

Le voyage de Nice en Piémont

Sommaire

- Introduction
- Repères chronologiques
- Carte des itinéraires de Nice en Piémont à la fin du XVII^e siècle, dressé par L. Imbert, *la route de Nice en Piémont du XV^e au XIX^e siècle*, Nice Historique, 1938
- Charles-Emmanuel I^{er}, duc de Savoie, crée la ville-étape de Fontan, 30 juin 1616
Ni, Mazzo 47, Saorge
- Un voyageur anglais, Tobias Smollett, relate son voyage de Nice à Turin en 1765
extrait de *Lettres de Nice sur Nice et ses environs, 1763-1765*
- Victor-Amédée III, roi de Sardaigne, décide la création d'une route carrossable de Nice à Coni, 23 mai 1780
Archivio di Stato di Torino, Patenti-Controllo Finanze, Reg. 58, f° 116 – Planche II
- Jours de voyage tant en hiver qu'en été à la fin du XVIII^e siècle
Ni, Mat. Econ. Mazzo 2, n° 1
- L'activité de transport sur la route du sel avant la Révolution, d'après le maire de Sospel, 5 juillet 1800
CE S22
- Horaires des diligences, 1883
extrait du guide *Nice en poche*
- De Nice à Coni par la voie ferrée
extrait du journal *L'Illustration*, 3 novembre 1928
- Tracé de la partie française de la ligne de Nice à Coni, par Sospel et Breil, avec embranchement de Breil à Vintimille,
extrait de la revue *Le génie civil*, 3 novembre 1928
- Cartes des relations ferroviaires du Sud-Est de la France et du Piémont, extrait de la revue *Le génie civil*, 3 novembre 1928
- Affiche « PLM – Nouvelle ligne Nice-Coni, Fontan-Pont de Scarassaoui », illustrée par Cossard, 1929
49 Fi 10
- Horaires de la ligne Nice-Coni, 1928

Introduction

Depuis 1388, date à laquelle le duc de Savoie Amédée VI fait l'acquisition de Nice et de son comté, l'axe Nice-Piémont est devenu essentiel pour la maison de Savoie. La réunion du Piémont à la maison de Savoie en 1418 le rend encore plus important. En effet, le comté de Nice est le seul débouché maritime du nouvel Etat, indispensable pour permettre l'approvisionnement du Piémont, principalement en sel venant d'Hyères. Le sel constitue le trafic le plus considérable et le plus régulier du Moyen Âge au XVIII^e siècle. Son rôle est en effet très important, utilisé pour l'élevage, la conservation des aliments et l'industrie du cuir.

Cependant, la liaison est très difficile à réaliser en raison de nombreux obstacles. Il faut traverser une région montagneuse, au relief tourmenté, barrée de chaînes transversales qui obligent à des montées et des descentes successives. Les vallées sont étranglées par des cluses et envahies par les torrents. Seuls quelques cols de haute altitude, couverts de neige en hiver, permettent de franchir la haute chaîne des Alpes.

Plusieurs voies sont possibles, soit par la Vésubie, le col de Fenestre ou la Gordolasque, soit par la Roya et le col de Tende. Les deux chemins sont en concurrence et bénéficient tour à tour d'aménagements et de travaux. L'itinéraire par la Roya est gêné par le comte de Tende qui prélève des péages sur les marchandises et interrompt parfois la circulation.

Au Moyen Âge, l'entretien de ces routes est assuré par les fermiers de la gabelle. En effet, les ducs de Savoie possèdent le monopole de la vente du sel. Ils afferment les revenus qu'ils en tirent, sous le nom de gabelle, à des gens d'affaires qui assurent sa vente et son transport. L'un d'eux, Paganino del Pozzo, se distingue dans les années 1430 en faisant faire un nouveau chemin de Lantosque à Levens, en améliorant le tronçon de Saorge à Breil et en construisant une route de Vintimille à Breil ; travaux en échange desquels il obtient des droits de péage. De nombreux noms de lieux rappellent son œuvre.

A la fin du XVI^e siècle, la route de Tende gagne la préférence des ducs de Savoie. Le comté de Tende rattaché en 1581 à leurs possessions ne constitue plus un obstacle aux échanges.

C'est le duc Charles Emmanuel I^{er} qui va faire de la route une véritable voie de commerce susceptible de concurrencer les autres routes qui depuis Marseille et Gênes servent à l'échange des produits entre la Méditerranée et les pays du Nord de l'Europe. Le privilège de port franc est accordé aux ports et plages de Nice, Villefranche et Saint-Hospice.

Dès 1592 on réfléchit à la mise en état des routes de Nice en Piémont. Une première campagne de travaux, achevée en 1616, améliore les passages les plus difficiles de la route : le col de Tende (pour faciliter son passage on envisage même la réalisation d'un tunnel en 1612), le percement des gorges de la Roya au-dessus de Saorge, la montée des cols du Perus et du Brouis. Comme la nouvelle route a été déviée de Breil et de Saorge où elle passait auparavant, il devient nécessaire de créer un nouveau gîte d'étape entre Sospel et Tende, Fontan, fondée en 1616. Cependant la route demeure impraticable aux voitures, chars et charrettes.

En 1780, Victor Amédée III décide enfin l'ouverture d'une nouvelle route carrossable de Nice à Coni. Les travaux seront achevés vers 1790. La période de la Révolution, du Consulat et de l'Empire, en supprimant les frontières entre la France, les Etats de Sardaigne et de Gênes, fait perdre une grande partie de son utilité à la route de Nice à Turin concurrencée par celle de Gênes. L'état de la route se dégrade considérablement.

Après 1814, la domination des rois de Sardaigne s'étend à nouveau sur l'ensemble des pays traversés par la route de Nice à Turin. Cependant, la réunion de Gênes au royaume a ouvert une voie plus courte et plus commode.

Après la réunion de Nice à la France (1860), la route a besoin de réparations et d'améliorations qui sont commencées en 1865. De leur côté, les Italiens reprennent les études de percement d'un tunnel pour réduire les difficultés de passage du col de Tende situé à 1780 mètres d'altitude. Les travaux sont terminés en 1882. Le tunnel, long de 3182 mètres, raccourcit le trajet de 11 kilomètres. Dans le même temps, on entreprend dans la Basse-Roya, de relier par une route achevée en 1893 Vintimille et Breil, ce qui permet au Piémont d'accéder à la ligne de chemin de fer du littoral.

