

# LE HAUT-PAYS

Journal de la ROYA-BEVERA

N°26

PARUTION TRIMESTRIELLE

NUMÉRO 1-1993 - PARUTION JUILLET 1993 - NUMERO ISSN: 0763-1480



## PARLO A LA PEIRO

**Souvenirs de l'école primaire de Saint-Dalmas de Tende**  
**A la découverte d'un point de vue remarquable: l'Arpette**  
**ROYA: La Vallée de toutes les Merveilles**

**Les accidents lors de la construction et exploitation de la voie ferrée NICE-CONI**

**Le monument aux morts de Moulinet**

**ROYA - BEVERA MAGAZINE**

**Cuisine traditionnelle en pays Niçois**

# LE HAUT-PAYS

## JOURNAL DE LA ROYA-BEVERA

Une revue régionale de grand format (24 x 32 cm), 20 pages, publiée par les Editions du Cabri, en vente dans les principales librairies des Alpes-Maritimes ou par correspondance à nos bureaux.

**Au sommaire du n° 1:** La Brigue au Moyen-Age - Savoir faire "mouche" à tous les coups (Protection de l'olivier) - Les orgues de nos vallées - Saorge, un hameau ressuscité - La Minière de Vallauria - Le dernier boeuf de labour des Alpes-Maritimes - Breil, l'aigle royal - Les "raviolo" breilloises - Visite du Fort St.Roch à Sospel (avec son funiculaire et ses voies de 60) - Roya-Bevera Magazine (avec nouvelles de la ligne Nice - Cuneo).

**Au sommaire du n° 2:** Sospel au temps du tramway (avec reproduction de plusieurs cartes postales et photos inédites) - Arbres fruitiers, légumes d'autrefois: un patrimoine à sauvegarder - Un orgue d'avant-garde: le Serassi de Tende - Fontan: les eaux de la Fouze - Les gravures rupestres du Mont-Bégo - Le renard, un animal méconnu - Vie culturelle et associative de nos vallées - Roya-Bevera Magazine (avec les nouvelles de la ligne Nice - Cuneo).

**Au sommaire du n° 3:** Sospel: le Pont-Vieux - Déportation des Breillois à Turin - Promenades et randonnées: de St.Dalmas à Tende - Révons un peu - Le viaduc ferroviaire de Scarassouï - Connaissez-vous Breil ? (village de Suisse orientale) - Courir... dans la Roya - Les gravures rupestres du Mont-Bégo..

**Au sommaire du n° 4:** La découverte de la Bevera fortifiée (suite) - Les récits de nos grands-mères: le soulier de la jeune fille - Traditions agricoles: l'oléiculture - Le monument aux morts de Fontan - Notre-Dame du Mont des Oliviers à Breil - Cuisine locale: les tourtes pour l'été - L'évolution démographique de la Roya (1ère partie) - Roya-Bevera Magazine.

**Au sommaire du n° 5:** Tende, les origines de la Cité - Les foires d'automne - La triste fin du Circaete de Moulinet - Il était une fois La Brigue et ses bergers - L'orgue de La Brigue - L'évolution démographique de la Roya (2ème partie) - Douche écossaise en Roya - Roya-Bevera Magazine - Cuisine locale: la Pissare de Moulinet.

**Au sommaire du n° 6:** Les photos-souvenirs d'un hiver mémorable - Le dernier toit de chaume de la Roya - Napoléon Bonaparte et deux illustres Brigasques (1ère partie: Bruno Lantéri) - Nature et environnement: Jean Le Blanc - Moulinet: aperçu historique - Activités scolaires: la Fête des Lumières - Roya-Bevera Magazine - Cuisine locale: I Cugell.

**Au sommaire du n° 7:** Numéro spécial consacré à "A Stacada" de Breil.

**Au sommaire du n° 8:** Une randonnée en Haute-Roya: les forts du Col de Tende - Nature-Environnement: Pingicula la carnivore - Les classes de 6ème de Sospel sur le trace des animaux sauvages - S.O.S. gravures: les dégradations de la Vallée des Merveilles - Marche d'approche - Napoléon Bonaparte et deux illustres Brigasques: Jean-Baptiste Rusca (1ère partie) - Recherches sur les origines de Breil - Le train et la route: quel avenir pour les transports dans nos vallées - Roya-Bevera Magazine.

**Au sommaire du n° 9:** Propos apicoles - Contrôle sanitaire des troupeaux à Tende au XVIIème siècle - Profession: peintre restaurateur fresquiste - L'Authion: images et odeurs du passé - Nature et environnement: la Bondré apivore - Dans l'indicateur 1925 - Le train et la route: quel avenir pour les transports dans nos vallées - Roya-Bevera Magazine.

**Au sommaire du n° 10:** La Brigue: traditions d'une communauté montagnarde - La "Belle Epoque" au haut pays - Un écrivain breillois: Louis Roya - L'église Sancta-Maria in Albis à Breil-sur-Roya - Montagne enchantée... montagne amère - La Roya au XVIIIème siècle: les campiers - La Bevera au XIVème siècle: le juge de Sospel - Souvenirs de Moulinet - Le train et la route: quel avenir pour les transports dans nos vallées - Roya-Bevera Magazine.

**Au sommaire du n° 11:** Numéro spécial consacré à la commémoration du 40ème anniversaire du rattachement des villages de Tende, La Brigue, Piène et Libre à la France.

**Au sommaire du n° 12:** Des colons du haut-pays en Algérie - L'éboulement du Paganin - Nature et environnement: l'edelweiss - Le Graviras dans la vie breilloise - La légende sospelloise de la Nieya - Une randonnée en Haute-Roya: autour de la Roche de l'Abisse - 25 ans après: Michel Siffre - Roya-Bevera Magazine.

**Au sommaire du n° 13:** Souvenirs de voyage sur la route du Col de Tende au XVIIIème siècle - Loup, qui es-tu ? - L'artisanat sur bois d'olivier - Les fortifications de St.Dalmas-de-Tende - Petite histoire d'un hameau: Piène Basse - Carnaval des enfants - Roya-Bevera Magazine.

**Au sommaire du n° 14:** La Maglia, une vallée chère aux Breillois - Une randonnée en Haute-Roya: du Lac des Mesches aux granges de Gauron - Tende au XVIIIème siècle: les avalanches meurtrières - La Première Fête du Livre pour l'enfant de la Vallée de la Roya - Distillerie de lavande à Moulinet - Roya-Bevera Magazine - Bibliographie.

**Au sommaire du n° 15:** Les anciens hameaux de La Brigue - La Roya au XVIIIème siècle: Quand le haut pays était un repaire de brigands - Afin que nul ne meure - Saorge: le pays des "bonzais" - La "petite histoire" du Haut-Pays - Sospel: le monument "Mensier" au Mugiabo.

**Au sommaire du n° 16:** Les sapeurs-pompiers de Sospel - Les "Panis" de Moulinet - Ouverture de l'Eco-Musée du Haut-Pays à Breil-sur-Roya - Escalade en Haute-Roya - Nature et environnement: La marmotte - Une "Ascension" en Haute-Roya: la montée à la cime de La Nauque - La deuxième fête du livre pour enfant de la vallée de la Roya.

**Au sommaire du n° 17:** Sospel: la carrière de pierres de l'Agaisen - Les anciens combattants de la Haute-Roya - La Giandola, hameau de Breil - Les relations des seigneurs avec la communauté de Tende - Morignot: le dernier troupeau - Moulinet: la restauration du cadran solaire - Roya-Bevera Magazine - Cuisine locale: la crichente.

**Au sommaire du n° 18:** L'électricité dans le haut-pays - Les doyens des bergers de La Brigue nous ont quitté - Deux places ensoleillées - Les glaciers de Moulinet - Des caméléons de béton, ou le camouflage des fortifications italiennes - Un cantique et une chanson de Moulinet.

**Au sommaire du n° 19:** Fanfares et musiques de Sospel - Les festivités carnavalesques à Breil et Saorge - A Stacada d'Breil - Le château de Malamort - Le retour du grand casseur d'os - Airole - Breil: une marche internationale.

**Au sommaire du n° 20:** La Brigue, Tende et Fontan: Faits marquants de 1944 - La Lavande - A propos des gravures de la vallée des merveilles - A la découverte de nos artistes du haut-pays.

**Au sommaire du n° 21:** Le dernier cheval de labour de Sospel - Route de la Roya: colère et espoirs - Quel avenir pour la ligne Nice - Coni ? - Quelques faits de l'histoire de Saorge - La tourte à l'ail de La Brigue

**Au sommaire du n° 22:** L'activité des partisans à Tende - L'eau miraculeuse - Carpe diem - Extension de l'Ecomusée du haut pays - La légende de la sorcière de la Valmasque - Art et culture: Eugène Comencini - Sospel: images d'un transport en 1929

**Au sommaire du n° 23:** Morignole, les racines et le présent - Le bain du sémita à Saorge - Le chasseur «P 47» de Tende - Travaux de forge à Sospel - Roya-Bévera Magazine - Une petite randonnée en pays brigasque

**Au sommaire du n° 24:** La Brigue: Les 500 ans des fresques de Notre Dame des Fontaines - Orchidées de nos vallées - Une promenade en moyenne montagne - Un monument militaire italien près de Fontan - La cruella de Breil - La Roya en parapente - Contes tendasques (1) - Roya-Bévera Magazine.

**Au sommaire du n° 25:** Lorsqu'il y avait des dentellières à Breil - L'art de la dentelle - Instituteurs à Saorge en 1946 - V.T.T.: Le raid du sel - Chemins et sentiers militaires en haute Bévéra - Les gravures historiques linéaires de la Vallée des Merveilles - Roya-Bévera Magazine.

Les n° 1 à 6 ..... prix en librairie 15,00 f - par correspondance 20,00 f  
Les n° 7 ..... prix en librairie 23,00 f - par correspondance 28,00 f  
Les n° 8 à 10 ..... prix en librairie 18,00 f - par correspondance 23,00 f  
Les n° 11 ..... prix en librairie 25,00 f - par correspondance 30,00 f  
Les n° 12 à 17 ..... prix en librairie 18,00 f - par correspondance 23,00 f  
Les n° 18 à 24 ..... prix en librairie 20,00 f - par correspondance 25,00 f

**Abonnement pour 4 numéros ( port inclus) : .....85,00 f**

**ATTENTION LES NUMEROS 1, 2, 4 ET 7 SONT EPUISES**

Dépôt légal Juillet 1993

Directeur de la Publication Michel BRAUN

Revue LE HAUT-PAYS - Quartier Verpierre - 06540 Breil-sur-Roya

Numéro d'inscription CPPAP: 66439

Imprimerie TTG - Zone industrielle du HautCareï - 06500 Menton

La collaboration à la revue est exclusivement bénévole. Les documents confiés pour publication sont traités avec grand soin et sont restitués après sélection et passage à l'imprimerie; néanmoins, en cas d'incident, la revue et son éditeur se dégagent de toute responsabilité.

Cette revue, éditée par une entreprise professionnelle, n'est liée à aucun organisme ni groupement. Les articles culturels traitant des vallées de la Roya et de la Bevera sont acceptés volontiers. Ils devront être de préférence dactylographiés (ou bien écrits très lisiblement). Les illustrations sont à présenter sous la forme de tirages papier noir et blanc ou couleurs, ou bien de dessins de toutes dimensions qui pourront être réduits.

Les personnes dont les noms suivent ont collaboré gracieusement à la réalisation du présent numéro:

Mmes ALAZET Adrienne, BETTEGA Ivana, BRAUN Hélène, CAZAJUS Christine, FERRANDO Daniela, PASTORELLI Liliane, TAGLIAFERRI Nelly, SASSI Joséphine et VIALE Marylène.

MM. BANAUDO José, BERENGER Lucien, BOTTON Charles, BRAUN Michel, CAZAJUS José, DELLEPIANE Jean-Jacques, DE SANTOS Gérard, DIANA Pascal, DUVIVIER Yann, FERRANDO Ivano, GARACIO Jean-Pierre, GIANI B., GONDOLLO André, GUELFY Jean, JANDO M., LANTERI-MINET Eugène, ROSSI G., SARRUT J., et TOMBAKDJIAN Robert

## SOMMAIRE DE CE NUMERO

PARLO A LA PEIRO .....	3
SOUVENIRS DE L'ECOLE PRIMAIRE DE SAINT DALMAS-DE-TENDE .....	6
A LA DECOUVERTE D'UN POINT DE VUE REMARQUABLE: L'ARPETTE .....	10
ROYA: LA VALLEE DE TOUTES LES MERVEILLES .....	11
LES ACCIDENTS LORS DE LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE LA VOIE FERREE NICE - CONI .....	23
LE MONUMENT AUX MORTS DE MOULINET .....	27
ROYA - BEVERA MAGAZINE .....	28
CUISINE TRADITIONNELLE EN PAYS NICOIS .....	32

### En couverture :

Sospel: Les bords de la Bévéra. Ce cliché Jean-Paul Lançon est tiré du calendrier édité par l'imprimerie TTG, Zone Industrielle du Haut-Careï - 06500 Menton

«Parlo a la pèiro dins sa lengo  
E la mountagno, a toun arengo  
Davalara dins la valengo !» (1)  
Frédéric Mistral

La parole du poète ne s'adresse-t-elle pas aux habitants de nos montagnes ? Car qui mieux qu'eux a su maîtriser la roche dans sa terrible splendeur, vestiges vivants émergés d'époques cataclysmiques où l'homme n'avait pas encore eu son mot à dire ?

Les villages de la Haute Roya ignorent la tuile qui n'est que terre pétrie, grèbe du laboureur, pour se parer de pierres. Pierres blanches et noires, grises aussi des murs de chaux, cette autre pierre que l'homme a transmutée par la flamme, alchimie secrète où l'eau, à son tour, a sa place pour faire ce liant qui va souder les moellons entre eux.

De cet art de la pierre sèche hérité des Ligures, ils ont su tirer le meilleur parti. Ils ont bâti tant de «restanques» (2) pour soutenir les «fâisse» (3) qu'ils en ont façonné le paysage.

Clôtures, escaliers, bergeries, castellaras (4)... sont autant de vestiges de ce passé lointain qui a traversé les siècles jusqu'à nous.

Avec la civilisation méditerranéenne, la voûte est apparue. Dans cette cosmogonie du bâtisseur, ne manquait-il pas le ciel ? La romanité n'a pas laissé de place au gothique et, de l'humble écurie à la chapelle, elle va d'arc en arc, couverture de pierre, protéger l'homme et les bêtes du chaud soleil de juillet comme des neiges de décembre. Elle saura recueillir les pluies, les conserver en son sein pour les périodes de sécheresse. Elle guidera l'eau vers le moulin dans un réseau de canaux aériens et d'aqueducs. Elle véhiculera les hommes quand l'arche deviendra pont et franchira la gorge où tumultueuses se bousculent les eaux.

Fierté de l'homme d'avoir maîtrisé cet environnement hostile. Et si dans maîtriser il y a le radical maître, n'entendez pas par là ce rapport oligarchique du seigneur à son serf, mais plutôt la maîtrise de soi devant une nature chaotique et hostile où dominer sa propre panique aboutit à cette connaissance toujours plus approfondie de ces éléments que sont l'eau, la pierre, le feu et le vent, quête de la sagesse.

A l'opposé de l'orgueil de nos bâtisseurs contemporains qui, sûrs de leurs techniques, n'éprouvent plus guère le respect de l'environnement, nos anciens ont su, par un patiente observation, se concilier ces forces en choisissant le lieu, l'exposition, les matériaux, pour profiter au mieux, selon le cas, de l'ensoleillement, de l'enneigement, du surplomb, du rocher, de la source...

De ce «casoun» (5) enfoui dans le sol, tout de pierre, habitat troglodyte artificiel, abri sous roche amélioré, le prêt à porter cavernicole en quelque sorte, n'est-il pas par excellence la sécurité maternelle ?

Ensuite est venue la «ciappa» (6), écaille minérale violine aux pierres parfois vertes. Qui te l'a inspirée, la pomme de pin ou le corps polychrome de la truite ?

