

Ligne Cuneo-Vintimile : des travaux et une manif

Le chantier de rénovation du tronçon reliant Breil à Tende commence aujourd'hui. Rassemblement hier à Breil pour qu'une deuxième phase de travaux permette le retour à une vitesse de 80 km/h

Hier, à la veille du lancement du chantier de modernisation de la ligne, plusieurs centaines de Français et d'Italiens se sont rassemblées en gare de Breil. Coïncidence ? Pas franchement. Les élus des deux pays, les membres associatifs ainsi que les usagers et amoureux de la ligne ayant à cœur d'exprimer leurs sentiments ambivalents. Prêts à célébrer le début des travaux tant attendus, bien sûr. Mais aussi présents, nombreux, pour appeler à la vigilance concernant la suite des opérations. Alors que le financement de la deuxième phase des travaux est loin d'être bouclé. Que le futur de la ligne n'est clairement pas écrit à l'encre indélébile.

Argent déterminant

« Nous sommes là pour dire notre satisfaction, mais aussi pour affirmer qu'il est temps que nous, Français, mettions également la main à la poche pour financer la suite des travaux », résume le maire de Breil, André Ipert, à l'initiative de la mobilisation – avec l'association des Amis du rail, et le soutien du comité franco-italien pour la sauvegarde de la ligne. La première phase des travaux étant intégralement financée par l'Italie, à hauteur de 29 millions d'euros. « Le seul signe de la pérennisation de la ligne sera un retour à une vitesse de 80 km/h », assène l'élu. Conscient qu'une nouvelle convention de gestion « équilibrée » entre les deux pays, indépendante du « passé revanchard », sera nécessaire pour assurer le maintien d'un « outil indispensable au développement de toutes les vallées traversées ». Responsable des Amis du rail azuréen, Germain Nallino opine. « Trente-huit ans se sont passés depuis la réouverture de la ligne. Ne pensez-



Élus, membres associatifs et usagers franco-italiens étaient nombreux hier à saluer le début des travaux. Conscients que le combat pour le maintien de la ligne n'est pas terminé pour autant.

(Photos Michael Alesi)



vous pas qu'on aurait pu la rédiger depuis le temps ? », clame-t-il. Exposant à la foule ses deux autres revendications : « Le budget 2015-2020 doit être finalisé au plus vite pour que l'on ait un retour à une vitesse de 60 km/h avant 2020. Puis, le budget 2020-2025

devra être suffisant pour une remise à niveau de la ligne avant 2025. » Pour le porte-parole du comité franco-italien de défense de la ligne, Christian Poirier, les choses sont finalement assez simples : « la balle est désormais dans le camp de la

France ». Même si à plus court terme, un autre détail l'inquiète : la substitution des trains par des bus entre Breil et Tende. « Nous serons vigilants à ce qu'ils nous remettent bien des trains ensuite », prévient-il. Convaincu qu'une bataille a été ga-

gnée mais que le combat pour la pérennisation continue, le maire de Tende, Jean-Pierre Vassallo, appelle à ne « surtout pas baisser les bras ». D'autant que la ligne ne se résume pas au seul tronçon Breil-Tende. Mais revêt bel et bien un caractère international.

« Il faut à tout prix qu'elle soit en mesure de donner envie, embraie le maire de Touët-de-l'Escarène, Noël Albin. En garantissant sécurité, ponctualité, fiabilité ». Et vitesse. Le train permettant, dit-il, de relier Breil à Touët en 19 minutes. Contre 1h10 en voiture. « Ce devrait être valable pour tous les villages à côté de la ligne... » De ce point de vue, la conseillère régionale Laurence Boetti-Forestier vient avec de bonnes nouvelles : l'étude sur les possibilités d'augmentation de la vitesse devrait être rendue le 12 septembre. De quoi donner, ensuite, du grain à moudre aux deux États pour trouver la solution optimale.

Hulot sollicité

Dans le chapitre des promesses, le suppléant de la députée de la 4^e circonscription, Alain Godino, assure que cette dernière va interpellier sous peu le ministre de la transition écologique et solidaire, Nicolas Hulot. « Pour que tout soit mis en œuvre afin de retrouver une vitesse digne de ce nom ». En attendant, un nouveau panneau apposé au fronton de la gare de Breil rappellera les enjeux à qui veut les lire. « Les défenseurs de la ligne Nice Sospel Breil Tende Coni/Vintimile sollicitent l'engagement de l'État, les régions Paca et Piémont, les collectivités, la SNCF, pour accélérer les travaux le processus de normalisation et la pérennité de la ligne ».

ALICE ROUSSELOT
arousselot@nicematin.fr

« Sécuriser et moderniser les installations »

Directeur d'opérations chez SNCF Réseau – maître d'ouvrage pour cette première phase de modernisation de la ligne Cuneo-Vintimile – Cheikh Ndiaye explique les modalités du chantier qui démarre aujourd'hui pour huit mois⁽¹⁾. Ainsi que les perspectives d'avenir pour cette « ligne de vie ».

Pourquoi ce chantier ?

L'objectif du projet est double : il permet d'une part de sécuriser et de moderniser les installations ferroviaires de la section française, et d'autre part de

garantir la pérennité des circulations commerciales pendant une période de 15 ans. Le mauvais état de la section située entre Breil-sur-Roya et Limone a entraîné, en novembre 2013, la diminution de la vitesse de circulation de 80 km/h à 40 km/h, afin d'en garantir la sécurité. Les travaux que nous allons réaliser dans cette première phase du projet vont permettre d'améliorer la situation considérablement.

Quid de la suite ?

La seconde phase du

projet, plus chère, a fait l'objet d'une étude préliminaire – réalisée par SNCF Réseau – pour définir la consistance des travaux à réaliser et les enjeux financiers correspondants. Elle permettra de pérenniser définitivement la ligne et d'améliorer les conditions de circulation par une augmentation de la vitesse de circulation – et donc une réduction des temps de parcours. Les financements sont en cours de négociation avec les partenaires français et italiens.

Quelles seraient les possibilités ?

Nous avons réfléchi à plusieurs scénarii. Soit on revient à 80 km/h partout. Soit on circule à 60 km/h, sachant que le gain de temps entre 80 et 60 n'est pas énorme. Soit on cible le secteur le plus problématique : Breil-Fontan. Il faudra prendre une orientation de manière collégiale. Sachant que les travaux pourraient ainsi aller de 30 à 50 millions d'euros. Quinze millions d'euros sont déjà prévus côté français dans le cadre

du contrat de plan État-Région.

Comprenez-vous l'inquiétude des usagers ?

Bien sûr ! C'est la seule alternative à la route pour monter dans les vallées. Il s'agit de l'une des plus belles lignes de montagne de la région. En plus de son caractère touristique, elle permet de relier plusieurs bassins économiques importants : le Piémont, la Ligurie et Paca, avec son prolongement vers Nice et Monaco. Mais il n'a jamais

été question de la fermer. En 2013, nous avons constaté une vraie dégradation des installations ; il a fallu réduire la vitesse pour moins user les voies. Sauf que du point de vue de la population, ces mesures ont été accompagnées d'une baisse drastique de la desserte – avec un passage de 20 à 6 trains par jour. Cela dit, l'époque la plus sombre est derrière nous.

1. La ligne est fermée entre Breil et Limone à partir d'aujourd'hui et jusqu'au 28 avril.