Le projet d'une liaison ferroviaire entre Nice et Coni est lancé en 1871. Elle doit permettre d'importer dans la région niçoise et en Provence les produits piémontais et d'exporter en Piémont les vins du Midi de la France. Le tracé par le col de Tende est retenu en 1879 mais il faut attendre 25 ans pour que le projet avance. En 1904, la France et l'Italie signent une convention par laquelle chaque gouvernement s'engage à assurer la construction des sections situées sur son territoire.

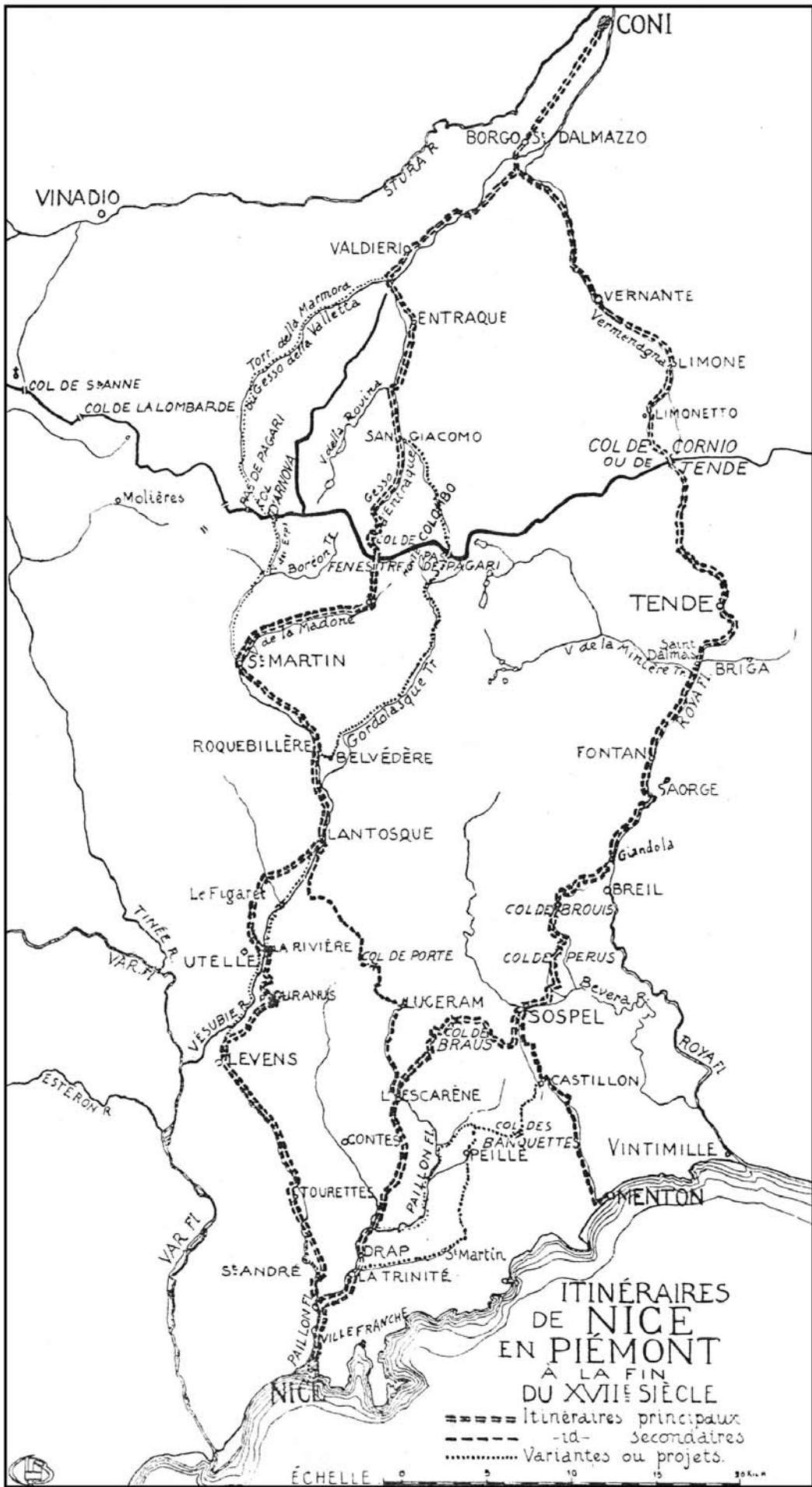
Les travaux commencent en 1910. En 1914, à la veille de la grande guerre, des résultats importants sont atteints. Des ouvrages d'art nombreux et de conception hardie permettent le passage de la ligne dans un terrain tourmenté. La ligne est achevée et inaugurée en 1928.

Après seulement quelques années d'exploitation la ligne est rendue inutilisable par les troupes allemandes pendant la seconde guerre mondiale. De très nombreux ouvrages d'art et souterrains sont détruits, pendant sa remise en état très coûteuse.

Pendant trente-trois ans, les projets vont se succéder sans résultat, malgré l'impatience des populations riveraines. Après la signature d'une convention entre la SNCF et les FS en juin 1970, les travaux de reconstruction sont entrepris. La nouvelle ligne est inaugurée en octobre 1979.

Repères chronologiques

- 1388 Le Comté de Nice est rattaché aux Etats de Savoie
- 1418 Réunion du Pémont aux Etats de Savoie
- 1433-1439 Paganino del Pozzo, fermier de la gabelle, améliore le tronçon Saorge-Breil. Il obtient un droit de péage
- 1575 Le comté de Tende est rattaché aux Etats des ducs de Savoie
- 1593 Débuts des travaux de construction d'une route par le col de Tende
- 1610 Une inscription monumentale dans les gorges de Saorge commémore la réalisation d'une route muletière susceptible d'accueillir des véhicules sur certains tronçons (règne de Charles Emmanuel 1^{er})
- 1616 Création de Fontan
- 1780 Victor Amédée III décide l'ouverture d'une nouvelle route carrossable de Nice à Coni. Elle est achevée quelques années plus tard
- Sous le Consulat et l'Empire (1800-1815) La route est en très mauvais état
- XIXe siècle De grands travaux sont faits pour l'améliorer
- 1860 Rattachement du Comté de Nice à la France
- 1882 Ouverture du tunnel du col de Tende
- 1898 Ouverture du tunnel ferroviaire du col de Tende. Le train atteint Vievola (depuis l'Italie)
- 1905 Une convention entre la France et l'Italie est signée : une ligne de chemin de fer reliera Nice à Turin par la vallée de la Roya et Sospel
- 1928 Inauguration de la voie ferrée Nice-Turin par Sospel et Tende
- 1943-1945 Destruction de la voie ferrée par les troupes d'occupation
- 1947 Tende et La Brigue sont rattachées à la France
- 1979 Réouverture de la ligne de chemin de fer



ITINÉRAIRES
DE NICE
EN PIÉMONT
À LA FIN
DU XVII^E SIÈCLE

- Itinéraires principaux
- - - - - id - Secondaires
- Variantes ou projets.