Voilà qu'une symphonie nouvelle est née. Il n'est pas question ici de géométrie angevine mais d'un désordre de formes et de tailles qui épouse à merveille la dissymétrie des façades. Pignons sur séchoirs, cheminées couronnées d'ardoises, clochers à bulbe, le village se love au soleil comme un gros «lambert» (7).

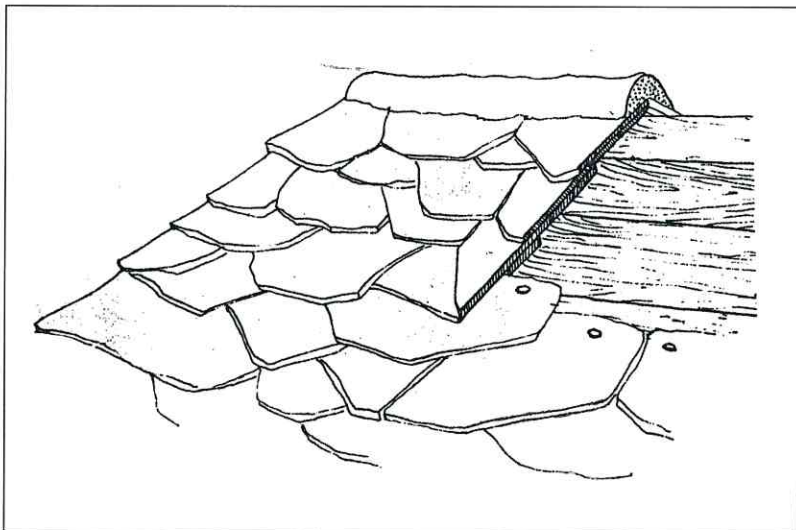
Parfois le temps, la mode, l'évolution, font oublier aux hommes, dans l'accélération des modes de la vie, d'entretenir ces nombreuses voies que leurs ancêtres leur ont tracées. Têtus qu'ils étaient ces Palissy d'un autre âge, ils ont su exploiter d'une manière bien souvent proche de la perfection chaque filon. Le moindre objet issu de cette quête, le plus humble comme le plus luxueux, d'un usage usuel au plus spécialisé, n'avait-il pas cette âme que l'âge du plastique occulte ? L'artisan était bien l'homme de l'art dans tous les sens du terme, allant à l'essentiel, cherchant le performant autant que l'esthétique.

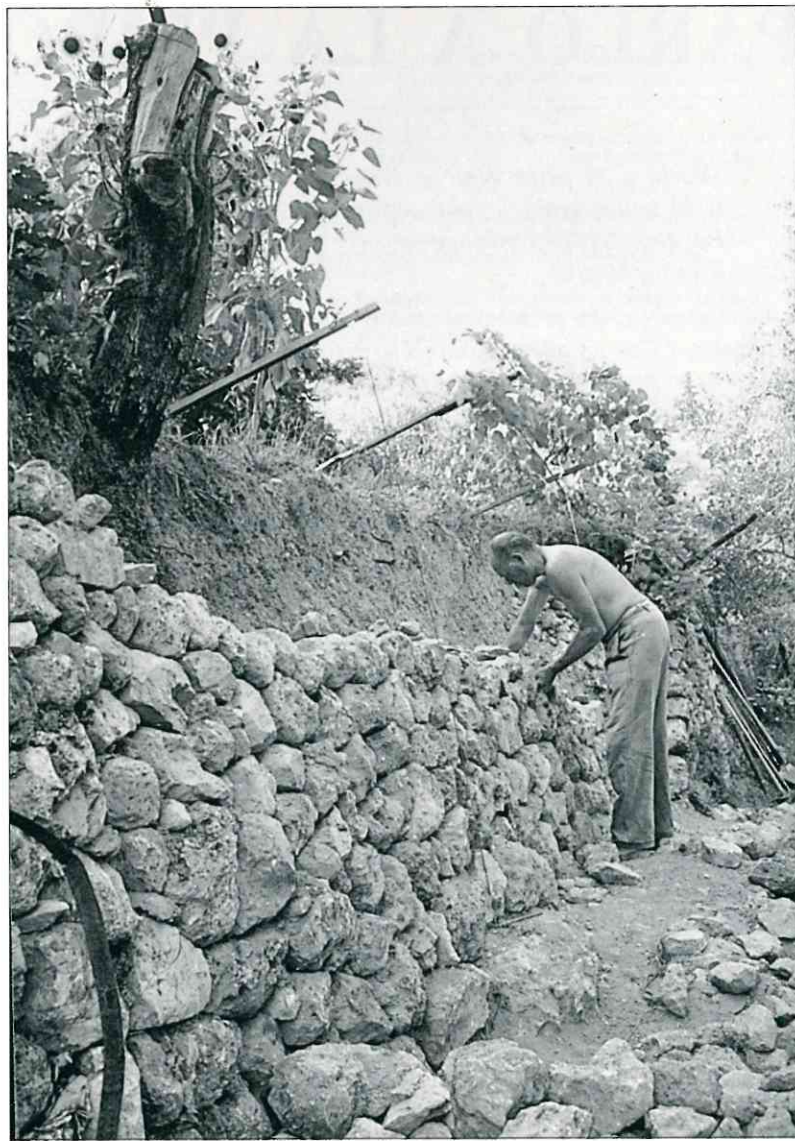
C'est dans cet esprit qu'il convient d'appréhender les métiers d'autrefois. Et même si pour beaucoup la polyvalence des tâches amenait, dans cette société autarcique, à mettre la main à la pâte, il serait toutefois faux de voir en chaque muletier un forgeron, en chaque paysan un maçon.

D'autant que comme le disent les Dioulas : «L'univers est plus grand que nos têtes, et qui n'a vu que son pays n'a rien vu». C'est dans cet esprit

- (1) «Parle à la pierre dans sa langue,  
Et la montagne, à ta harangue  
Dévalera dans la vallée !»
- (2) Murs de pierre qui soutiennent les terrasses.
- (3) Terrasses, «planches» faites de la main de l'homme, soutenues par des talus de terre ou des murs en pierres sèches.
- (4) Enceintes fortifiées réalisées en pierres sans liant.
- (5) Petit bâtiment agricole caractéristique de la Moyenne Roya (Breil, Saorge, Fontan), construit en moellons et mortier de chaux, dont le toit est constitué d'une chape en chapeau de gendarme sur voûte.
- (6) Lauzes.
- (7) Gros lézard vert.

Schéma du montage d'un toit de «ciappe» (lauzes). A droite, la grande toiture de la «Cà», ancienne auberge relais sur la route du Col de Tende.  
Collection José CAZAJUS & photo José BANAUDO





qu'il faut appréhender ces ouvriers d'autrefois qui allaient de ville en village au gré des chantiers, amassant dans leur quête une masse de savoir. Il en était ainsi des maçons lombards qui ont construit la Madone del Poggio à Saorge, de ceux qui ont ici ou là façonné telle belle façade ou tel linteau blasonné.

Le compagnonnage est en partie né de tels hommes. Il a su, reconnaissons-le, se créer des structures telles qu'il a perduré jusqu'à nos jours, traversant bien des époques, souvent persécuté, engendrant ces merveilles que nous admirons aujourd'hui.

A ce titre, Saorge peut n'ennorgueillir d'avoir en ses murs un digne représentant de cette confrérie en la personne de Serge Franca, dont le seul point commun avec Jean-Baptiste Rusca est d'être de père brigasque et de mère saorgienne. Après avoir accompli les différentes étapes d'un apprentissage que l'on sait particulièrement exigeant et avoir réalisé les chefs-d'oeuvre que réclame son art à chaque étape de l'initiation, le voilà revenu après son tour de France et quelques étapes européennes dans son village transmettre à son cadet le relais.

Notre maître compagnon ajoute une corde à son arc, toute à son honneur, par la réouverture de la carrière d'ardoises de la Roya, sur la commune de Fontan, dans les gorges de Paganin.

Sa première commande était une gageure où la qualité de l'ouvrier, mais aussi la valeur de l'homme, ont pu s'exprimer. Il a fallu en effet fournir la couverture de la nouvelle maison de retraite, dans les délais impartis par le chantier. Pour une pareille surface, l'habileté ne suffit pas; du point du jour à la nuit tombante, exposé à la canicule, aux intempéries, à la réverbération de la roche, il a fallu avec persévérance et précision que le bras guide l'outil pour effeuiller les blocs arrachés à la paroi et débiter une à une les lauzes en cherchant la veine. Pour une seule personne, ce travail digne des anciens représente une réelle performance. Il a fallu retrouver les gestes d'autrefois, l'outillage, savoir innover aussi pour rendre cette exploitation rentable, car même si cette denrée est rare, ce n'est pas un prix prohibitif qui encouragera les propriétaires à rénover leur toiture avec ce matériau. Pari d'autant plus

*Une activité ancestrale, toujours pratiquée dans la Roya: la construction de murets de pierres sèches pour soutenir les «faïssa», ici sur les hauteurs de Breil.  
Photos José BANAUDO*

difficile qu'il ne reste plus beaucoup, dans la mémoire collective, de traces de ce passé, les derniers ouvriers ayant emporté avec eux leurs secrets, faute d'apprentis. Il est intéressant de savoir qu'ailleurs, en France, pour encourager ce type d'entreprise, des aides financières pour l'installation sont versées. J'ose espérer qu'ici, comme ailleurs, dans le souci de conservation du patrimoine et de la création dans le haut pays d'activités génératrices d'emplois, les décideurs n'auront de cesse que d'encourager et d'aider ce type d'industrie.

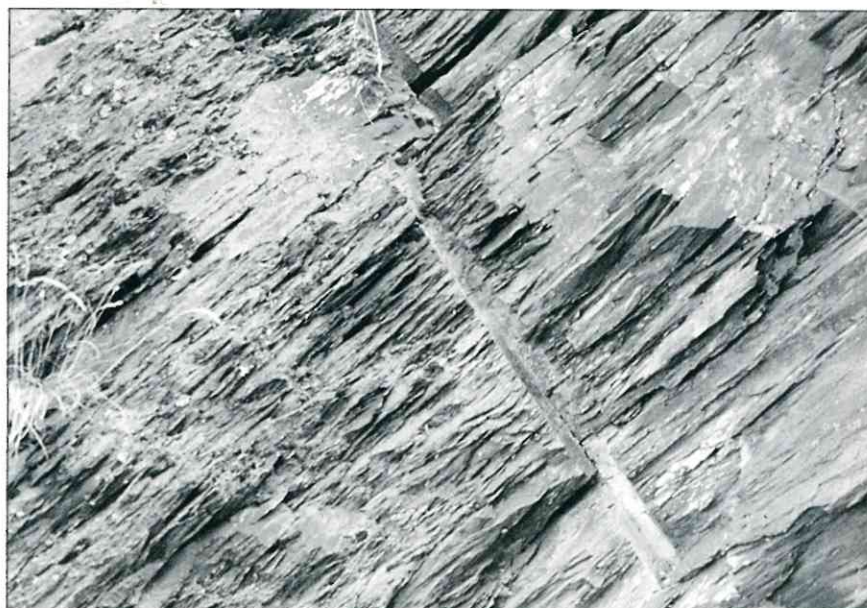
#### **SUBVENTION DEPARTEMENTALE POUR LA PROMOTION DE L'ARCHITECTURE LOCALE - REFECTION DES TOITURES.**

##### **Pièces nécessaires à la demande:**

- extrait de matrice cadastrale récent ou titre de propriété.
- dans la mesure où la réfection concerne une toiture en copropriété, il convient que le devis soit accepté par l'ensemble des copropriétaires et que ces derniers vous mandatent pour recevoir en leur nom la subvention.
- votre relevé d'identité bancaire ou postal.
- une esquisse sommaire du plan de la toiture ou du plan de masse concerné à l'échelle 1/100 ou 200ème, dans la mesure où la toiture à refaire est mitoyenne d'une autre toiture.

**Expédier le tout avec une lettre de demande à l'adresse suivante:** Conseil général des Alpes-Maritimes, direction de l'Agriculture et de la Forêt, B.P. 7, 06030 Nice Cédex.

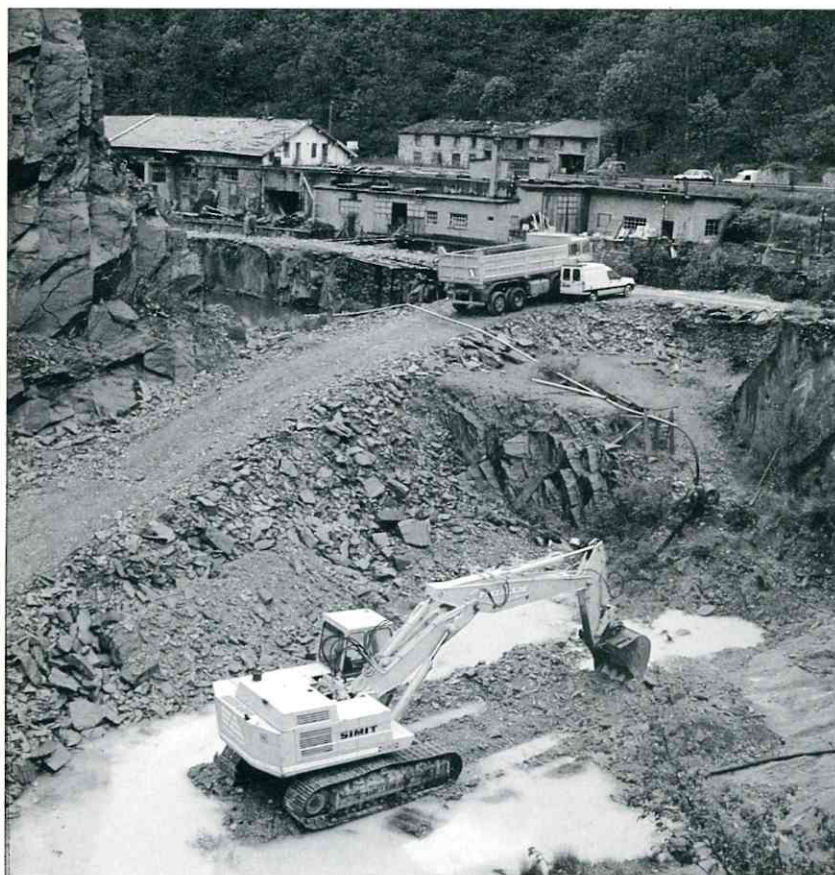
**Attention:** attendre la visite du responsable du conseil général avant d'entreprendre les travaux. Cette subvention ne concerne que les matériaux (lauze) et la pose. La partie maçonnerie et charpente peut être subventionnée par l'Etat dans le cadre des aides à l'amélioration de l'habitat et par le département.



*Ci-dessus, les outils du bâtisseur de murets de Breil. A droite, la marque des anciens forages à la barre à mine pour désolidariser les blocs à la carrière de Scarassoui. Ci-contre, Serge Franca en train d'effeuiller un bloc de schiste pour en tirer des «ciappe».*  
Photos José BANAUDO & José CAZAJUS



Nous espérons, dans un prochain numéro du «Haut Pays», consacrer une place plus importante à l'histoire des carrières de la vallée de la Roya, notamment celle située entre St.Dalmas et Tende. Tous renseignements, anecdotes et documents (photos, plans) seront les bienvenus à ce sujet. Les documents prêtés seront comme à l'habitude restitués à leurs propriétaires après reproduction.



*Entre Tende et St.Dalmas, la carrière fort ancienne installée en bordure de la Roya vient également de reprendre de l'activité. Son exploitation met en oeuvre aussi bien des moyens mécanisés (à gauche) que des méthodes plus traditionnelles (à droite).*  
Photos Michel BRAUN



# SOUVENIRS DE L'ECOLE PRIMAIRE DE SAINT-DALMAS-DE-TENDE



Dans notre précédent n°25, à l'occasion de l'article de Mme. Simone RIGHETTI sur ses souvenirs d'institutrice à Saorge, nous invitons nos lecteurs à nous communiquer de semblables documents et témoignages sur la vie scolaire de la vallée de la Roya.

