



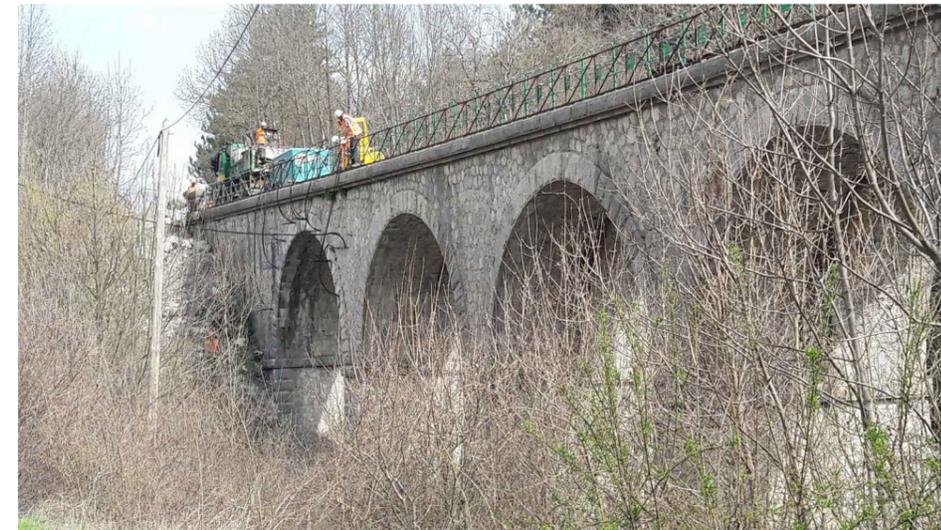
*Mise en place d'un aiguillage neuf en gare du Fugeret*



*Travaux d'entretien sur le viaduc de Moriez*



*La gare du Fugeret en travaux*



*Travaux de voie à la Blanquerie*



*Travaux de voie à Villars sur Var*



*L'entreprise LSF a procédé dans la cour de la gare de La Tinée à la soudure des rails espagnols de 36 kg/m avec son camion rail-route Via Car, pour former des barres de 36 m qui ont été distribuées sur les 7 zones de travaux étalées entre La Vésubie et Puget-Théniers, sur une longueur totale de 12 km.*



*Sur la zone de renouvellement intégral voie et ballast (RVB) de 4910 m entre le pont EDF d'Egleros et le PN de Malaussène, la plateforme a été dégarnie à la pelleuse et les déblais évacués par des engins routiers vers les deux extrémités du chantier. Une protection géotextile a ensuite été mise en place avant l'épandage du nouveau ballast.*



*5 des 7 zones concernées ont subi un renouvellement de rails, un remplacement partiel ou total des traverses et un apport de ballast avec bourrage, comme ici dans le secteur de La Blanquerie.*



*En amont de Villars-sur-Var, le secteur de RVB du Salvaret ne concernait que 350 m mais, faute d'accès routier, l'évacuation des déblais de dégarnissage a nécessité la constitution de deux WAD : wagons auto-déchargeants. Les matériaux étaient chargés à la pelleuse dans des bennes munies d'un tapis roulant, montées sur deux wagons plats de construction tchèque.*

*Dès l'achèvement de cette phase, la locomotive IPE 710 a été remplacée le 4 mars à la base-travaux de Villars par un petit locotracteur allemand Köf II, lui-même remplacé le 18 mars par une deuxième locomotive IPE non numérotée : celle qui avait participé aux travaux de Nice à La Vésubie tout au long de l'année 2011...*



*Au départ de la base travaux de La Tinée, la BB Faur 60003 a alimenté en ballast les zones de travaux du Chaudan et d'Egleros, avec deux wagons trémies à bogies tout neufs, sortis des ateliers CFI à Criscior en... février 2019 !*



*La régaleuse Matisa R75 et la bourreuse Matisa B40C des CP approchent du PK 37 pour se rendre sur la zone de bourrage un kilomètre en aval. Ces deux machines ont travaillé sur les chantiers du Chaudan et de Malaussène, tandis que celles de l'entreprise De Aloe sont intervenues au Salvaret, au Tournel et entre le Cians et Puget. Ici aussi on aperçoit une ancienne passerelle à déblais qui servait à évacuer les pierres tombées sur la route : ce genre d'ouvrage est très caractéristique des CP.*



*La BB Faur 60003 refoule ses deux trémies de La Tinée vers Le Chaudan et le pont de la Vésubie. Le convoi passe ici sous un ouvrage typique des CP : une goulotte métallique qui servait à évacuer dans le lit du Var les pierres tombées sur la chaussée de la RN 202, à l'époque où l'entretien des routes se faisait par des cantonniers à pied munis de pelles, balais et brouettes.*



*La bourreuse Matisa B40C des CP au travail dans les gorges du Var en aval de Malaussène, non loin du PK 36.*



*La zone du pont de La Vésubie au Chaudan a bénéficié d'un renouvellement complet des traverses et d'un relevage de 5 cm.*

*En haut à droite : Un convoi chargé descend de Villars vers Malaussène.*

*Au milieu à droite : Une fois vidée sur le chantier vers le PK 36, la rame remonte à Villars pour un nouveau chargement. Les deux wagons trémies sont les anciens Xc 9412 et 9413 du Chemin de fer Rhétique / Rhätische Bahn.*

*En bas à droite : Au départ de la base travaux de Villars-sur-Var, une autre rame ravitaille en ballast les chantiers de Malaussène et du Salvaret.*

*Depuis le 18 mars, c'est la BB Faur reconstruite par IPE qui assure cette tâche. Cette machine a séjourné sur les CP pendant une dizaine de mois en 2011, pour le RVB Nice - La Vésubie. Pour les « compteurs de rivets », attention : c'est aussi une ancienne L45H Faur roumaine reconstruite en Italie par IPE, mais elle est différente de celle présente à La Tinée puis à Villars du 14 janvier au 4 mars.*