ÉCHELLE 0 5 10 15 20 30 Km.

**Charles-Emmanuel I^{er}, duc de Savoie,
crée la ville-étape de Fontan, 30 juin 1616**
Ni, Mazzo 47 Saorge

« Havendo noi con grandissima industria e spesa fatto fare le strade nove carreggiabili dalle marine in Piemonte per introdurre traffico et comercio maggiori nelli stati nostri in beneficio e commodità universale de nostri popoli e essendosi... divertita la strada dalli luoghi e terre di Breglio e Saorgio si che da Sospello a Tenda non vi resta alcun ridduto comodo per li passaggieri..., comme ancora per che tutti quelli che sono soliti e vogliono attender a negotiar saranno necessitati col tempo a poco a poco di ritirarsi vicino al passaggio di dette strade nove... ci e parso d'elegger qualche sito il piu comodo... Onde havendo noi visto e essendo informati a pieno delle qualità del luogo e terrotorio dette il Fontano... questo habbiamo elette et stabilito per che ogn'uno che vorrà in esso caseggiare... sia per far hosteria o altramente negoziare debba fabricarvi e non altrove... ».

Ayant fait faire à grands frais la nouvelle route carrossable entre la mer et le Piémont pour améliorer les communications et le commerce dans nos états pour le bénéfice et le bien de nos peuples et la route ayant été... déviée des lieux et terres de Breil et Saorge si bien que de Sospel à Tende il n'y a plus aucun gîte d'étapes commodes pour les voyageurs..., étant donné que tous ceux qui font ou feront du commerce auront besoin dans peu de temps de s'arrêter près du passage de la nouvelle route... il a paru utile de choisir le site le plus commode... Ayant vu et ayant été informé des qualités du lieu et territoire dit le Fontan..., nous l'avons choisi et établi pour que quiconque voudrait s'y installer... soit pour faire hôtellerie soit pour établir un autre commerce, y construisse son établissement, là et non ailleurs...

**Un voyageur anglais, Tobias SMOLLETT,
relate son voyage de Nice à Turin en 1765**
extrait de *lettres de Nice sur Nice et ses environs, 1763-1765*

A.M. le Dr S..., à Nice

Turin, 18 mai 1765

Cher Monsieur,

J'achève à l'instant une excursion à Turin, qui se trouve à environ trente lieues¹ de Nice par une route dont la plus grande partie passe sur des montagnes effrayantes couvertes de neige. La région difficile, cependant, ne dépasse pas Coni, à partir d'où une grande route conduit, à travers un beau pays plat, jusqu'à la capitale du Piémont, offrant au voyageur un trajet par poste ou par « cambiatura » comme partout en Italie.

Il n'y a que deux manières de faire le voyage à travers les montagnes : le mulet ou la chaise à porteur.

Je choisis le premier et partis avec mon domestique le 7 février, à 2 heures du soir. J'étais à peine sorti de Nice qu'il se mit à pleuvoir si fort qu'en moins d'une heure il y avait sur la route un demi pied de boue. Ce fut le seul ennui, le chemin étant assez praticable sous les autres rapports, car il n'y a qu'une petite colline à franchir pour atteindre le village de l'Escarène où nous sommes arrivés à 6 heures du soir. Les conditions de l'hébergement dans cette localité étaient si détestables que je ne restai au lit que juste le temps voulu pour me reposer et continuai mon voyage à 2 heures du matin, conduit par un guide que je payai trois livres par jour. Après avoir grimpé d'un côté et descendu de l'autre la montagne appelée Braus, ce qui prit quatre heures bien que le chemin fut bon, nous étions à 6 heures à Sospel, village agréablement situé dans une vallée que dominant des montagnes arides et prodigieusement hautes.

Après m'être reposé deux heures, ainsi que mes mules, dans cet endroit, je continuai mon voyage en franchissant la montagne appelée Rouis², qui est un peu plus élevée que la première, et en 4 heures atteignis La Giandola, qui est une auberge médiocre placée entre la route et la rivière à une portée de fusil de la ville de Breil qu'on laisse à sa droite.

Après avoir pris un repas à La Giandola, nous longeâmes la petite rivière Rioda³ qui court au fond de terribles précipices, formant des cascades dont le bruit est assourdissant ; après un trajet sinueux à travers les montagnes, cette rivière se jette dans la Méditerranée à Vintimille, sur le territoire de Gênes.

Nous passons le village de Saorge situé sur une éminence couronnée par un fort qui commande tout le défilé et, après six heures de marche, nous atteignons notre auberge, au pied du Col de Tende. Nous y prîmes refuge, mais ne pouvons nous vanter de la manière dont nous y fûmes hébergés.

A trois heures du matin, nous nous mettions en route et à quatre heures nous commençons à gravir le Col de Tende, qui est de beaucoup la plus haute montagne que l'on passe dans tout le voyage. Il était à ce moment complètement couvert de neige ; celle-ci, au

¹ Smollett confond probablement la distance Nice-Coni (125 kilomètres) avec la distance Nice-Turin (200 kilomètres ou 50 lieues). (N. du Trad.).

² Il s'agit du col de Brouis.

³ Il s'agit de la Roya

sommet atteignait vingt pieds d'épaisseur. A mi-chemin du sommet il y a un logement pour un détachement de soldats qui surveillent la contrebande et une auberge appelée La Ca, ce qui veut dire La Maison. En cet endroit, nous louâmes six hommes pour nous aider dans l'ascension ; chacun d'eux était pourvu d'une espèce de pioche pour couper la glace et y tailler des marches pour les mules. Quand nous fûmes près du sommet, il nous fallut mettre pied à terre et continuer notre route appuyé sur deux de ces hommes que l'on appelle « coulants » et qui marchent sur la neige avec beaucoup d'adresse et de sécurité. Les mules nous suivaient ; bien que ces bêtes aient le pied très sûr et bien qu'elles fussent ferrées à glace pour la circonstance, elles trébuchaient souvent, la glace était si dure que leurs clous n'y mordaient pas.