Mme. Nelly TAGLIAFERRI, qui a fait carrière dans l'enseignement, principalement dans notre vallée, a bien voulu nous prêter toute une série de documents sur l'Ecole Primaire de St.Dalmas-de-Tende dans les années 50-60.

Originaire de St.Dalmas, où ses parents étaient boulangers, Mme. Tagliaferri a débuté dans l'enseignement en 1951 à l'école de Morignole (commune de La Brigue), où elle avait la responsabilité de sept élèves.

En poste de 1952 à 58 à l'école primaire de St.Dalmas-de-Tende, elle y reviendra de 1966 à 1983 pour assumer les fonctions de directrice de l'établissement. Installé primitivement dans le bâtiment où se trouvent aujourd'hui les gîtes ruraux, cette école a été transférée en 1972 dans ses locaux actuels à côté du Collège d'Enseignement Général.

Parmi ses élèves à St.Dalmas, Mme. TAGLIAFERRI se souvient que nombre d'entre eux ne fréquentaient pas longtemps son établissement, car ils étaient enfants de fonctionnaires appelés à de fréquents déménagements au gré de la carrière de leurs parents: gendarmes, douaniers, employés d'E.D.F. (sept élèves venaient de la centrale électrique de Paganin). Il y avait aussi les enfants d'ouvriers forestiers italiens venant de Toscane.

Nul doute cependant que de nombreux lecteurs du «Haut Pays» se reverront avec plaisir sur ces photos de l'ancienne école de St.Dalmas-de-Tende..!



*Ci-dessus, les classes enfantines (maternelles) des années scolaires 1952-53 et 1953-54 à l'école de St.Dalmas-de-Tende, avec leur institutrice Nelly Campero-Tagliaferri.  
Collection Nelly TAGLIAFERRI*

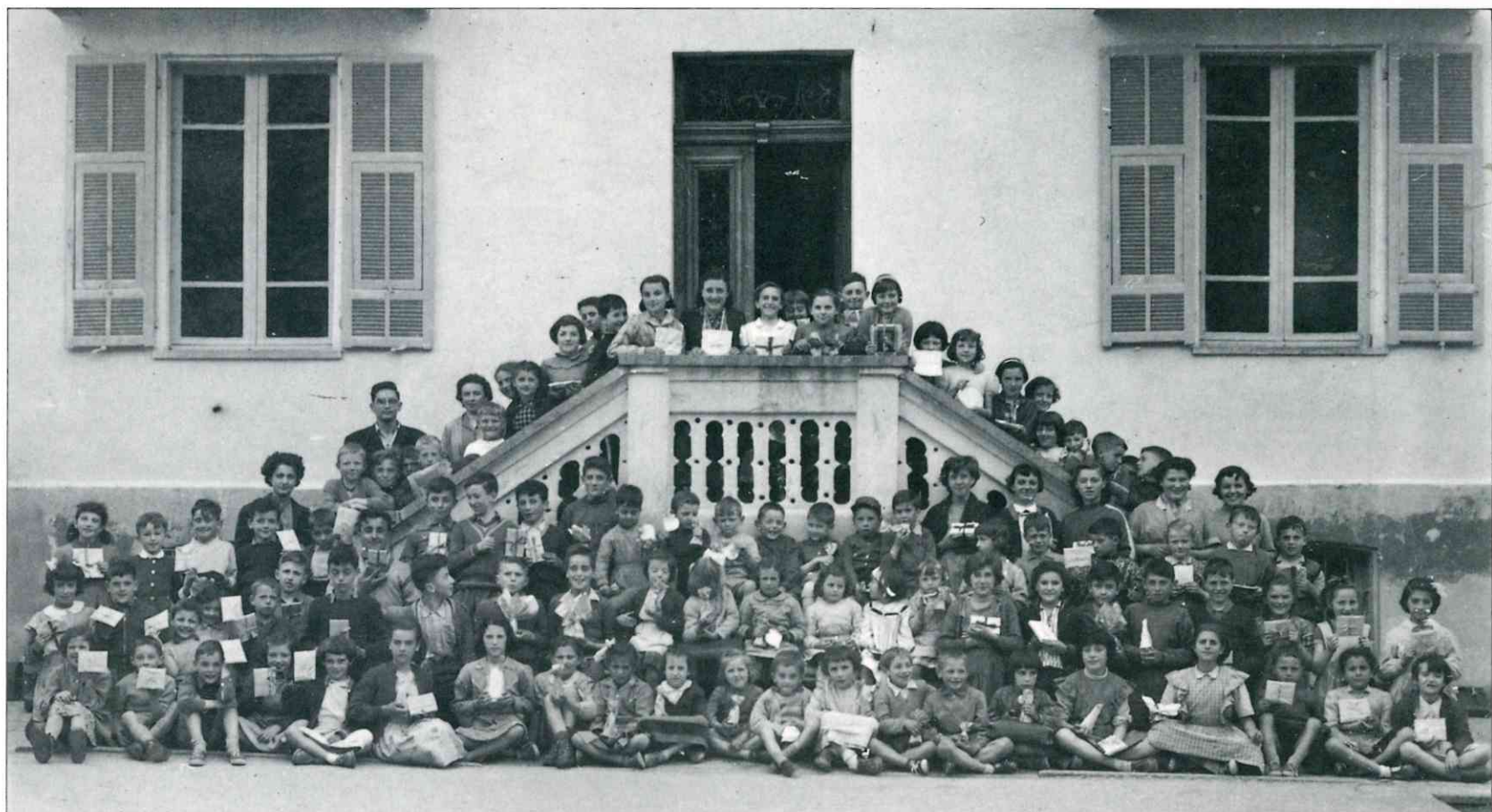


*Ci-contre, la classe de cours moyen de Mme. Jeannine Raybaut en 1955.  
Collection Claude EYMERY*

La classe enfantine de 1955 et, au-dessous, la classe de cours  
élémentaire 1ère et 2ème années 1956-57.  
Collection ALAZET



Ci-dessous, grande «photo de famille» en 1957 ou 58 avec les  
instituteurs Mme. Otto, M. et Mme. Mourier, Mme. Tagliaferri.  
Collection ALAZET

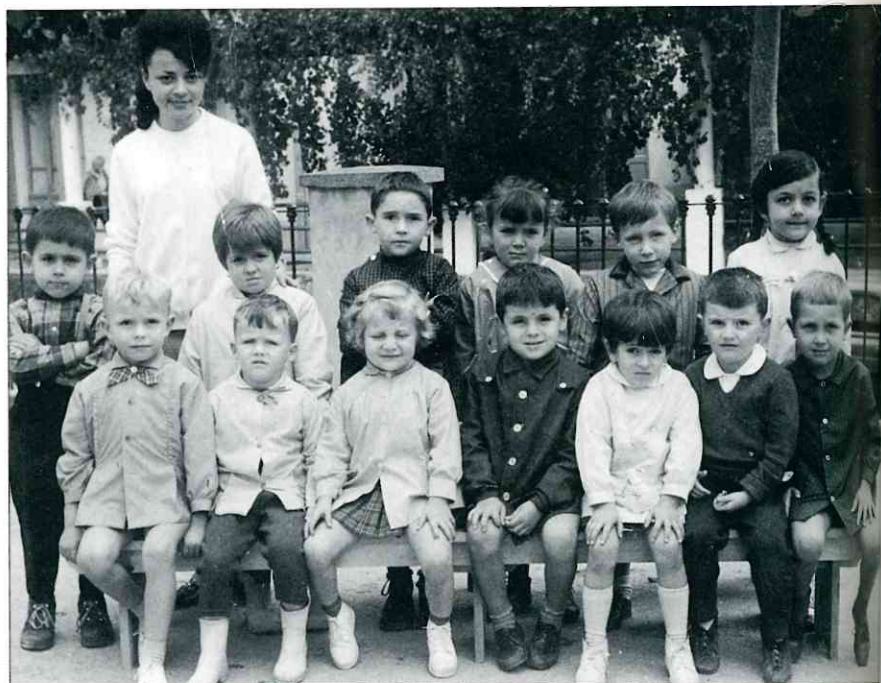




*Classe de maternelle 1962-63, et au-dessous cours moyen 1ère année 1963-64 de Mme. Berthault.  
Collection VIALE*



*Année scolaire 1964-65: ci-dessus les cours élémentaires 1ère et 2ème année (classe de Mlle. Subrini); ci-contre la maternelle (avec Mlle. Jude remplaçant Mme. Menardo).  
Collection VIALE*



1964-65: les classes de cours préparatoire et fin d'études de M. Jean Guelfi.  
Collection VIALE



1966-67: cours moyen 2ème année et fin d'études (ci-dessus),  
cours élémentaire 1ère année et cours moyen 1ère année (ci-dessous).  
Photos Robert TOMBAKDJIAN - collection VIALE



1967-68: les classes du cours préparatoire et du cours élémentaire 2ème  
année de Mme. Nelly Tagliaferri.  
Photo Robert TOMBAKDJIAN - collection VIALE

# RANDONNEE A LA DECOUVERTE

## D'UN POINT DE VUE REMARQUABLE: L'ARPETTE



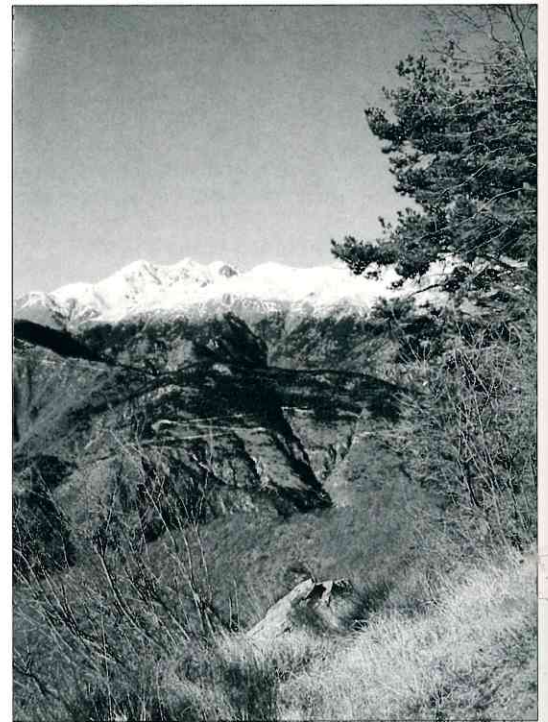
On continue à travers les prés du collet puis sur la crête pour arriver assez vite sous la cime qui se distingue par des pentes herbeuses très raides surplombant des roches verticales, en particulier sur le versant sud. Quelques lacets permettent de gagner de l'altitude à la recherche du passage le plus commode qui se trouve sur le versant sud-ouest. De là, on parvient au pas de l'Arpette (1571 m, 3h45 depuis Breil) aux paisibles pâturages sur lesquels donnent les meurtrières menaçantes d'un fortin.

Si l'on continue sur le plateau vers le sud-est, en passant devant l'entrée de la casemate, on peut rejoindre la tête d'Alpe et de là le réseau d'anciennes pistes stratégiques sur le versant italien. Sinon, du col, on se dirige vers l'ouest sur une courte et raide crête qui jusqu'en 1947 marquait la frontière, et l'on parvient enfin à la pointe de l'Arpette (1611 m, 4h depuis Breil). Le sommet, où est implanté un réémetteur de télévision, offre une vue panoramique sur la chaîne du mont Bégo à l'ouest, sur la lointaine crête frontalière au nord, sur le haut plateau qui descend vers le mont Forquin à l'est (avec dans le lointain les monts Torrage, Peirevieille et le balcon de Marta), et au sud sur la basse Roya. Tout en bas, plaquées au fond de la vallée, on aperçoit les maisons de La Giandola, hameau de la commune de Breil.

Le retour s'effectue par la même voie et, s'il est plus rapide, n'en est pas moins éprouvant pour les jambes en raison du dénivelé !

*Ci-contre à gauche, le sommet de l'Arpette (1611 m) vu depuis le collet d'Ainé (1210 m).*

*A droite, vue vers le nord-ouest (région du Bégo) depuis l'Arpette. En bas, une ancienne casemate italienne en contrebas de l'Arpette.*



Itinéraire communiqué par **Danila et Ivano FERRANDO**

A Breil-sur-Roya, dans le tournant précédant le pont routier sur la Roya qui unit le centre ancien au quartier de la gare (290 m d'altitude), commence la piste d'Ornégli qui remonte la rive gauche de la rivière. Après environ 5 minutes de marche, on abandonne cette voie pour attaquer le sentier qui s'élève sur le versant de La Pinède. La pente est affrontée par des lacets sur le tapis mouvant des aiguilles de pins et dans l'odeur intense de la résine. Au niveau de la balise n°10, on rencontre sur la droite un autre sentier qui redescend sur le village en le contournant par le haut, suspendu à la montagne presque à-pic au-dessus des maisons.

Parvenus sur un replat (altitude 500 m, 40 minutes du départ), on laisse à nouveau sur la droite une trace qui remonte les éboulis et peut tromper un marcheur pressé. On se dirige vers le nord, et en traversant une terrasse rocheuse aride, on observe un panorama quasiment complet de Breil.

Dans le bois de feuillus, on traverse un ruisseau au lieu-dit Causset, et en continuant à monter dans le vallon de Zuainé on laisse à hauteur de la balise n°108 une trace faiblement marquée qui se dirige sur la gauche vers le hameau d'Ornégli. En reprenant les lacets, on coupe un éboulis en pente puis à plusieurs reprises le cours du ravin de Zuainé, à sec en été. Passé le hameau du même nom entouré de terrasses aujourd'hui envahies par les bois, on change de direction et on se dirige vers le sud pour parvenir au replat herbeux du collet d'Ainé (1210 m, 2h45 depuis Breil). Émergeant de la végétation, on aperçoit à l'est le haut plateau qui de la pointe de l'Arpette descend vers la tête d'Alpe jusqu'au mont Forquin.



