissement 40 km/h (perte 80 secondes).
- Une expertise sera réalisée à la fin de la 1^{er} phase de réalisation du merlon soit début décembre 2014 pour ré évaluer le niveau de sécurisation de la voie ferroviaire et le niveau de ralentissement requis.

I. L'INFRASTRUCTURE

2 Section Française de la ligne Cuneo Vintimille

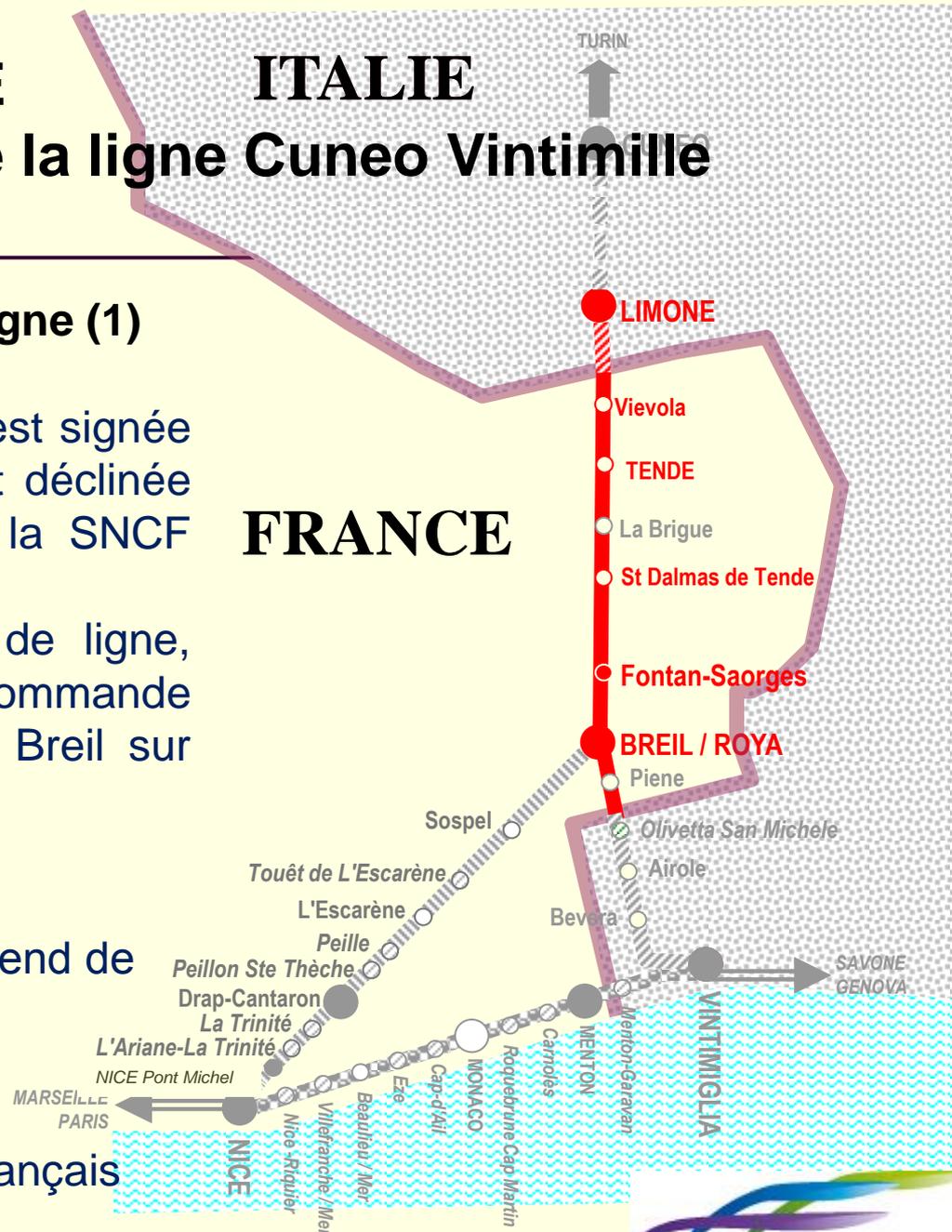
Rappel du contexte de cette ligne (1) 1979