Ayant atteint le sommet d'où l'on ne découvre que d'autres rochers et montagnes, nous nous préparâmes à descendre au moyen de « lèzes » ; ce sont des sortes de traîneaux faits de deux morceaux de bois que les « coulants » avaient amenés avec eux. Ce genre de véhicule ne me plaisait pas beaucoup, la pente, sur l'autre versant, étant très raide et couverte d'un brouillard épais qui ne permettait pas de voir à quatre ou cinq pas. Néanmoins, nos guides étaient si sûrs d'eux-mêmes et mon compagnon, qui avait déjà fait la route plusieurs fois, était si confiant, que je me hasardais sur cette machine ; l'un des « coulants » se plaça debout derrière moi et l'autre s'assit devant, ses pieds raclant la neige en guise de frein. Dans cet équipage, nous descendîmes la montagne avec une telle vitesse qu'en une heure nous arrivâmes à Limone, qui est le lieu de naissance de presque tous les muletiers qui transportent des marchandises de Nice à Coni et Turin. Ici, il nous fallut attendre, pendant deux heures, les mules qui avaient pris la route habituelle avec le reste de notre personnel. Chacun des « coulants » reçut quarante sols, c'est-à-dire à peu près deux shillings.

Deux heures après avoir quitté Limone nous sortions des gorges et de la montagne, partiellement couverte de bois et de pâturages qui ne sont accessibles qu'en été ; mais à partir du pied du Col de Tende la route est en plaine jusqu'à Turin. Il nous fallut six heures pour aller de l'auberge où nous avons passé la nuit jusqu'à Limone, et cinq de Limone à Coni. Ici, nous trouvâmes nos bagages, que nous avons envoyés par porteur un jour avant notre départ de Nice, et ici aussi nous nous séparâmes de nos guides et de nos mules. En hiver, une mule se paye vingt livres pour tout le voyage et les guides se payent deux livres en comptant six journées de voyage, trois à l'aller et trois au retour.

Si nous sommes partis de si grand matin pour notre dernière étape, c'était pour éviter les inconvénients et les dangers inhérents au passage de la montagne. Le premier est la rencontre d'une longue caravane de mulets chargés dans un chemin glissant qui n'a guère plus d'un pied et demi de large. Comme il est absolument impossible à deux mules de se croiser dans un sentier aussi étroit, les muletiers ont ménagé des garages en certains points et, lorsque deux caravanes se rencontrent, la moins nombreuse est obligée de se ranger pour laisser passer l'autre. Pour éviter cet inconvénient très gênant par suite du froid extrême, les voyageurs commencent l'ascension de très grand matin, avant que les mules de transport n'aient quitté leurs écuries. Mais le plus grand danger, une fois le soleil levé, provient de ce qu'on appelle les avalanches. Une boule de neige est détachée des montagnes qui dominant la route, soit par la chaleur du soleil, soit par l'humidité ; cette boule, insignifiante au début de sa course, s'accroît en descendant au point d'atteindre deux cent pieds d'épaisseur et roule avec une telle rapidité que le voyageur est écrasé avant d'avoir pu s'écarter de trois pas. Ces masses terribles brisent tout ; elles déracinent les plus grands arbres et si elles atteignent une maison la ruinent jusqu'à ses fondations. Les accidents de ce genre sont rares en hiver quand le temps est sec ; cependant il ne se passe guère une année sans que des mules et leurs guides ne soient tués par ces avalanches.

**Victor-Amédée III, roi de Sardaigne
décide la création d'une route carrossable
de Nice à Coni, 23 mai 1780**
Archivio di Stato di Torino, Patenti Controllo
Finanze, Reg. 58, f° 116 – Planche II

Victor Amédée

Par la grâce de Dieu roi de Sardaigne, de Chypre et de Jérusalem, duc de Savoie, de Montferrat, prince du Piémont, etc

Après s'être préoccupé, sans épargner les subsides, de donner un élan au commerce du port de Lympia de notre ville de Nice, de procurer toutes commodités et facilités tant aux commerçants installés dans ladite ville qu'à ceux qui y viennent par voie de mer pour vendre leurs marchandises et acheter les productions agricoles et industrielles du comté et des autres provinces de nos Etats, nous avons dirigé notre attention sur un problème tout aussi digne d'intérêt, celui que pose la nécessité d'avoir une route commode et carrossable qui, en diminuant le coût des transports, profite à nos finances ; il n'est que juste de le souhaiter, et incite encore davantage les étrangers à profiter des facilités qui leur ont été accordées par nos prédécesseurs et à concourir à améliorer toujours plus le commerce. Dans cette optique nous avons décidé que si on en venait à réaliser une route plus commode et carrossable de la ville de Nice à celle de Coni, étant donné que cette route, en procurant à nos Etats un accès direct à la mer, sera avantageuse à toutes les provinces qui profiteront de la diminution du prix du transport des denrées en provenance de Nice ainsi que des plus grandes facilités données au commerce et au transport de leurs produits, nous avons décidé que toutes les provinces de nos Etats devaient participer à la dépense.

**Jours de voyage tant en hiver qu'en été
à la fin du XVIIIe siècle**
Ni, Mat. Econ. Mazzo2 n° 1

	Avec mulets	Avec charrettes pour les parties de route carrossables
De Lyon à Turin	10 jours	
De Turin à Coni		2 jours
De Turin à Limone	3 jours	
De Coni à Nice	3 jours et demi	
De Limone à Nice	3 jours	
De Genève à Turin	9 jours	

**L'activité de transport sur la route du
sel avant la Révolution, d'après
le maire de Sospel, 5 juillet 1800,
CE S22**

Monsieur,

D'après votre du 30 juin dernier, 2^e bureau n° 1104, j'ai l'honneur de vous informer qu'auparavant de l'établissement de la Regie en Piémont les particuliers de cet arrondissement au nombre de 111, avoient repartiement 23 charriots à trois colliers, et 190 bêtes de charge.

Etoient de passage en cette ville chaque semaine dans l'été tant des communes de ce département que de celles du Piémont 180 charriots à trois colliers, et 1 400 bêtes de charge, et dans l'hiver 2 200 bêtes de charge.