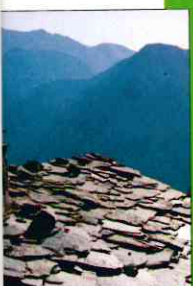
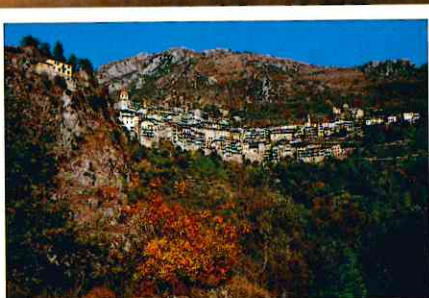
MERCANTOUR - FRANCE

LES ALPES D'AZUR

# ROYA

La vallée de toutes  
les Merveilles

180 - 3045 m  
les 4 Saisons

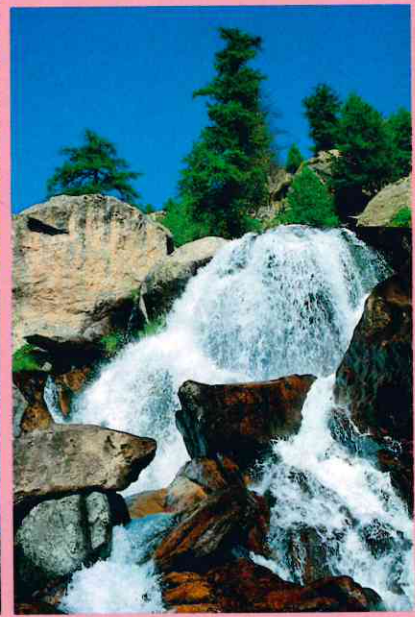
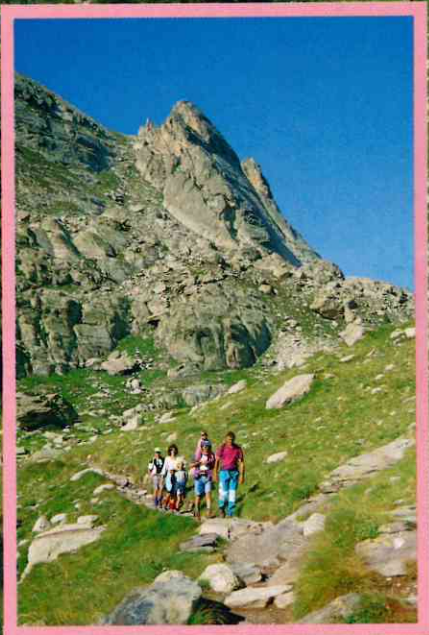
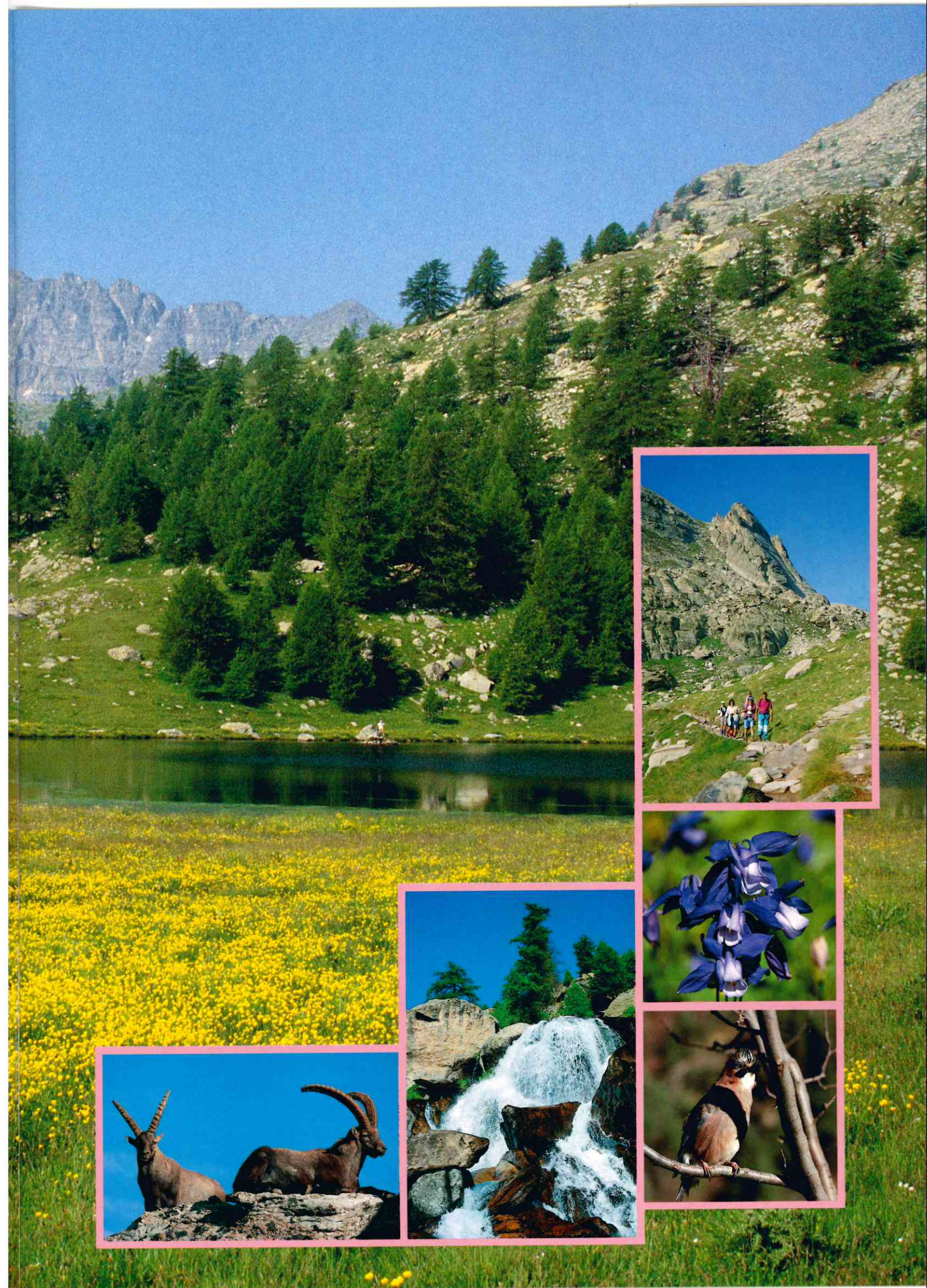


**Bienvenue**

**N** dans une  
Nature d'exception !!!

**Admirer**

Le Parc National du Mercantour, le massif du Marguareis, les chamois, les bouquetins, les marmottes, les aigles, les 2000 espèces de fleurs, les sommets, les rivières, les lacs et tous les paysages fantastiques de la Roya



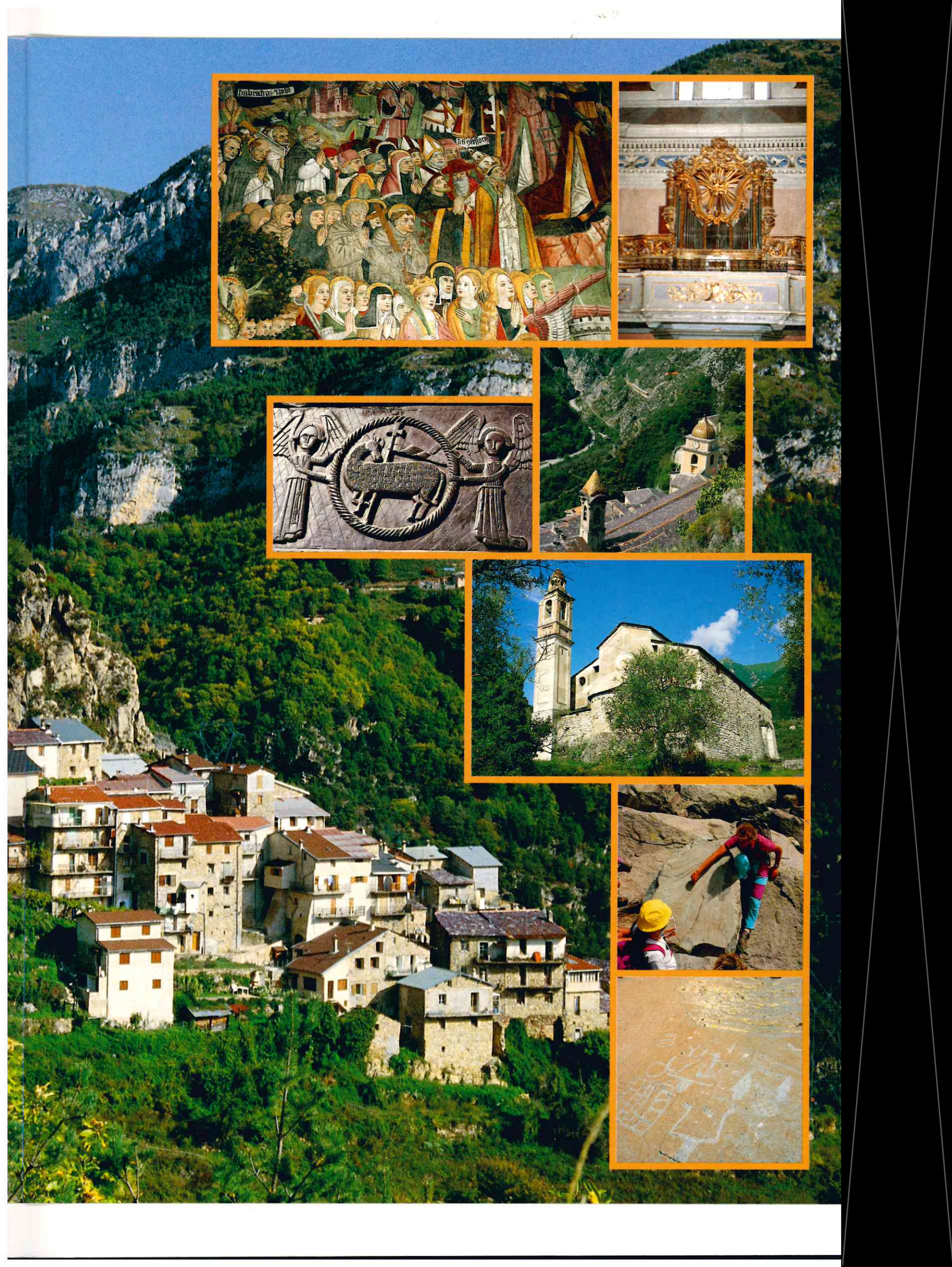
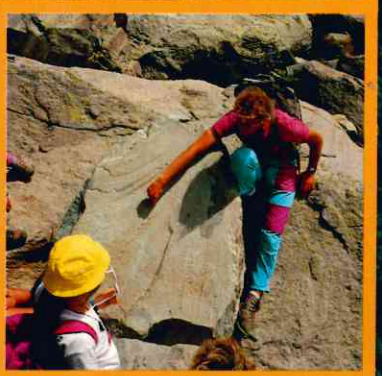


**Bienvenue**

**4 à travers  
4000 ans d'histoire !!!**

**Comprendre**

La Vallée des Merveilles et ses 40 000 gravures de l'âge du bronze, la Chapelle Notre Dame des Fontaines, les monuments du premier Art Roman, les maisons médiévales, les villages perchés, les fortifications, les églises baroques, les linteaux, les orgues et tous les sites historiques de la Roya



**Bienvenue**

**P** dans un  
Pays authentique !!!

## Savourer

les fromages, les châtaignes, les tourtes, les "sujelli", la "crescente", "les merveilles de l'artisanat", les rencontres avec les bergers, les fêtes traditionnelles, et toutes les réalisations typiques de la Roya .





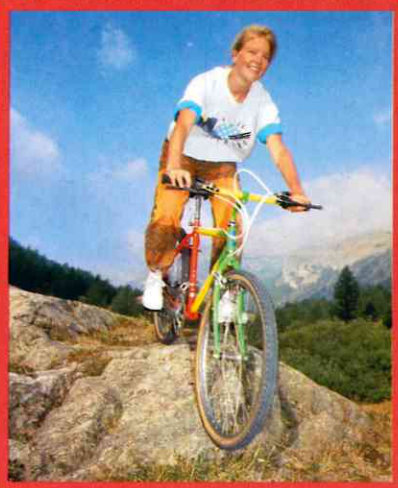
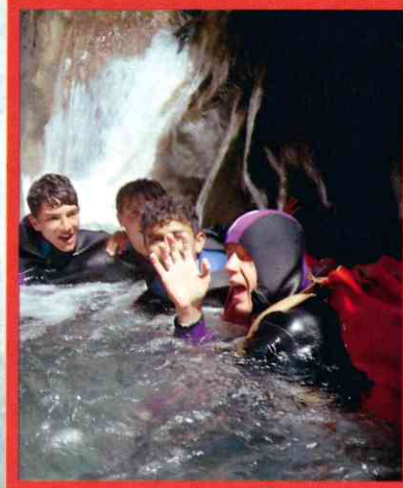
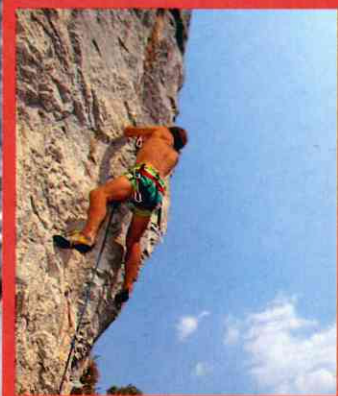
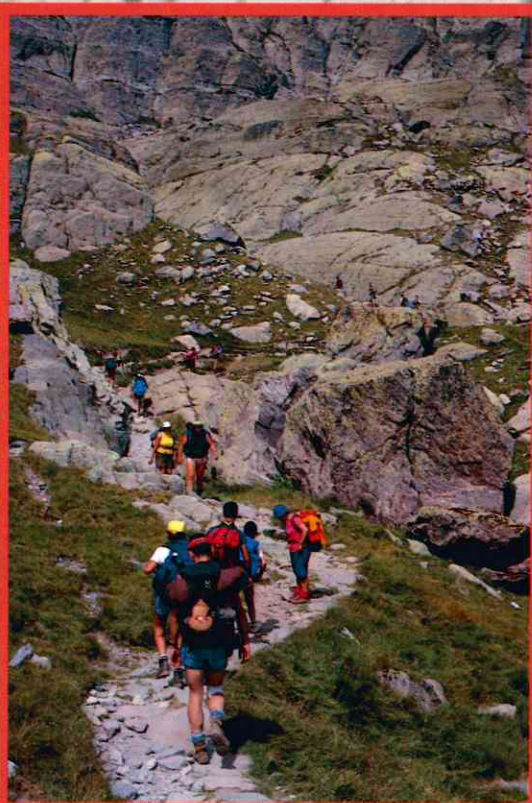
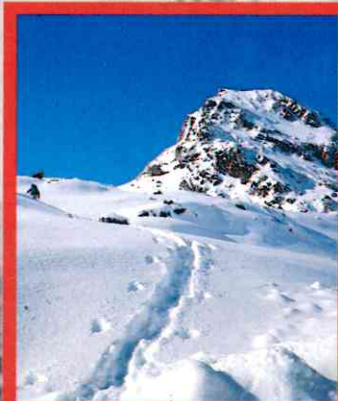
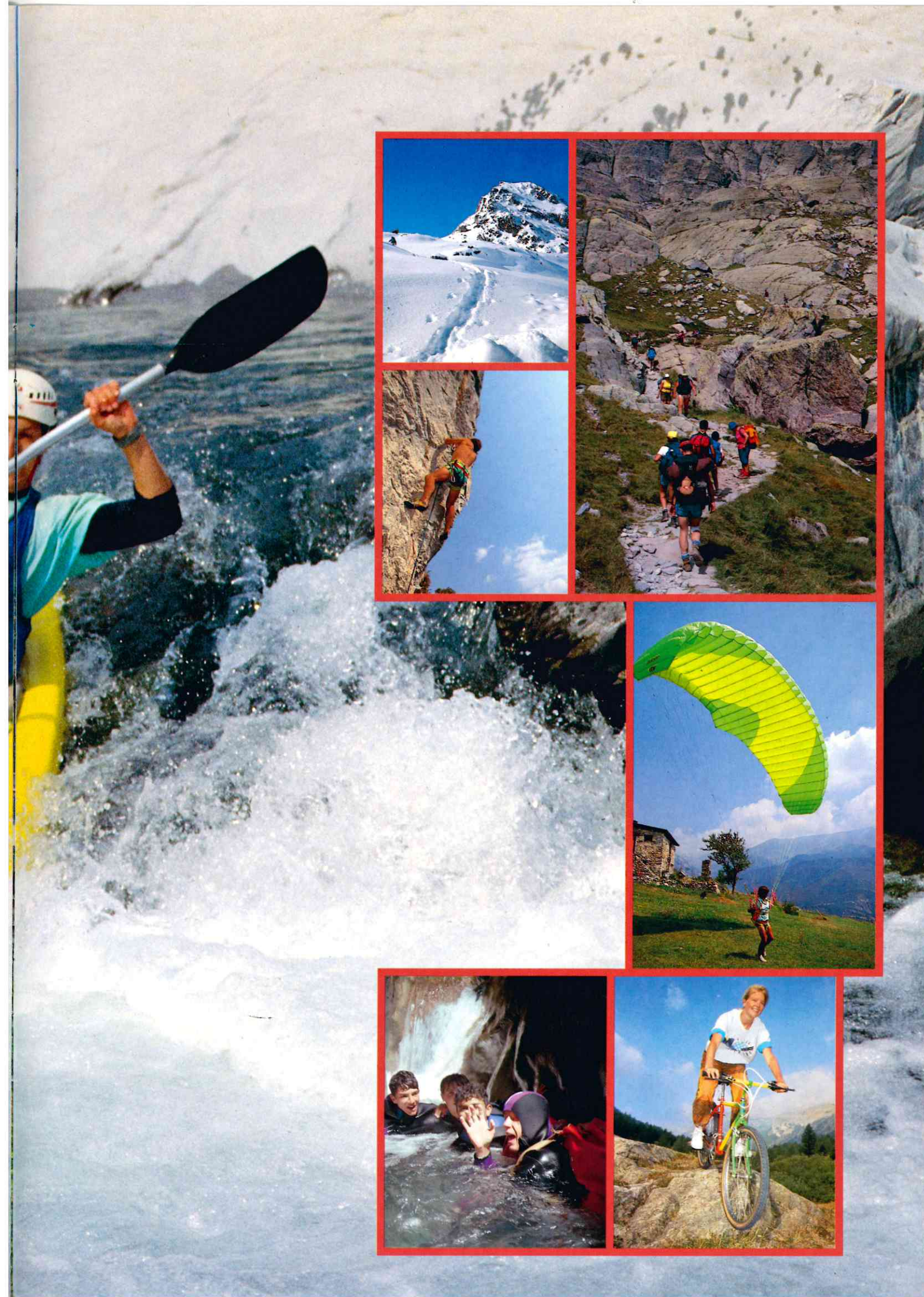
A photograph of a kayaker in a yellow kayak navigating white-water rapids. The kayaker is wearing a blue life vest and a white helmet. The water is turbulent and white with foam, splashing around large, grey rocks. The background shows a hazy, mountainous landscape under a grey sky.