- La convention 24 juin 1970 est signée entre la France et l'Italie et déclinée en accord entre les FS et la SNCF le 6 octobre 1979
- Réouverture de la section de ligne, Mise en service avec commande centralisée entre Limone et Breil sur Roya

1982

- la commande centralisée s'étend de Breil sur Roya à Vintimille

Ligne Coni – Vintimille : 99 km
dont 47 km situés en territoire français



I. L'INFRASTRUCTURE

(7/11)

2 Section Française de la ligne Cuneo Vintimille

Rappel du contexte de cette ligne (2)

- La convention de 1970 précise que l'exploitation et la maintenance sont réalisées par la SNCF
 - Que le déficit du compte de ligne est compensé par l'Italie
- Depuis plusieurs années, les montants versés par l'état italien ne compense plus le déficit du compte de ligne. L'Italie arrête tout paiement en 2011.
- Dégradation progressive de l'infrastructure et multiplication des limitations de vitesse.
Décembre 2013 : Mise en place du ralentissement 40km/h sur l'ensemble de la section Française

I. L'INFRASTRUCTURE

(8/11)

2 Section Française de la ligne Cuneo Vintimille

Actions engagées

- **2010**

RFF: Diagnostic complet de l'infrastructure de la section française (étude Tractebel),

Scénario n°1 : Maintenir le niveau de sécurité de la ligne **27M€ ce 01/2010 (36M€ courants)**

Scénario n°2 : Assurer la pérennité de la ligne **76M€ ce 01/2010 (91M€ courants)**

Scénario n°3 : Accompagner le développement de la ligne **116M€ ce 01/2010 (135M€ courants)**

- **2013**

DGITM Lancement des négociations sur une nouvelle convention

Etat Italien Proposition de déblocage de 29M€

- **2014**

Ministre des transports : demande à RFF de proposer à RFI une convention de financement (CFI) de 29M€ courants pour la sécurisation de la section française de la ligne.

Etat Italien Déblocage de 29M€ pour la sécurisation de la ligne Coni Vintimille au titre d'un plan de relance à mettre en œuvre avant juin 2015

RFF Présentation de la CFI au comité national des investissements le 02/10/2014

I. L'INFRASTRUCTURE

(9/11)

2 Section Française de la ligne Cuneo Vintimille

Convention de financement de 29M€

→ Elle doit permettre de réaliser les études et une partie des travaux identifiés dans le scénario 1.

Les travaux principaux sont :

- Remplacement de 1,8 km de rail (usure latérale, zones courbes)
- Régénération de deux PRA : Lavina et Maglia (tassement différentiel)
- Confortement et sécurisation d'ouvrages en terre : détection
- Sécurisation de tunnel : Col de Tende et Paganin
- Mise en œuvre de DAAT et amélioration des télécommunications

Le financement de 29M€ ne pourra probablement lever qu'une partie des ralentissements actuels. Besoin de revoir la Convention de 1970 pour établir un cadre renouvelé de gestion et de maintenance de la ligne avec un financement pérenne dans la perspective de la réalisation d'une seconde tranche de travaux qui pourraient être financé au CPER 2015-2020.