Depuis le dit établissement, dans cet arrondissement le nombre des charriots s'est réduit à 10 ; et le nombre des bêtes de charge à 40 ; et les charriots de passage à 90, et les bêtes de charge à 400 dans l'été. Et dans l'hiver à 700, sans aucun chariot, ce qu'a mis dans la misère non seulement les propriétaires des charriots, et mulets ; mais encor les ouvriers des villes depuis Nice jusqu'à Tende, que du prix du fourrage qu'ils aloient à remasser sur les montagnes dans l'été, nourrissoient dans l'hiver leurs familles, et les propriétaires desquels la plus grande ressource étoit le fourrage, vu que dans nos contrées le bouillard du printemps, les tempêtes dans l'été, et le pays penible réduissent la récolte des granailles à un petit produit, et la gelée fait que la récolte d'huile n'est pas abondante.

Salut et profond respect

Horaires des diligences, 1883
(extrait du guide *Nice en poche*)

Diligence de Nice à Tende. Départs de Nice, place Saint-François,
tous les jours à 9 H ½ du soir.

Retour à 5 H ½ du matin. Durée du trajet 12 heures.

Itinéraire : l'Escarène, Sospel, Giandola, Fontan, Saint-Dalmas et Tende.

Prix des places : de Nice à Tende, coupé, 8 francs, intérieur, 7 francs.

Diligence de Nice à Coni. Départ de Nice, boulevard du Pont-Neuf, 26,
Tous les jours à 5 H du soir.

Retour à 9 H du soir. Durée du trajet 20 heures

Itinéraire : l'Escarène, Sospel, Giandola, Fontan, Saint-Dalmas, Tende, le Mont,
Vernante, Robilant, Roccabiau, Bourg-Saint-Dalmas et Coni.

Prix des places : de Nice à Coni, coupé, 20 francs, intérieur, 15 francs.

De Nice à Coni par la voie ferrée
extrait du journal *L'Illustration*, 3 novembre 1928

A son réseau touristique, dont la richesse si variée est peut-être unique au monde, le P.-L.-M.⁴ vient d'ajouter une ligne qui permettra aux touristes de visiter une région peu connue des Alpes où, grâce à une série de travaux d'art exceptionnels, on parcourt en une heure un pays des plus pittoresques, dont une partie était, jusqu'à ce jour, difficilement abordable. Le chemin de fer Nice-Coni, qu'on a inauguré cette semaine, ouvre un quatrième passage du rail à travers les Alpes entre la France ou la Suisse et l'Italie. Les passages antérieurs traversent respectivement, en partant du nord : le Gothard (ouvert en 1872), le Simplon (1905), le Mont Cenis (1870). La nouvelle ligne internationale, qui part du point où la chaîne des Alpes finit dans la mer, commence à 15 mètres d'altitude et, sur le territoire français, elle atteint son point culminant à 607 mètres ; on serait donc tenté supposer *a priori* qu'au point de vue de l'art de l'ingénieur elle est inférieure à ses aînées. La réalité est différente. Les travaux du Simplon (tunnel de 19.728 mètres) ont duré sept ans ; ceux du Mont Cenis (tunnel de 12.220 mètres), exécutés à une époque où la technique de ce genre d'ouvrages était peu avancée, ont pris treize ans. Or, à compter de la première adjudication, qui date de 1909, il aura fallu dix neuf ans pour construire les 63 kilomètres de la nouvelle ligne situés en territoire français. Les travaux, il est vrai, furent suspendus pendant cinq ans, du fait de la guerre, et, depuis 1920, la limitation des crédits annuels a ralenti leur marche. Mais on peut évaluer à une douzaine d'années le délai réel d'exécution, délai justifié par des difficultés exceptionnelles et d'un ordre assez rare.

La ligne de Nice à Coni, qui a une longueur totale de 123 kilomètres, comporte un embranchement de 21 kilomètres sur Vintimille. Elle présente un intérêt économique médiocre pour notre pays ; la construction du tronçon français fut inspirée par des considérations diplomatiques et par le désir de la France d'être agréable à l'Italie. Vers 1880, en effet nos voisins décidaient de créer un chemin de fer entre Coni et le col de Tende. Les travaux, commencés en 1882, étaient, en 1900, achevés jusqu'à Viévola, au débouché sud d'un souterrain d'environ 8 kilomètres qui passe sous le col de Tende. Pour atteindre ensuite la Méditerranée dans les conditions les moins difficiles, il fallait suivre la vallée de la Roya jusqu'à Vintimille. Or, sur 18 kilomètres, la Roya coule en territoire français, à travers les communes de Fontan, Saorge et Breil. Nous ne pouvions autoriser le gouvernement italien à construire et exploiter ce tronçon, laissant ainsi les trois communes isolées du reste des Alpes-Maritimes et de la Provence. Le seul moyen de favoriser les vues de l'Italie était de construire nous-mêmes une ligne reliant l'enclave de Breil à un centre français. La France consentit donc à entrer en négociations et, le 6 juin 1904, intervenait une convention par laquelle les deux gouvernements s'engageaient à établir, chacun sur son territoire, une ligne reliant Nice à Coni par Sospel, avec embranchement de Breil à Vintimille. Comme le fait ressortir la carte, le parcours vraiment intéressant pour l'Italie est la ligne Coni-Vintimille. La région de Turin se trouve ainsi reliée directement à Vintimille et aux stations de la Riviera italienne, qu'on ne pouvait atteindre précédemment qu'en faisant un grand détour par Savone ou par les chemins de fer français.

Le tracé français présentait d'énormes difficultés. Suivant, dans son orientation générale, la ligne des Alpes, la voie devait traverser une série de vallées perpendiculaires à cette ligne, dans une région des Alpes-Maritimes où les torrents ont creusé des vallées encaissées, à flancs abrupts coupés par de profonds ravins. Aussi, bien qu'on ait multiplié les rampes de 25 millimètres par mètre (alors qu'on dépasse rarement 28 millimètres pour la

⁴ P.L.M. : Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée

traction à vapeur), bien que le rayon des courbes soit souvent réduit au minimum admis de 300 mètres, les travaux d'art ont pris une importance considérable. La ligne comporte 45 souterrains représentant ensemble 23 km. 6, soit plus du tiers de la longueur totale sur territoire français, cas probablement unique dans les annales des chemins de fer. Le tunnel le plus long, celui du col de Braus, atteint 5 939 mètres : c'est le plus grand souterrain de chemin de fer ayant ses deux têtes en France.