**Bienvenue**

**U** dans une  
allée d'émotions !!!

## *Partager*

la Randonnée, le V.T.T , le  
Canyoning, l'Escalade, le Kayak, le Hot  
Dog, le Parapente, le Golf, l'Equitation, la  
Pêche, la Spéléo, le Tennis, le Ski de fond,  
la Raquette et tous les sports de loisirs de  
la Roya



# INFORMATIONS

OFFICE DU TOURISME  
DE LA HAUTE ROYA  
93.04.73.71



FONTAN  
93.04.50.01

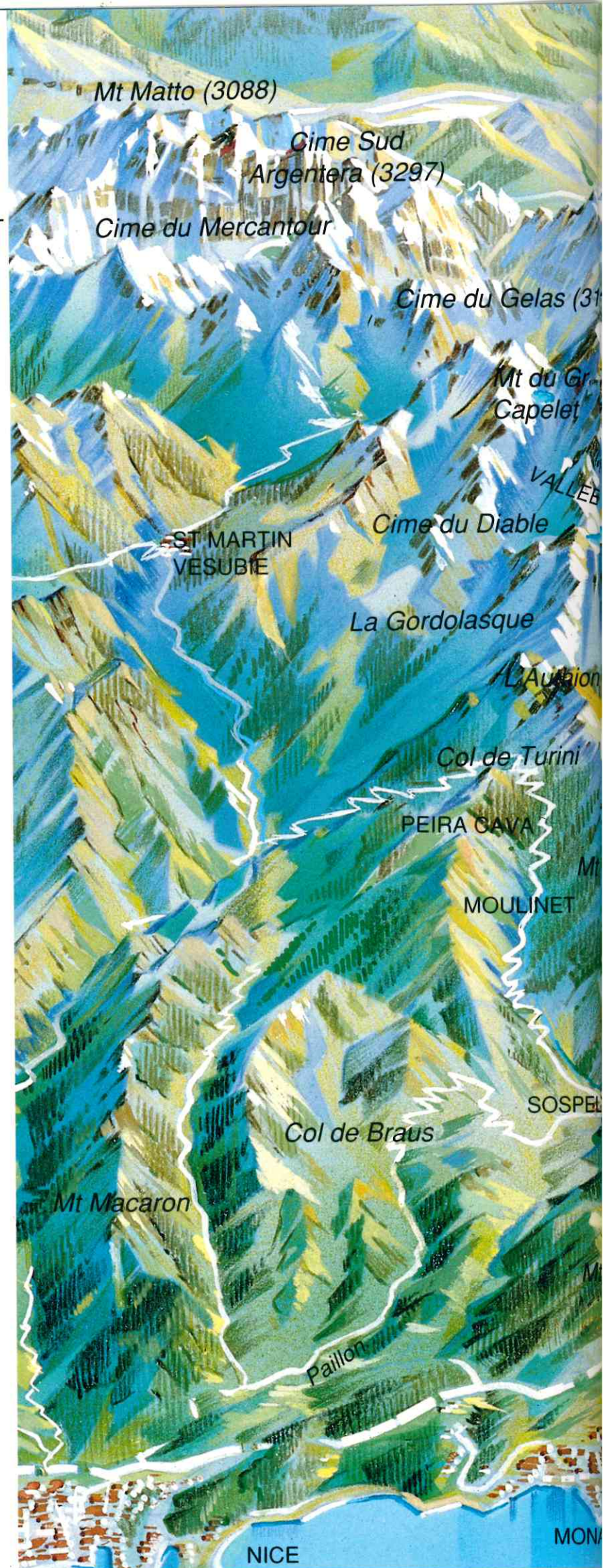
OFFICE DU TOURISME  
DE BREIL  
93.04.99.76

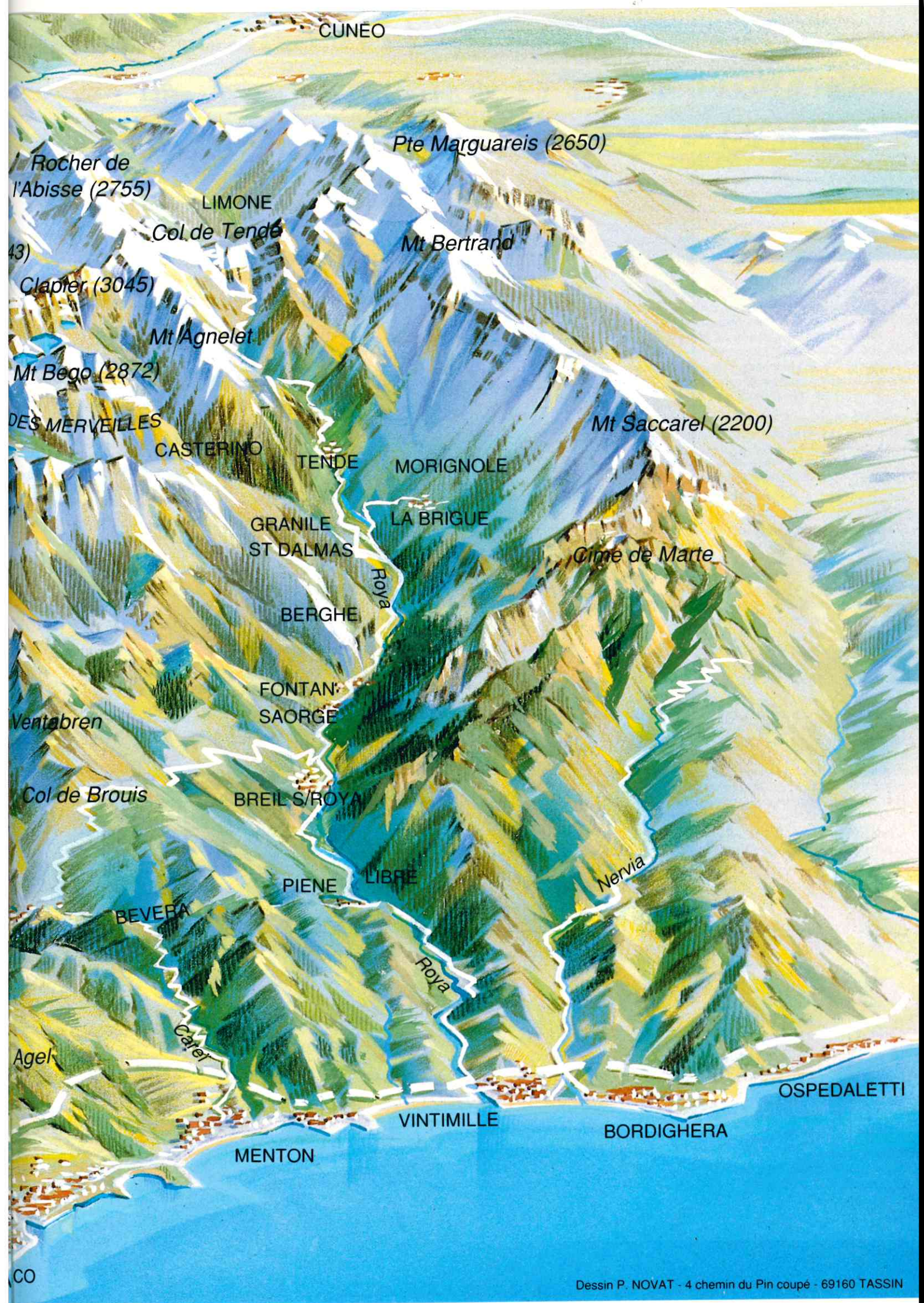


SAORGE  
93.04.51.23

LA BRIGUE  
93.04.61.01

	BREIL	PIENE	FONTAN	SAORGE	SI-DALMAS	CASTERNO	LA BRIGUE	TENDE
Hôtel N** Albergo N** Hotel N**	•				•		•	
Hôtel N* Albergo N* Hotel N*			•	•	•	•	•	•
Meublé - Gîtes Meuble Rural gite	•		•	•	•		•	•
Gîte d'étape Posto tappa Overnight accomodation				•		•		•
Hébergement pour groupe Allogio per gruppo Group accomodation	•				•	•	•	•
Camping Campeggio Camping site	•		•		•			•
Gare Stazione Station	•		•	•	•		•	•
Monuments historiques Monumenti storici Storical monuments	•	•	•	•		•	•	•
Point de vue Belvedere View point		•		•				
Musée Museo Museum	•						•	
Départ randonnée Inizio di gita Hike departure point	•	•	•	•	•	•	•	•
Départ V.T.T. Inizio di Gita Mountain bike	•	•	•	•	•	•	•	•
Site d'escalade Scuola di roccia Mountain climbing site	•					•	•	
Descente de clue Canyoning Canyon site	•		•	•				
Parapente Parapendio Paragliding				•				•
Kayak Caiacco Kayak site	•		•	•				
Equitation Ippica Horse riding site						•	•	•
Ski de fond - Raquette Sci di fondo - Racketta Cross country skiing resort - Snow shoes site						•	•	
Golf Golf Golf								•
Piscine Piscina Swimming pool	•							
Tennis Tennis Tennis	•		•	•	•		•	•
Spéléologie Speleologia Potholing site							•	





CUNEO

Pte Marguareis (2650)

Rocher de l'Abisse (2755)

LIMONE

Col de Tende

Mt Bertrand

Clapier (3045)

Mt Agnelet

Mt Becco (2872)

Mt Saccarel (2200)

DES MERVEILLES

CASTERINO

TENDE

MORIGNOLE

GRANILE

LA BRIGUE

ST DALMAS

Cime de Marte

BERGHE

Roya

FONTAN

SAORGE

Ventabren

Col de Brouis

BREIL S/ROYA

PIENE

LIBRE

Nervia

BEVERA

Roya

Agel

Castel

OSPEDALETTI

VINTIMILLE

BORDIGHERA

MENTON

CO



Document réalisé par l'Association pour le Développement Touristique de la Vallée de la Roya avec l'aide de l'Etat (Ministère du Tourisme), de la Région P.A.C.A et des communes et offices de tourisme de la Roya .

Photographies :  
 L. BERENGER - Ch. BOTTON - M. BRAUN - J.J. DELLEPIANE - Y. DUVIVIER -  
 B. GIANI - A. GONDOLO - M. JANDOT - E. LANTERI-MINET - L. PASTORELLI -  
 G. ROSSI - J. SARRUT .

# LES ACCIDENTS

Joséphine SASSI (A Souceta Briienca)

## LORS DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DE LA VOIE FERREE NICE - CONI

Avant 1928, les déplacements sur le territoire de Breil et au-delà s'effectuaient à pied, à dos d'âne ou de mulet, en charrettes, camions et rares voitures automobiles, en diligence hippomobile puis automobile. Quelles merveilleuses possibilités de liaisons nous a procuré l'ouverture de la ligne ferroviaire Nice - Coni le 30 octobre 1928 ! Pensant avec reconnaissance à tous ceux qui ont oeuvré pour cette voie ferrée, des plus hauts ingénieurs aux plus modestes ouvriers et cheminots, nous allons évoquer ici la mémoire de ceux qui sont morts lors d'accidents sur les chantiers et sur la ligne.

### L'ACCIDENT DU VIADUC DE BANCAO (21 DECEMBRE 1925)

Parmi les nombreux ouvrages d'art exécutés sur la ligne Nice - Coni, le viaduc de Bancao (sept arches en pierres de taille dont certaines piles mesurent plus de 20 mètres) unit les deux rives du profond vallon de Bancao où coule un torrent irrégulier. De là, après plusieurs courbes, la voie ferrée atteint le long tunnel du Grazian (3882 mètres) d'où elle débouche en territoire sospellois. Du Grazian à Breil, la pente moyenne est faible: 4 millimètres par mètre sur 4 kilomètres.

En décembre 1925, le tunnel était construit. Des équipes d'ouvriers travaillaient à des travaux de parachèvement: dans le tunnel, des hommes injectaient à l'aide de machines, de pompes et de tuyaux, du ciment liquide dans la voûte de la galerie, pour éteindre l'humidité qui y persistait. Ces travaux ont duré deux ou trois ans, à raison de deux cents sacs de ciment par jour. D'autres équipes achevaient des travaux de terrassement dans le tunnel ou de petits chantiers voisins.

Le 21 décembre 1925, les hommes qui injectaient le ciment travaillaient à un kilomètre de la sortie côté Sospel. Pour se rendre au Grazian, ils utilisaient, à dix, un "lorry" sur rails de l'entreprise Borie, qu'il fallait pousser aux légères montées. En arrivant au chantier, dans le tunnel, on dérailait le lorry et chacun se mettait à son travail.

Tous les matins, une locomotive conduite par le mécanicien Anselmo Vinaï avec l'assistance du chauffeur Jean-Baptiste Gastaldi (dit "Zabi"), apportait au Grazian le ciment nécessaire pour travailler les jours suivants. En partant de la gare de Breil, elle traînait plusieurs gros wagons allemands, parfois une dizaine, pleins de déblais de terrassement, qu'elle laissait au viaduc de Bancao pour qu'ils soient vidés dans le vallon.

Le 21 décembre, la machine avait amené ces wagons et ceux de ciment. D'habitude, elle retournait après avoir déchargé le ciment, reprenait au viaduc les wagons vides qu'elle ramenait en gare de Breil. Mais, ce jour-là, la locomotive avait filé sur Sospel où avait lieu l'inauguration du pont de Caï, viaduc en fer au-dessus de la Bévéra entre le Grazian et Sospel. Il y avait beaucoup de matériel à emporter pour débarrasser le chantier.

Dans le tunnel du Grazian, après leur travail, les "cimentiers" attendaient le retour de la locomotive pour remettre leur lorry sur les rails et s'accrocher au train. Ils n'étaient pas seuls à attendre la locomotive. L'équipe de terrassement de Jean Revelli l'attendait à la tête du Grazian côté Breil. D'habitude, ils mettaient leur lorry sur rails, quelques hommes restés à terre lui donnaient l'élan puis, rapidement montés, ils laissaient glisser doucement leur véhicule, descendant quelquefois pour le pousser dans les courbes. Pourquoi les ouvriers de l'entreprise Borie revenaient-ils chaque soir du tunnel du Grazian

à bord de cet incommode chariot, simple boîte en bois grossièrement construite, destinée au transport des petits matériaux et outils, munie simplement d'un frein à main ? Pour revenir par le chemin le plus direct de leur chantier à leur domicile, les travailleurs auraient dû, ou bien parcourir 4 kilomètres sous les voûtes de trois tunnels obscurs et sur des viaducs sans parapet de protection, ou bien suivre des sentiers presque impraticables par temps de pluie. Il était donc plus rapide d'emprunter le wagonnet rustique, au vu et au su de tous.