Conditions de réalisation :

- Opération en maîtrise d'ouvrage mandatée SNCF
- Travaux de nuit ou en fermeture de ligne

Planning

Signature	CFI	mars 2015 (souhaitée au plus tard)
Approbation	APO	mars 2016
Démarrage	REA	mars 2017

I. L'INFRASTRUCTURE

(10/11)

3. Autres interventions sur l'axe

Travaux à venir :

→ 2014 :

- Maintenance
du 20/10 au 31/10 de 08.45 à 16.50 (Maintien des circulations en heures de pointe)
- RVB et RAV Nice - Nice St Roch :
du 01/09 au 19/12 de 21.50 à 05.50 (suppression d'un TER du matin au départ de Nice et Breil)

→ 2015 :

- Maintenance
du 27/04 au 07/05 fermeture continue

→ 2016

- Maintenance
du 14/04 au 22/04 de jour (Maintien des circulations en heures de pointe)

I. L'INFRASTRUCTURE

4. Evolution de l'Infrastructure

(11/11)

Nouvelle infrastructure

Mise en service de la Halte Pont Michel le 1^{er} septembre 2014

- Se substituer à la gare de Nice Saint Roch,
- Dessert un quartier en pleine expansion
- En interconnexion avec le réseau de transports en commun urbain : tramway (ligne 1), bus.

→Création d'un quai de 120 ml

→Liaison du domaine public routier au quai via des escaliers et un ascenseur.

Accessible aux personnes à mobilité réduite, la halte Nice Pont Michel dispose d'un service de billetterie électronique, d'écrans dynamiques d'informations et d'un abri de quai.



Montant du projet 2,7 M€ cofinancée par la Région PACA, le Conseil général des Alpes-Maritimes et la Métropole Nice Côte d'Azur.
Maîtrise d'ouvrage : RFF

Etude en cours : Augmentation de capacité Nice – Fontanil

→EP achevées en décembre 2010 Objectif de desserte entre Nice et Drap (4 trains/h) incompatible avec le service souhaité entre Drap et Breil (2 trains/h dans le sens de la pointe, 1 train/h dans l'autre sens), nécessité d'augmenter le temps de parcours entre Drap et Breil.

→Etude complémentaire va être lancée : schéma de desserte révisé à la baisse entre Drap et Breil (1 train/h dans le sens de la pointe au lieu de 2) et un prolongement de la desserte au 1/4 h jusqu'à la halte de Fontanil.

II. SNCF TER

(1/2)

1. Retour sur le Plan de Transport pendant l'interruption

→ Du 31 janvier au 16 février 2014

Plan de transport en Bus + 6 TER

→ Du 17 février au 08 avril 2014

Plan de transport en Bus

→ Du 09 avril au 31 août 2014

Plan de transport en Bus + 8 TER

- Remise à niveau des voies de fosse à Breil et installation d'un échafaudage pour le travail en toiture sur les rames TER
- Délocalisation des opérations de maintenance sur site:
 - Nettoyage et vidange des WC
 - Réalisation des pleins de gazole
 - Travaux de maintenance réalisés à Breil
 - Echange des rames entre Breil et Nice Via Vintimille



II. SNCF TER

(2/2)

2. Plan de transport 2015 adapté dès le 01 septembre 2014

➔ Du 01 septembre au 28 septembre 2014
Plan de transport en Bus entre Breil et Tende

Néanmoins circulations en TER du train des Merveilles et de son train d'équilibre après négociations avec RFI

➔ Du 29 Septembre au 13 Décembre 2014
Plan de transport assuré par TER mais adaptation des horaires entre Breil et Tende



Les modifications réalisées vs août 2013:

- le 881312 a été avancé, il arrivait à Nice à 9h00 et arrive désormais à 8h36
- Un train a été rajouté au départ de Breil vers Nice à 8h51 (correspondance à Nice avec trains grande ligne et assure la rentrée de 10h00 au lycée de Drap) et un a été supprimé (départ 20h00 de BREIL, après comptage ce train était peu fréquenté)
- le départ de Nice du train de 12h15 est retardé à 12h38 (sortie de 13h00 le mercredi au lycée + demande d'autres usagers)
- nouveau départ de Tende à 14h46 pour Nice (très demandé) nous avons donné le sillon aux Italiens du train au départ de Tende à 15h50

➔ A partir du 14 Décembre 2014 (SA 2015)

➔Négociation en cours avec RFI et Trénitalia pour ajuster les horaires entre Breil et Tende