D'autre part, les considérations stratégiques ont nécessité des études minutieuses. L'autorité militaire a imposé des travaux spéciaux, notamment des casemates pouvant abriter des mitrailleuses et des galeries de mines susceptibles d'être utilisées à la première alerte.

La ligne Nice-Breil n'est pas comparable à la ligne réputée de La Mure. Cette dernière étant à voie d'un mètre, on a pu pratiquer des courbes de 50 mètres de rayon, et en quelque sorte « lécher » les moindres sinuosités du terrain, ce qui évitait nombre de souterrains ou de viaducs.

Les souterrains furent percés suivant les méthodes classiques, en commençant par la galerie de base, ce qui permet d'installer immédiatement la voie de service où circuleront les trains d'évacuation de déblais, les tuyaux d'aération et les conduites d'air comprimé. Au souterrain du col de Braus (5 939 mètres), on employa une méthode spéciale. Au lieu de percer la galerie de base jusqu'à la voûte et d'abattre ensuite sur les côtés, on arrêtait cette galerie à peu près au tiers de la hauteur du souterrain ; puis, sur son toit, on ouvrait une file de cheminées verticales par lesquelles on attaquait simultanément sur autant de points la masse comprise entre la galerie et la voûte. On gagnait ainsi un temps appréciable. Dans la roche tendre, et quand l'eau n'était pas abondante, la vitesse d'avancement de la galerie de base, qui commande tout le travail a atteint de 3 à 4 mètres par poste de huit heures. La moyenne journalière était moins élevée. On a mis un an pour percer la galerie de base du souterrain du Mont Grazian, attaqué par ses deux têtes ; ce qui, pour une longueur de 3 889 mètres, représente un avancement quotidien de 5 mètres 30 sur chaque front.

Une invasion d'eau se produisit de façon assez curieuse dans la galerie de base du souterrain de Berghé, à environ 250 mètres du point de départ. Tandis que deux ouvriers perçaient un trou de mine, leur marteau perforateur à air comprimé fut tout à coup violemment projeté en arrière et les renversa, livrant passage à un jet d'eau horizontal. On commença un autre trou et le fait se reproduisit. Le manomètre indiqua une pression de 22 atmosphères, correspondant à une hauteur d'eau d'environ 225 mètres. Au bout de quelques jours, le jet diminua de violence ; on put reprendre le percement et faire sauter la roche. On constata alors qu'on avait attaqué un banc de grès schisteux de 1 mètre 20 d'épaisseur, à peu près vertical et perpendiculaire à la direction de la galerie. Ce banc était séparé du suivant par un intervalle de quelques centimètres où l'eau s'était accumulée sur une hauteur de 225 mètres, et des bancs semblables se rencontrèrent sur une longueur totale d'une centaine de mètres. On dut, en somme, traverser une série de bancs verticaux s'entrouvrant vers le ciel comme les pages d'un livre posé sur son dos, et dont les intervalles étaient remplis d'eau.

En dehors de cet incident, on n'eut point de ces surprises brutales comme on en redoute toujours quand on entreprend un souterrain. Il n'y eut pas, comme au Simplon, des travaux noyés dans un torrent d'eau bouillante ; on ne vit point, comme au Lötschberg une rivière crever son lit et tomber dans la galerie d'avancement. Mais ce fut une lutte incessante contre la goutte d'eau dont la puissance éparpillée se manifestait avec une énergie redoutable, maintenant sur un qui-vive perpétuel ingénieurs et ouvriers, qui avaient fini par considérer comme normales les crues des torrents ou les éboulements pouvant avoir des conséquences désastreuses. Il suffisait pourtant d'une pluie, d'une couche d'argile de quelques millimètres d'épaisseur, pour provoquer une catastrophe.

Cette partie des Alpes-Maritimes, qui présente, pour les géologues, un champ magnifique d'hypothèses, est, en effet, sur de vastes étendues, recouverte par le crétacé

supérieur, comme le bassin de Paris. Mais, au lieu d'être disposé en couches horizontales stables, le sol se compose de bancs de calcaire marneux qui, au cours des âges préhistoriques, furent plissés, contournés, renversés, disloqués. Les couches, presque jamais horizontales, peu épaisses et coupées par des cassures propices au passage de l'eau, sont séparées par des feuillets d'argile de quelques millimètres d'épaisseur. Quand ces couches pendent vers la vallée et que les travaux obligent à les entamer, tout ce qu'elles supportent tend à se mettre en mouvement. Quand on ouvre une tranchée, si l'argile du lit est ramollie par l'eau, elle n'oppose plus au glissement de la masse supérieure une résistance suffisante et cette masse glisse vers la tranchée. Parfois, le mouvement s'opère lentement et seulement après de fortes pluies, il est alors relativement facile de capter l'eau : l'argile sèche et le mouvement ne se produit pas. Mais, assez souvent, malgré toutes les précautions, on n'arrive pas à empêcher ce mouvement : il faut alors l'arrêter par des galeries de drainage ou par des murs puissants dont l'épaisseur peut atteindre la moitié de la hauteur.

Parfois, enfin, on s'est trouvé en présence de surfaces de glissements humides trop nombreuses pour pouvoir être asséchées. On n'avait alors d'autre ressource que de construire des murs en maçonnerie exécutés par tronçons successifs de faible longueur, afin de ne pas mettre la montagne en marche. C'est pourquoi, en beaucoup d'endroits, la ligne se trouve encastrée entre deux murs : d'un côté, un mur de soutènement retenant la montagne, de l'autre, un mur de pied soutenant la ligne.

Ponts et viaducs

Comparées aux difficultés des terrassements et des passages souterrains, les difficultés du tracé aérien semblent minimes. Dans ce domaine, l'ingénieur est en quelque sorte maître de la situation, car, au moment où il établit son projet, il connaît les obstacles qui fixent son choix sur les moyens techniques à employer. Toutefois, parmi les 39 ponts ou viaducs d'une ouverture supérieure à 10 mètres, et dont la longueur totale dépasse 3 kilomètres, il est plusieurs ouvrages remarquables.

Le plus hardi est le pont de Saorge, qui franchit la Roya à 60 mètres de hauteur par une arche surbaissée de 40 mètres d'ouverture. Le cintre fut monté en l'air, sans prendre appui au fond de la vallée. On lança entre les deux rives une passerelle suspendue, puis un certain nombre de câbles transporteurs. Les pièces du cintre étaient apportées par les câbles au-dessus de leur emplacement définitif, et les charpentiers, circulant sur la passerelle, boulonnaient les assemblages. On procéda différemment pour le pont de Scarassoui, dont l'arche principale, de 48 mètres d'ouverture, s'élève à 40 mètres au-dessus de la vallée : le cintre fut monté sur l'échafaudage.