Le 21 décembre, M. Sarda, ingénieur du P.L.M. venu voir certains points de la ligne Breil - Vintimille, fut invité par Jean Revelli à monter au Grazian pour profiter du lorry. Las d'attendre, les terrassiers avaient mis l'engin sur les rails, étaient tous montés dessus et partis. Au viaduc de Bancao, les trois wagons à déblais, vidés, étaient placés dans une situation particulièrement encombrante. Comme d'autres fois, le lorry fut donc dérailé en un endroit où l'espace près de la voie permettait de l'entreposer; les trois wagons furent poussés en direction du Grazian pour libérer la voie près du lorry; celui-ci fut enfin remis sur rails et reparti après avoir été poussé dans la descente.

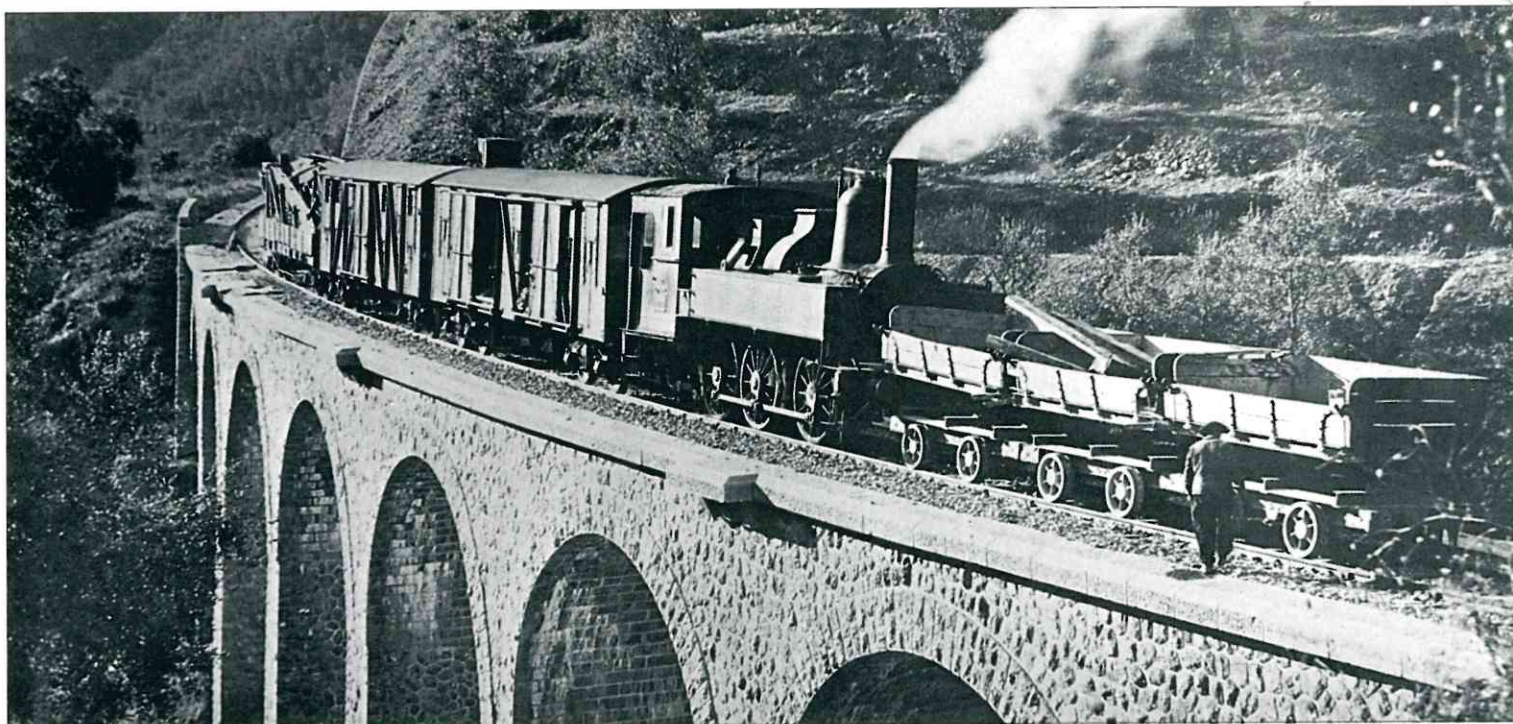
Pendant ce temps, la locomotive remorquant deux wagons vides et une plateforme chargée de rails, ferrailles et pièces de bois, arrivait dans le Grazian à un kilomètre de l'extrémité sospelloise. Les cimentiers lui firent signe de s'arrêter, placèrent leur propre lorry sur les rails et y montèrent. Antoine Sénéca ("Fiourènsa") et Pierre Cottalorda ("Raiz"), chacun de son côté, s'étaient accrochés des mains à un tampon de la plateforme pour faire entraîner leur lorry.

La locomotive descendit le Grazian à une vitesse peut-être un peu excessive, en tête de cet attelage de 75 tonnes complété du lorry chargé de dix hommes. Le mécanicien avait oublié qu'il devait reprendre des wagons à Bancao... Soudain, les tampons de la machine heurtèrent violemment un wagon, qui se trouva propulsé avec les deux qui le précédaient. Le mécanicien freina à fond, mais sur les rails mouillés par la tombée de l'humidité, les roues s'enrayèrent et glissèrent. A ce moment-là, le lorry de Jean Revelli avait peut-être parcouru trois ou quatre mètres sur le viaduc, lorsque la locomotive surgit. En quelques secondes, certains ouvriers sautèrent vers l'aval, quelques uns vers l'amont et quelques uns restèrent dessus. Le lorry fut heurté par les wagons poussés par la locomotive. Sa faible carcasse ne résista pas; le fond s'ouvrit, les montants volèrent en éclats et furent projetés en l'air ou dans le vallon. Le convoi écrasa la reste... L'accident s'était produit à 15h45.

Un témoin, le cantonnier Cicion, a vu plusieurs hommes jetés en l'air, tomber sur une première saillie rocheuse puis, rebondissant, aller s'abîmer beaucoup plus bas. Il a entendu des cris, des appels, contraint à demeurer impuissant. Du quartier de Praghio, Irène Sartore a entendu un grand bruit, vu des hommes et des objets s'élever dans un gros nuage de poussière au-dessus du viaduc, pour ensuite retomber. Poussant les wagons, la locomotive continua son chemin sur 70 mètres, les freins serrés à bloc, puis s'immobilisa, arrêtée par les wagons qui avaient dérailé. Ceux-ci avaient roulé sur le tablier du viaduc, imprimant dans la pierre sur une dizaine de mètres le sillon de leurs roues, qui s'y voit encore.

Écoutons Charlot Ghirardi: "Moi, j'ai sauté vers l'amont sur le pont, puis par dessus le parapet dans le talus, là où c'était plus plat. Avec "Baco", nous avons sauté

Au viaduc de Bancao, le 22 décembre 1925, le train de chantier dont la locomotive 030T P.L.M. n°3711 a causé la veille un accident mortel en heurtant un convoi de wagonnets. Collection Gérard DE SANTOS



## Le Terrible Accident du Viaduc de Bancaù, près de Breil, a causé la mort de sept hommes

Le Parquet s'est rendu hier sur les lieux et a procédé, concurremment avec les services techniques, à une enquête dont les résultats ne sont pas encore connus

ON N'A PAS RETROUVÉ LE CHAUFFEUR VINAI, DONT LA FEMME A ÉGALEMENT DISPARU



CEUX QUI SONT SORTIS INDÉMNES DE L'ACCIDENT  
En haut, de gauche à droite : MM. PRATESI, BOERI, AMERIO, L. ROSTAGNI, COTTALORDA, BERTAINA.

Écoutons Antoine Séneca, cimentier : "Nous, nous étions derrière le train. Quand nous avons entendu un grand bruit, nous avons vite sauté de notre lorry. Nous avons aperçu, à côté du viaduc, venu d'un autre chantier, Louis Toesca ("Sicrou"), les bras en l'air. Il nous cria : "Arrêtez, ils sont tous morts" ! Nous sommes partis chacun de son côté, pour porter secours. Nous avons trouvé le vieux Sobra et Pierre Allavena. Nous avons relevé Sobra, il nous est mort dans les bras. En même temps arrive son fils, chef d'un autre chantier. Nous avons vu passer Vinaï qui s'arrachait les cheveux en pleurant ; il a pris la direction de l'Italie. En bas, dans le ravin, gisaient les corps de cinq hommes. L'ingénieur Sarda, miraculeusement réchappé de l'accident, m'a dit : "Toi, Séneca, viens avec moi, on va à Breil. Toi, tu vas avertir les autorités civiles et moi le P.L.M.". Et au chauffeur Gastaldi, sur la locomotive : "Toi, tu restes là, tu gardes la machine". A Breil, je suis allé avertir le maire et la gendarmerie, en haut du boulevard Rouvier".

Charlot aussi est vite monté à Breil pour aller rassurer sa femme Catherine, enceinte, et aviser les gens de l'accident. Les femmes lui demandaient : "Et mon mari (ou mon fils), est-il vivant" ? Il a pris un demi-litre d'eau-de-vie, est revenu à Bancaù. A son retour, les blessés étaient déjà sur un lorry : il leur a fait boire un peu d'eau-de-vie et on les a conduit à l'hôpital de Breil. Puis, Charlot descendit auprès de "Dorou" Ipert qui agonisait sur la pente rocheuse du ravin et se plaignait d'avoir très froid. Charlot ôta sa veste, en couvrit le moribond et le veilla jusqu'à son dernier soupir.

Jean Rey ("Bouïro") travaillait pour la compagnie d'électricité au pont routier de Rougna. Vers 4 heures arrivèrent les gendarmes et le maire Arthur Rey. Ils sont demandés "Qu'y a-t-il ? La machine a tamponné le lorry". De Breil, tous les hommes valides, aussitôt avisés, partirent pour porter secours, avec des lanternes de mineur, les uns à pied par la voie ferrée, d'autres dans deux gros camions jusqu'au pont de Rougna. Avec leurs lampes, ils allèrent chercher les corps dans les éboulis aux pentes escarpées ? La nuit rendait cette opération encore plus difficile. Cinq malheureux gisaient dans les rochers :  
- Jean Revelli ("Turin"), 30 ans, originaire de Breil, marié et père d'un garçon de 6 mois.  
- Isidore Ipert ("Piébé"), 30 ans, originaire de Breil, marié et père d'un garçon de 5 ans.  
- Paul-Louis Rey ("Cato"), 18 ans, originaire de Breil, célibataire.  
- Henri Olive, 42 ans, surveillant à la compagnie P.L.M., né à Marseille mais domicilié à Breil où il avait établi son foyer.  
- Jean-Baptiste Orengo ("Baco"), 30 ans, dont la femme attendait un enfant ; il décéda à l'hôpital de Breil deux heures après l'accident.

Jean Sobra, ouvrier italien, 62 ans, était décédé sur le viaduc. Henri Vallomi, 36 ans, Italien, venu à Breil avec sa femme un mois auparavant, transporté vers l'hôpital St.Roch de Nice, décéda en cours de route. Revelli, Ipert et Orengo, trouvés presque au bord de la voie italienne, transportés par des hommes jusqu'au pont de Rougna, furent amenés à Breil en camion. Les deux autres, montés par d'autres hommes jusqu'au viaduc, furent transportés avec Sobra sur un lorry par la ligne française jusqu'à Breil.

Six corps furent déposés dans le chœur de la chapelle de la Miséricorde (Pénitents Noirs), allongés sur le sol entre l'autel et la balustrade. Le 22 décembre, j'y allai avec ma tante. Quelle impression étrange et terrifiante de voir ces six hommes vigoureux étendus l'un à côté de l'autre, en vêtements de travail et grosses chaussures cloutées, la casquette sur la tête, le visage couvert d'un linge. Les officiels les identifiaient un à un en soulevant légèrement le voile. Puis, pieusement, la Miséricorde fut transformée en chapelle ardente. Au pied de la sainte table furent dressés des tréteaux sur lesquels on plaça les corps, chacun enveloppé d'un linceul. Toute la journée du mardi, les parents et amis des disparus n'ont cessé de venir s'agenouiller près des corps. Des scènes déchirantes se sont déroulées quand des veuves, des parents en larmes, sont venus reconnaître le corps de ceux qu'ils chérissaient entre tous. Louise, cinq ans, accompagnant sa grand'mère, fut fortement impressionnée par la vue de ces corps enveloppés d'un drap et surtout de leurs grosses chaussures.

Parmi les quatre autres blessés, Barthélémy Gastaud ("Loungarin") et Michel Boetti ("Bali"), la jambe droite fracturée, Lazare Grillo ("Bazili") ont été descendus tous les trois à Nice. Ils ont reçu à l'hôpital Pasteur, le 22, la visite de M. Ribard, chef de cabinet du préfet, et de M. Coignet, directeur de l'hôpital St.Roch, et le 23 décembre, la visite de M. Borie. Leur jambe s'étant infectée, Boetti et Gastaud ont dû rester quatre mois à l'hôpital. Jean-Baptiste Verrando a été soigné à l'hôpital de Breil.

Voici les noms des rescapés : Charlot Ghirardi ("Deuntin"), Pratesi, Clément Boéri ("Fidèle"), Amerio, Louis Rostagni ("Pisounet"), Paul Cottalorda ("Bounbé"), Nicolas Bertaina, Marius Domerego ("Lalin"), Benoît Rostagni ("Padré"), Jean-Baptiste Revelli ("Nouré Purgateuri"), Antoine Ferrari ("Braga"), Balbis, Pierre Allavena ("Cagouz"), Joseph Sarda (sous-chef de section P.L.M.). Soit 7 + 4 + 14 = 25 hommes sur le lorry accidenté !

Le parquet de Nice a délégué à Breil M. Bensa, juge d'instruction, et M. Massier, substitut du procureur de la République, qui, accompagnés de M. Audoli, greffier, ont procédé à l'enquête officielle. Concurremment, une enquête technique a été menée par MM. Israël, ingénieur du contrôle à la préfecture ; Bastien, ingénieur en chef ; Nivert, ingénieur à la compagnie P.L.M. ; Lemarquon, ingénieur à l'entreprise Borie ; Blondel, chef de service de l'entreprise.

Mais revenons à la Miséricorde. Le permis d'inhumer ayant été délivré, les corps des infortunés ont été mis en bière le 23 décembre. Mais, au préalable, chacun est allé une dernière fois saluer ceux qui reposaient dans la chapelle ardente. Des scènes poignantes se sont encore déroulées lorsque les parents des victimes sont allés leur dire un suprême adieu.

Les obsèques des malheureux Revelli, Ipert, Rey, Olive, Orengo et Sobra ont eu lieu à Breil le 24 décembre, dans une émouvante simplicité. Celles d'Henri Vallomi, dont la dépouille reposait à la morgue de l'hôpital, ont eu lieu ultérieurement. Le 24 décembre, nous, enfants, ne sommes pas entrés à l'église. J'ai vu sortir le cercueil de Jean Revelli. Je revois toujours sa femme qui, en chemise, ses longs cheveux noirs pendants, s'était précipitée à la fenêtre du deuxième étage, derrière l'hôtel Roya, où ils habitaient. Plus qu'à moitié penchée en dehors, les bras tendus, elle criait désespérément

## Après le Terrible Accident de Breil

Les Obsèques des Victimes auront lieu ce matin, à 10 heures



CINQ DES VICTIMES DE L'ACCIDENT. — De gauche à droite : MM. Ipert, Revelli, J.-B. Orengo, Jean Sobra, Olive.

ensemble : j'ai sauté plus loin que lui. Il a sauté dans la partie abrupte, a cherché à se retenir, mais à la fin il a pris la rigole du talus où il a glissé comme un serpent vers l'abîme et il en est mort. Ceux qui ont sauté vers l'aval, comme Isidore Ipert, ont été précipités dans le vallon par le lorry qui, sous le choc, s'était tourné de travers avant d'éclater. Le surveillant Olive et Jean Revelli, restés sur le lorry, sont montés au moins 3 mètres en l'air pour retomber. Tous deux sont morts sur le coup, Ipert non. Boetti, Gastaud et Grillo s'étaient mis de côté vers l'amont, contre le parapet. Ils ont été blessés aux jambes par une barre déplacée : comme les tampons des wagons de chantier étaient plus bas que ceux de la locomotive, l'entreprise avait fait placer une traverse large et épaisse qui s'appliquait aux tampons. Quand la machine a heurté ces wagons, un boulon s'est cassé et la traverse qui traînait par terre a blessé aux jambes les hommes debout contre le parapet. Ils ont perdu connaissance. Clément Boéri est resté accroché en travers du parapet. J'étais au centre du lorry et j'ai sauté vers le parapet amont, puis au-delà ; je n'avais même pas encore touché le gravier que le lorry avait déjà éclaté. Pour moins d'une seconde, je suis encore en vie, mais ceux qui étaient autour de moi sont morts".

"Jan ! Jan !", retenue à chaque épaule par des mains puissantes. Germaine se souviendra toujours des six cercueils alignés devant le parvis. Auguste, qui avait quatre ans, se souvient que toutes les femmes pleuraient. La foule immense, sortie de l'église, envahit la place. Puis, le long cortège s'ébranla à pied par la ruelle de l'Eglise, le haut de la rue Inférieure, le pont Supérieur, vers le cimetière. Chaque cercueil porté par des amis, suivi de la famille, des amis et connaissances en pleurs. Ils furent inhumés dans le carré des jeunes, à gauche en entrant au cimetière.

Baptistin, dix ans, était élève de l'école communale de garçons à la Ca d'Breï; sa classe ouvrait sur la ruelle, en face de l'appartement des Revelli. Auparavant, souvent Angéline se mettait à sa fenêtre, parlant avec les passants, le marchand d'étoffes du rez-de-chaussée. L'été, l'instituteur faisait parfois fermer les fenêtres de la classe pour que ses élèves ne soient pas distraits par ces joyeuses animations. Après l'accident, les fenêtres Revelli ont été fermées et il n'y eut plus aucun signe de vie. Il avait été frappé par cette cassure.

Un jour ou deux après l'accident, Valentine, six ans, est allée avec sa famille sur les lieux de la catastrophe, en suivant un étroit sentier glissant surmontant des pentes escarpées. Son beau-frère leur montra au-dessous du viaduc, en amont et en aval, les roches tachées de sang où étaient tombés ses malheureux camarades, et le gros rocher près duquel il était longtemps resté, dans la nuit très froide, n'osant pas bouger de peur de glisser. Il en a contracté une maladie dont il est mort quelques années après. Charlot, sans veste, avait eu un gros refroidissement suivi d'une grosseur au poumon et des crachements de sang pendant quatre mois. Deux chanceux, Paul Curti, malade, et V. Beghelli, ne s'étant pas réveillés, n'étaient pas allés au chantier ce jour-là ! Quant au mécanicien Vinaï, enfui en Italie, dont la femme s'enfuit à son tour dans la journée du 22 décembre, nul n'en eut plus de nouvelles...

## LES DANGERS SUR LES CHANTIERS

### - Les explosions:

Pour faire éclater les rochers, on utilisait des bâtons de dynamite que l'on plaçait dans des encoches creusées avec un marteau-piqueur actionné par un compresseur, puis on allumait de loin une mèche.

Un jour, dans la baraque de chantier qui lui tenait lieu de bureau, le surveillant Gilio faisait chauffer de l'eau dans un ancien bidon à pétrole, sur un poêle en fonte rougi par la chaleur. Les bâtons de dynamite, destinés à être chauffés au bain-marie, attendaient près du poêle. Charlot, ne trouvant pas Gilio dans son bureau, prit sa veste dans le compresseur et partit le chercher dans le tunnel. Cependant, Gilio était revenu de la forge à son bureau. A dix mètres à l'intérieur du tunnel, Charlot, entendant une grosse explosion, se retourna: dans la fumée, il reçut le tronc, les bras et les jambes du surveillant, sa tête au visage moustachu, coupés, brûlés ! L'explosion avait éteint les lampes des mineurs à l'avancement dans le tunnel, et ils crurent que c'était le coffre à dynamite, à cent mètres à l'intérieur du tunnel, qui avait sauté.

### - Les éboulements:

Avant 1914, un gros éboulement s'était produit dans le tunnel du Grazian: il y eut huit morts, dont Honoré Rostagni ("Gazan"). Une nuit, Charlot apportait des fers à la forge et les ramenait aux ouvriers, trois kilomètres à pied à l'intérieur du tunnel. Il entendait des craquements, des chutes de pierres. Il avait peur et a trimé toute la nuit. A six heures, enfin, ils sont partis. A huit heures, sa mère l'a réveillé: "Charlot, le Grazian s'est bouché!"

Une autre fois, sa lampe pendue au cou, il descendait, portant trois barres de fer. Dans les tunnels, on construisait des garages pour y mettre les wagons vides et laisser passer les wagons pleins. Comme il passait à côté d'un garage, des blocs rocheux sont tombés, lui soufflant les fers et la lampe. Il est monté le dire aux ouvriers de l'avancement. Il restait juste un petit trou, par où il était passé. Ils ont rempli trois "bagnoles" de trois mètres cubes avec les débris.

## UN AUTRE DANGER DANS LES TUNNELS: LE "POUILLAN"

On appelait "pouillan" un mélange de gaz asphyxiants qui se dégagent de la montagne, des rochers forés et entrechoqués, des poussières provoquées par les marteaux-piqueurs, des émanations des tirs de mines, des gaz de combustion. Ce mélange contenait des oxydes d'azote.

On aéraient les tunnels avec de gros tuyaux de sept à huit mètres, que les ouvriers de l'avancement ajoutaient l'un à l'autre au fur et à mesure qu'ils progressaient dans la galerie. Une fois, Charlot, jeune "mousse" de treize-quatorze ans, ressentit un affreux mal à la tête. Et un sommeil ! Il transportait des barreaux de fer entre la forge et le tunnel. N'en pouvant plus, il avait placé les fers dans l'eau afin que le contremaître ne les voie pas, s'était introduit dans un tuyau en réserve hors du tunnel et s'y était endormi. Au moment du changement d'équipe, son père, qui travaillait plus bas, le chercha partout et le découvrit par hasard dans le tuyau. Il le saisit par les pieds pour l'en sortir, on l'aéra et il revint à lui. Il dut rester deux jours à la maison, puis retourna à son travail.

Une autre fois, quand il est arrivé à l'avancement, tous les ouvriers de son équipe gisaient sur le sol. Il est vite allé chercher du secours, on les a placés sur des bagnoles et transportés dehors, à l'air.

## D'AUTRES ACCIDENTS

- Le plus âgé des frères Bonfiglio, frère aîné de Michel et Félix, est mort au début des travaux, dans le tunnel de Cimiez au départ de la gare de Nice. A la suite de cet accident, les ouvriers observeront une grève du 19 juin au 11 juillet 1911.

- Le 30 décembre 1918, les viaducs n'étaient pas encore construits mais on perçait les tunnels. A Banca, en face de Praghio, sur une voie de service située entre les emplacements des deux voies actuelles, un wagonnet a déraillé vers 16 heures. Il y eut deux morts, dont Michel Ipert ("Mèj"), 18 ans, fils de Jean-Baptiste et Claire.

- Le 4 mai 1922, la passerelle de service lancée à l'emplacement du pont de Saorge, se rompit au passage d'une rame de wagonnets, précipitant ceux-ci dans le vide avec les ouvriers qui les accompagnaient. Par chance, ils furent arrêtés dans leur chute par le cintre de bois édifié pour soutenir la future arche, mais on releva néanmoins neuf blessés.

- Le 23 mars 1929, une locomotive "folle" partie en dérive de la gare de Viévola a tamponné un train en stationnement en gare de St. Dalmas-de-Tende. Il y eut au moins un mort, un Tendasque, et de nombreux blessés.

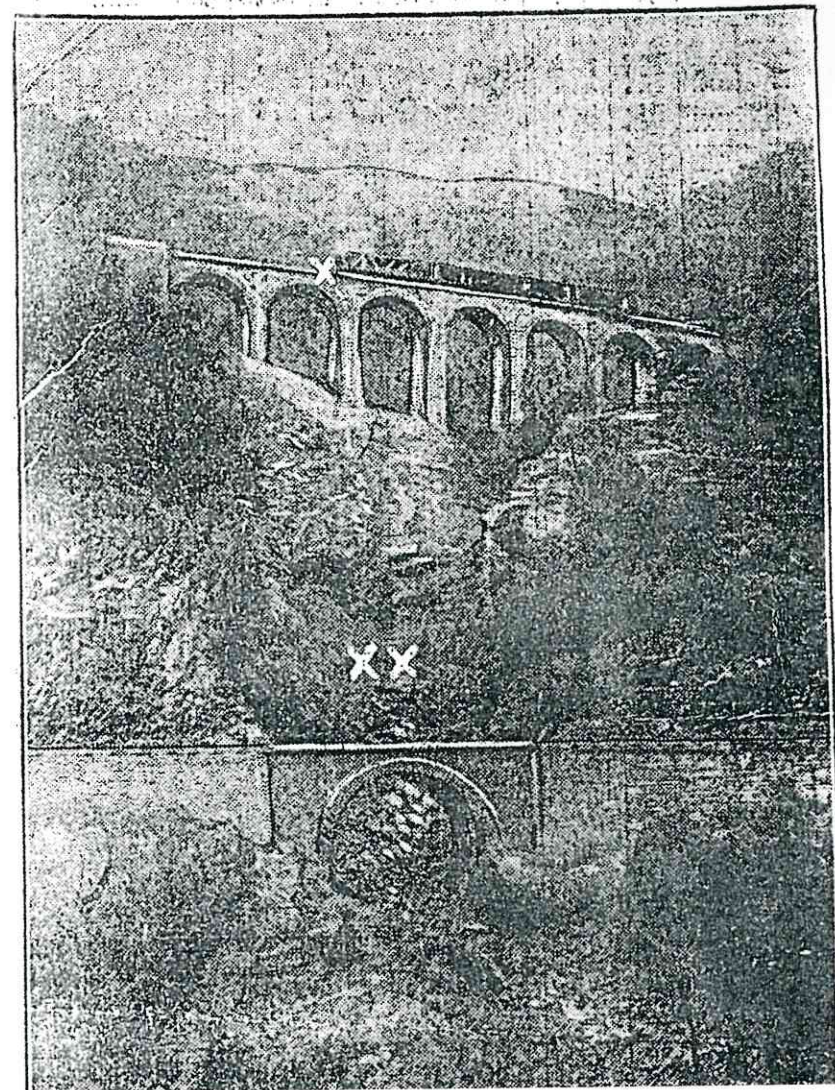
- En 1935, au moment de l'électrification de la ligne en territoire français, les jours fériés ne coïncidaient pas d'un pays à l'autre. Le 19 mars, la St. Joseph était fêtée en Italie mais pas en France. Ce jour-là, ainsi que le prévoyait le roulement des jours fériés, une locomotive italienne devait circuler haut-le-pied de St. Dalmas-de-Tende à Piène; or, une équipe d'ouvriers travaillait au réglage de la ligne électrique dans le tunnel de l'ancienne frontière de Paganin, persuadés qu'il ne circulerait pas de train. L'arrivée soudaine de la machine causa la mort de quatre personnes.

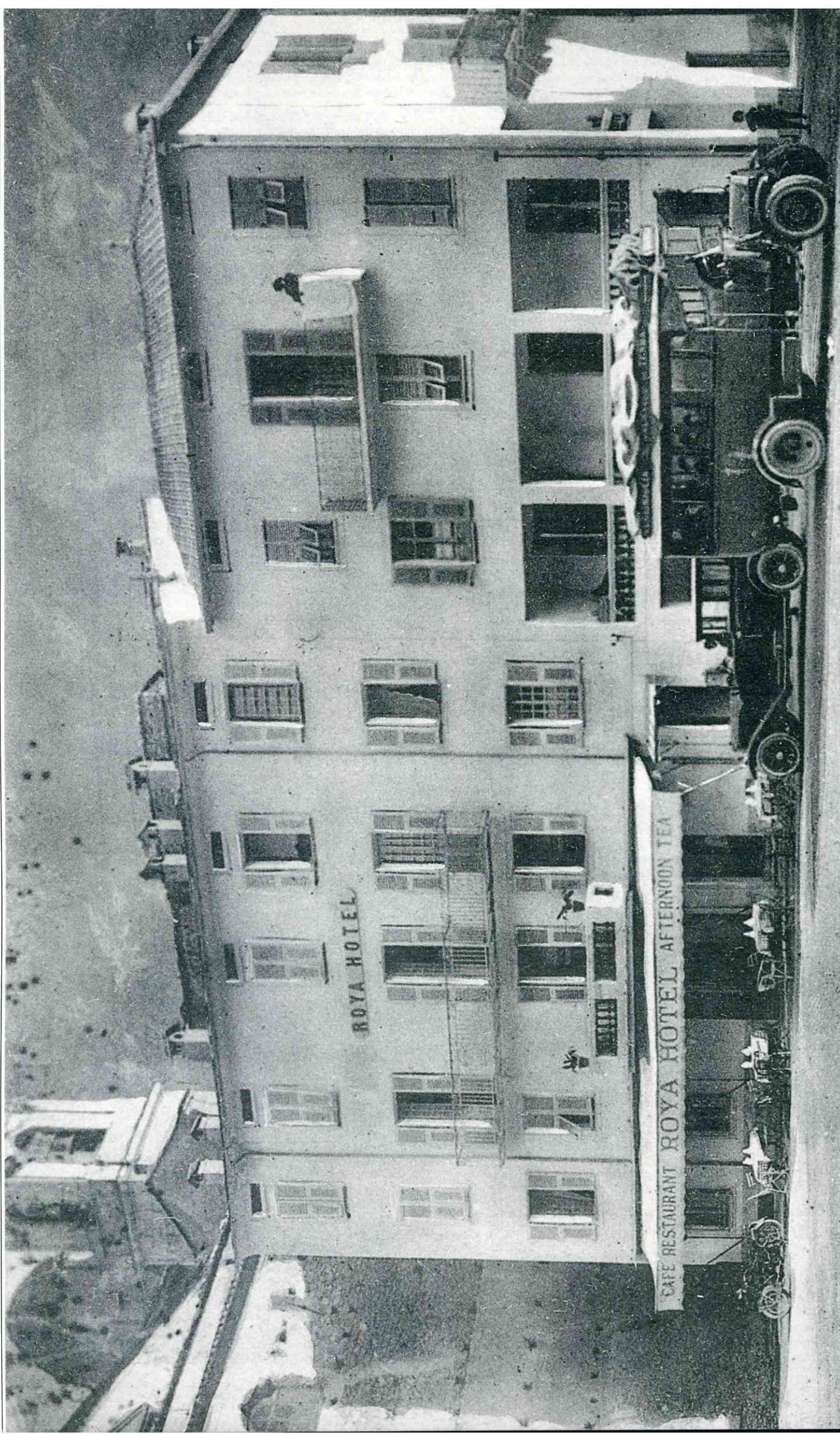
*Cet article a été rédigé par Joséphine Sassi, après consultation de "L'Eclair de Nice et du Sud-Est" des 22, 23 et 24 décembre 1925, pieusement conservés par les familles Sassi-Curti, Castelli-Sassi et Clément Revelli, ainsi que d'après les témoignages de Charlot Ghirardi (recueilli en 1985), Antoine Sénéca, Jean-Marie Rey, Antoine Lizero, Joséphine Sassi, Louise Ghirardi, Valentine Maccari, Germaine Fuochi, Auguste Carengo, Georges Boetti, les recherches de Michel Braun et José Banaudo, et après concertation en réunion-soirée d'"A Souceta Brienna" (La Société Breilloise), cercle culturel breillois, le 5 décembre 1992.*

*Il est probablement incomplet, aussi tous détails supplémentaires seront volontiers accueillis. Nous prions instamment tous ceux qui possèdent ou trouvent de vieux documents, même apparemment de peu d'importance, de les conserver, afin de pouvoir faire profiter tout le monde des renseignements qui constituent leur Patrimoine, mais aussi le Patrimoine collectif.*

*En page suivante, l'hôtel Roya à Breil, avec l'autocar assurant la liaison entre les deux têtes de ligne du chemin de fer, Vintimille et St. Dalmas-de-Tende, ce qui situe la scène durant la période précédant l'achèvement de la voie ferrée, entre 1915 et 1928. Collection Jean-Pierre GARACIO*

## Le Tragique Accident de Breil





BREIL (A.M.). — ROYA-HOTEL.