C'est en France, à Breil, que se trouve la gare internationale où fonctionneront les douanes des deux pays. De là, part l'embranchement sur Vintimille, qui emprunte le territoire français pendant une vingtaine de kilomètres et qui, sur toute sa longueur, y compris la gare de Fontan, sera exploité par l'Italie. C'est le premier exemple d'une gare française desservie par des trains étrangers.

Il y aura à Fontan, comme à Breil, du personnel italien et du personnel français, dont le chef de gare. Ce dernier, bien entendu, sera le maître chez lui ; en cas de conflit, la question sera tranchée, suivant un mode prévu par la convention intervenue entre les deux gouvernements.

Souhaitons que ces conflits soient rares. Déjà les Italiens voulaient imposer à nos concitoyens, pour le parcours sur territoire français, des tarifs supérieurs aux nôtres, prétention peu admissible. Chose plus grave, ils songeraient à établir leurs horaires en discordance avec les nôtres, de façon à ménager à la gare internationale de bifurcation de

Breil un battement d'une heure ou davantage. Ils détourneraient ainsi sur Vintimille les voyageurs qui, venant de l'Allemagne ou de l'Europe centrale, devraient normalement gagner Nice par la ligne française. Espérons que ces éventualités ne se réaliseront pas et que le gouvernement français saurait, au besoin, défendre les intérêts du P.-L.-M., qui sont liés à l'intérêt national.

Actuellement il est prévu deux express internationaux quotidiens avec voiture directe pour Turin. On est en pourparlers pour un troisième express, et, à partir du 1^{er} mars, un express comprendra une voiture directe pour Bâle.

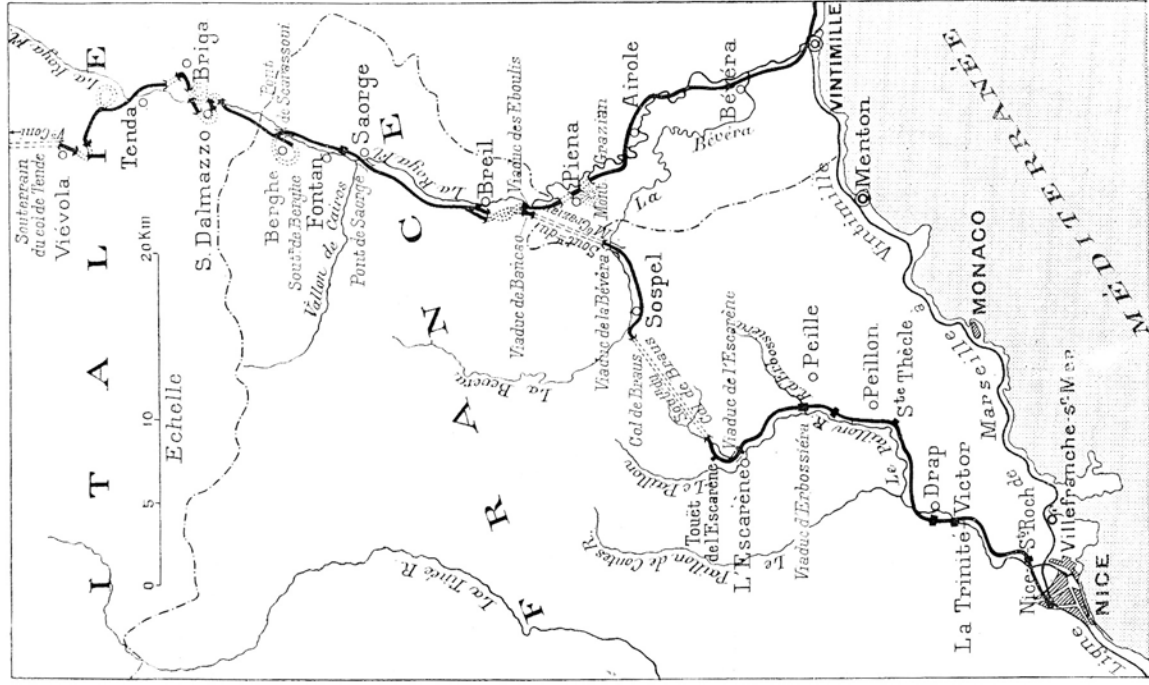


FIG. 2. — Tracé de la partie française de la ligne de Nice à Coni, par Sospel et Breil, avec embranchement de Breil à Vintimille.

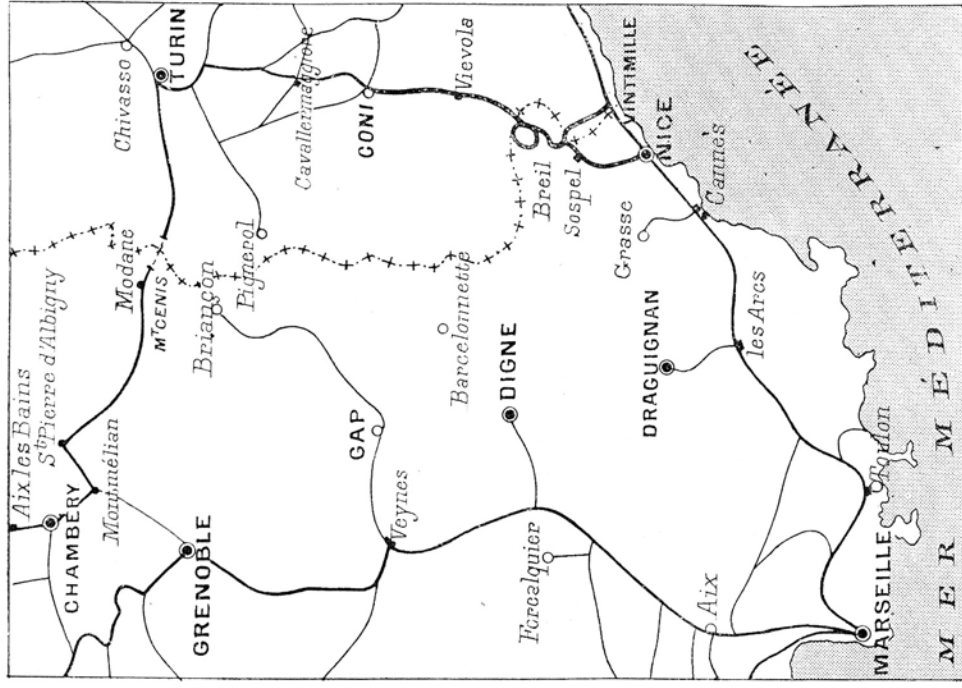
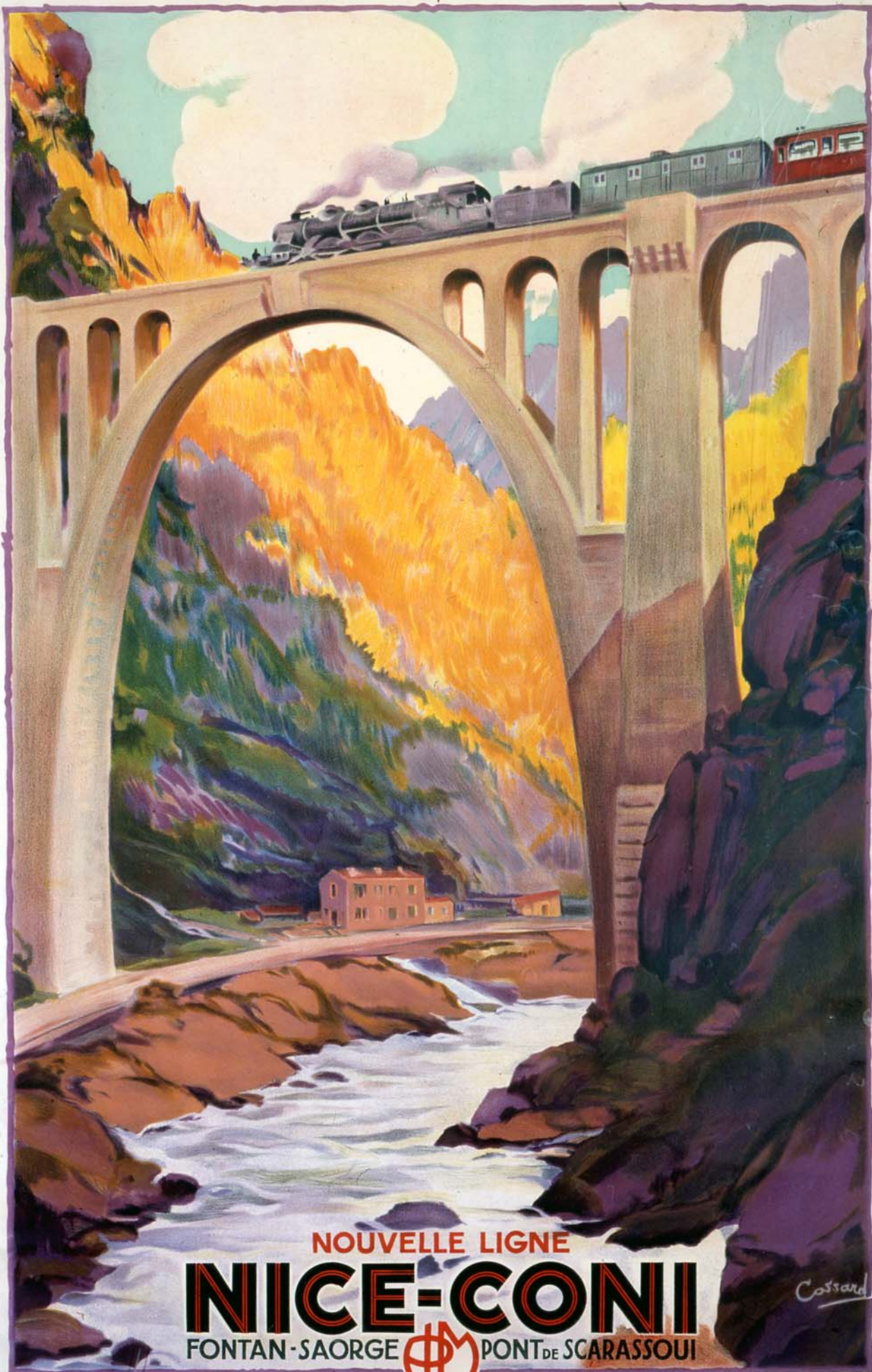


FIG. 3. — Carte des relations ferroviaires du sud-est de la France et du Piémont.



NOUVELLE LIGNE

NICE-CONI

FONTAN-SAORGE  PONT DE SCARASSOUI

Cassard

JANVIER 1929

LUCIEN SERRE & C^{ie} - IMP. PARIS.

Horaires de la ligne Nice-Coni, 1928

NICE A CONI (TURIN)																							
DIST. KIL.	STATIONS	2002			981			985			973			989			977			995			
		OMNIBUS			OMNIBUS			OMNIBUS			EXPRESS			OMNIBUS			EXPRESS			OMNIBUS			
		1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	
3	NICE (194).....dép.	.....			7 10			10 25			13 30			14 20			16 40			18 30			
	NICE-SAINT-ROCH.....	.....			7 17			10 33			13 37			14 27			16 47			18 37			
	LATRINITE-VICTOR.....	.....			7 27			10 43						14 37						18 47			
9	DRAP-CANTARON.....	.....			7 33			10 49						14 43						18 53			
14	PEILLON-STE THECLE	.....			7 42			10 58						14 52						19 02			
17	PEILLE.....	.....			7 51			11 06						15 00						19 10			
24	L'ESCARENE.....	.....			8 06			11 19			14 10			15 14			17 23			19 23			
25	TOUET-DE-L'ESCARENE	.....			8 11			11 24			«			15 19			«			19 28			
34	SOSPEL.....	.....			8 26			11 39			14 26			15 33			17 40			19 42			
45	{arr.	.....			8 43			11 58			14 43			15 50			17 57			19 59			
	{dép.	.....			9 12			12 20			15 03			16 20			18 20			20 22			
«	FONTAN-SAORGE... arr.	.....			9 30			12 38			«			16 38			«			20 40			
«	SAN-DALMAZZO.... arr.	.....			9 55			13 03			15 43			17 03			19 01			21 05			
«	CONI..... arr.	.....			12 10						17 33			19 25			20 55						
«	TURIN..... arr.	.....			14 30			.....			19 38			22 18			22 53			.....		