(Charpiot, *Edit.*, 4, avenue de la Lanterne, Nice)

# LE MONUMENT AUX MORTS DE MOULINET

Pascal DIANA

La saignée démographique de la Première Guerre Mondiale est durement ressentie à Moulinet, car aux 47 enfants du pays disparus au front se sont ajoutées 8 autres victimes, décédées des suites de leurs blessures. Ces pertes humaines sont considérables, puisqu'elles représentent près du dixième de la population du village.

Au lendemain du conflit, la Direction Générale de la Liquidation des Stocks attribue aux communes qui le désirent des trophées de guerre, et Moulinet obtient quatre obus de 270. Cependant, face à l'ampleur des pertes subies, cette dotation apparaît bien insuffisante aux yeux de la population. Aussi, en décembre 1921, le maire de Moulinet, Ernest BAILON, s'adresse au préfet pour que la commune bénéficie de trophées plus prestigieux afin que «*La population mouloinoise, déjà fière d'avoir contribué à la victoire par son grand sacrifice, soit en outre persuadée qu'on lui en tient compte*». De ce fait, le maire demande que Moulinet se voie attribuer six fusils, deux mitrailleuses et surtout deux canons de 77. Toutefois, malgré les démarches successives des élus, cette réclamation reste sans suite.

Simultanément, afin de commémorer les Mouloinois tombés au champ d'honneur, dès 1920 un comité pour l'érection d'un monument aux morts s'est constitué et une souscription a été ouverte. Elle rapportera 5000 francs. Cependant, les efforts de l'association sont rapidement réduits à néant, car une violente querelle divise les membres sur le futur emplacement de l'édifice. Afin de débloquent la situation et pour que le projet devienne enfin réalité, le conseil municipal décide en mars 1926 de se substituer au comité. Dès lors, les choses s'accélèrent, et l'architecte Gaston CASTEL (prix de Rome), ami personnel du conseiller général du canton de Sospel, Antonin GIANOTTI, se voit confier le soin de dresser les plans du monument.

En novembre 1926, le projet définitif (croquis, plan, devis) est exposé dans la salle de la mairie de Moulinet, afin que la population puisse en prendre connaissance. Il s'agit de construire, à l'extrémité ouest de la grand-place St. Joseph, un socle en ciment de 2 m de large et 6 m de long, sur lequel repose un motif central qui représente un casque de «poilu» posé sur un faisceau de lances, surmonté de l'inscription «*Moulinet à ses enfants victorieux*». Au-dessus de cet ensemble s'élève une belle arche de 5,50 m de haut, rappelant l'arc de triomphe des vainqueurs. Les travaux sont réalisés par les entrepreneurs ANDREANI et BIANCHI, ainsi que BOTTO et PELLEGRINI, sous la direction de Pierre PICCON, ingénieur des Ponts & Chaussées.

Le choix de l'emplacement du monument est hautement symbolique. En effet, comme le précise Ernest BAILON, maire de Moulinet: «*Ce monument, nous avons voulu l'édifier en pleine lumière, au seuil même du village, pour que vers lui se dirigent les premiers regards de ceux qui arrivent et les derniers de ceux qui s'en vont. Ce monument, nous avons voulu l'ériger à la porte de la maison commune, pour que l'âme de ceux qu'il magnifie continue à veiller sur les destinées du village natal, pour qu'elle nous guide, pour qu'elle nous soutienne, pour qu'à la grandeur du sacrifice que cette pierre exalte, nous trouvions la volonté de rester unis pendant la paix comme ceux qu'elle glorifie ont été unis pendant la guerre. Ce monument, nous avons voulu l'élever à la porte de l'école, pour que dès leur plus jeune âge, nos enfants sachent que leur vie est faite de la mort d'une légion de héros, pour qu'ils apprennent et qu'ils retiennent l'admirable leçon du devoir et du dévouement*».

La place St. Joseph étant le principal lieu de rencontre et de divertissement des enfants comme des adultes, le monument est véritablement au cœur de la sociabilité mouloinoise. En effet, c'est sur cette esplanade que s'organise le festin, que se déroulent les parties de boules, que jouent les enfants, que se commentent les nouvelles... Ainsi, les «morts glorieux» sont associés à la vie du village et chacun est appelé à se souvenir de leur sacrifice. Dans ces années où le traumatisme de la Première Guerre Mondiale est encore dans tous les esprits, on confère à l'édifice un rôle commémoratif et éducatif très important pour les jeunes générations. Aussi, la construction d'un monument aux morts est plus qu'un hommage aux enfants du pays disparus, c'est un devoir patriotique fondamental, une «dette sacrée».

Cette attitude est tout à fait révélatrice de l'état d'esprit de la population au lendemain de ce que l'on appelle déjà la «Grande Guerre». Aussi, malgré le coût élevé des travaux (42.814 francs), la dépense est entièrement supportée par la commune, qui met un point d'honneur à ne demander

aucune aide, ni à l'Etat ni au département. Ce geste est d'autant plus méritoire que cette construction est l'une des plus onéreuses de la région. En effet, il faut noter que dans l'arrondissement de Nice, seuls les prix de revient des monuments de Nice, Menton et Roquebillière dépassent celui de Moulinet.

Le 4 septembre 1927, l'inauguration du monument aux morts de Moulinet donne lieu à une émouvante cérémonie, en présence du député H. RICOLFI, du général PELLEGRIN représentant le commandant de la 29<sup>ème</sup> Division d'Infanterie, du conseiller général Antonin GIANOTTI, des maires de Sospel, Castillon et Breil, de nombreuses délégations d'associations d'anciens combattants, du 24<sup>ème</sup> Bataillon de Chasseurs Alpins et de la quasi-totalité de la population mouloinoise. A cette occasion, la médaille commémorative de la guerre de 1914-18 est remise aux anciens combattants de Moulinet.

Désormais, le monument aux morts devient le lieu privilégié de toutes les manifestations officielles, et l'anniversaire de l'armistice, la fête nationale, la fête patronale de la St. Bernard, sont autant d'occasions de solennels dépôts de gerbes. L'«Association des Mutilés, Anciens Combattants et Victimes de la Guerre» de Moulinet, fondée en 1932, participe activement à toutes les cérémonies.

Avec la Deuxième Guerre Mondiale, de nouveaux noms sont venus s'ajouter sur list des Mouloinois tombés pour la France. Aujourd'hui, la tradition se perpétue: Moulinet célèbre régulièrement le souvenir de ses «enfants victorieux», tandis que, majestueux et impassible, le monument aux morts continue à veiller sur les nouvelles générations de Mouloinois.

Deux vues du monument aux morts de Moulinet, et la cérémonie d'inauguration du 4 septembre 1927. On remarque la présence des chasseurs alpins du 24<sup>ème</sup> B.C.A. Collection Pascal DIANA





Le 24 juin 1993, en contrebas du vieux village de Peillon, un convoi de locomotives électriques remorquées par une machine diesel procède aux essais du nouveau viaduc de la Launa sur la ligne S.N.C.F. Nice - Breil-sur-Roya.  
Photo José BANAUDO

## REOUVERTURE DE LA LIGNE NICE - BREIL ET NOUVELLES DE LA LIAISON FERROVIAIRE:

Au terme de la reconstruction du viaduc de la Launa sur la commune de Peillon (voir «Le Haut Pays» n°26), l'ouvrage achevé par l'entreprise E.I.T.P. a reçu à nouveau la voie ferrée et a été éprouvé le 24 juin 1993 par deux lourdes locomotives électriques remorquées spécialement à cet effet depuis le dépôt S.N.C.F. de Nice-St.Roch. Trois jours plus tard, le dimanche 27, la ligne Nice - Breil a été rouverte intégralement à la circulation des trains, mettant un terme au transbordement par autocars que les usagers ont dû subir pendant neuf mois entre les gares de Drap-Cantaron et Peille.

Pour marquer cet événement, une exposition de photos relatives à la ligne et un apéritif accueillait les voyageurs en gare de Breil le 27 juin, à la sympathique initiative du chef et du personnel de la gare S.N.C.F.

Le 2 juillet, l'Association des Amis du Rail a organisé en collaboration avec la municipalité de Peillon une manifestation avec apéritif, au passage à Peillon-St.Thècle de l'omnibus du soir Nice - Tende qui en temps normal ne marque pas l'arrêt à cette halte.

Par ailleurs, des cérémonies officielles seront organisées le 18 et 19 septembre par les collectivités concernées par l'exploitation de la ligne (conseil régional, conseil général) ainsi que par un ensemble d'associations locales. De nombreuses animations sont projetées: expositions de documents, tableaux, modèles réduits, matériels ferroviaires et automobiles anciennes, animations folkloriques, circulations de trains spéciaux, en particulier un convoi historique italien en traction vapeur qui sera mis en marche de Turin à Breil et retour. Pour des informations plus précises, s'adresser au Syndicat d'Initiative, 06540 Breil-sur-Roya, en joignant deux timbres à 2,80 francs.

La desserte ferroviaire d'été a donc repris des horaires voisins de ceux pratiqués jusqu'à l'automne 1992, mais une accélération des temps de parcours est envisagée pour le prochain horaire d'hiver 1993-94 qui entrera en vigueur fin septembre. Sur la section au nord de Breil, un accord financier avec les chemins de fer italiens F.S. a permis d'entreprendre en aval du viaduc de Scarassouï, entre Fontan et St.Dalmas-de-Tende, les travaux de protection rendus nécessaires par l'éboulement de la mi-décembre 1992. La pose de grillages et de filets détecteurs de chutes de pierres permettra de limiter les ralentissements subis par les trains dans ce secteur.

Une nouvelle gare de triage internationale a été mise en service fin mai dans la basse vallée de la Roya à l'entrée de Vintimille. Bien que longeant les voies de la ligne Vintimille - Breil - Coni, cette vaste installation n'y a pas été raccordée, ce qui démontre le manque d'intérêt des administrations ferroviaires des deux pays pour le transport des marchandises par la ligne du Col de Tende: pourtant, lorsqu'on voit le nombre de camions en transit sur la R.N. 204 et la S.S. 20 dans la vallée de la Roya, avec tous les désagréments que cela comporte dans la traversée des agglomérations, ce ne sont pas les trafics potentiels qui manquent sur cet itinéraire! Une initiative dans ce domaine, bien souhaitable, ne pourra dépendre des exploitants ferroviaires seuls, mais nécessite une participation active des pouvoirs publics, y compris au niveau de la Communauté Européenne.

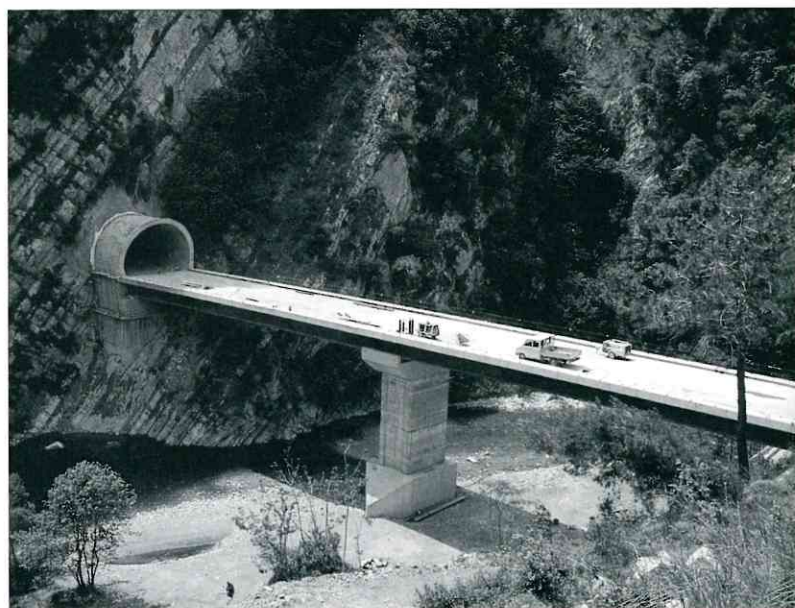
## TRAVAUX ROUTIERS DANS LA ROYA:

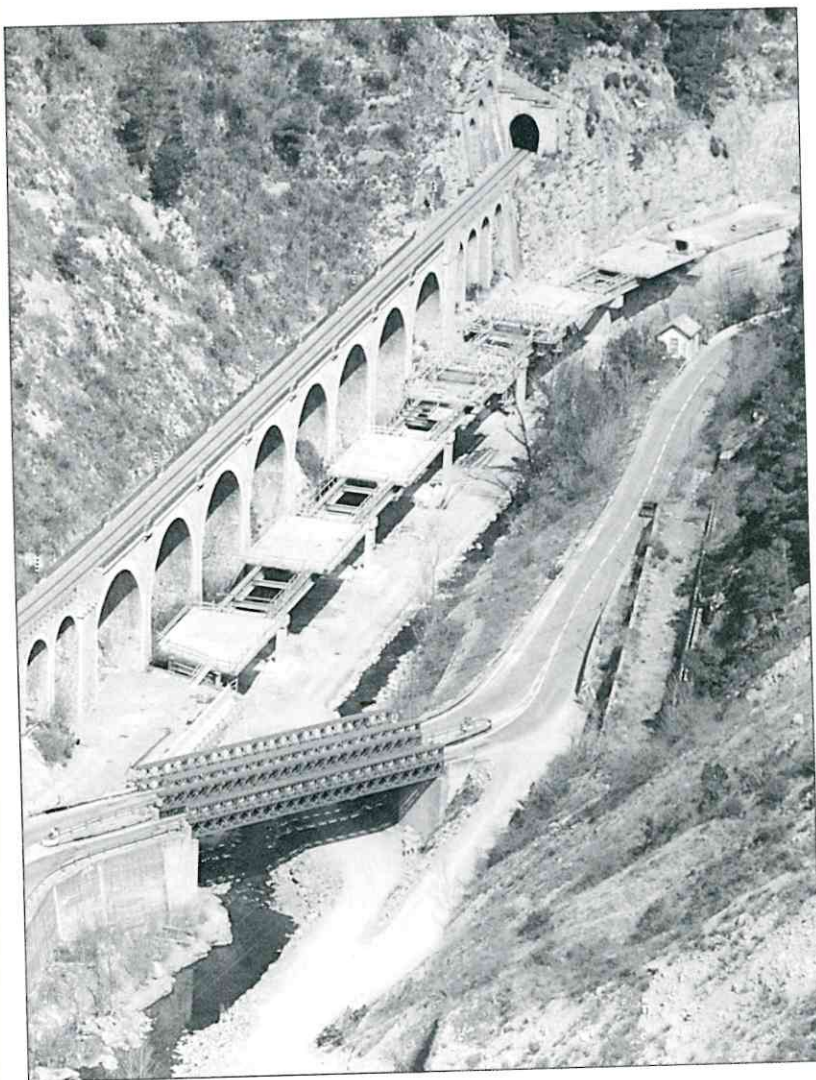
Qu'ils soient ferroviaires ou routiers, les problèmes de voies de communications ont toujours été d'un intérêt majeur pour la vallée de la Roya. Tandis que la «percée alpine» à caractère autoroutier sous le massif du Mercantour semble au fil des colloques et des réunions officielles se déplacer vers la Haute Tinée, l'axe routier de la Roya nécessite des aménagements urgents, quelle que soit la décision finale. L'association «Via Europae» qui milite depuis des années pour l'amélioration de cet axe lance une campagne de pétitions pour la réalisation urgente d'un nouveau tunnel routier, sans péage, sous le Col de Tende. Des cartes-lettres à adresser aux présidents du conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur et de la province de Cuneo sont disponibles à cet effet auprès de l'association «Via Europae», 06540 Breil-sur-Roya.

A l'heure actuelle, les travaux d'amélioration de la route du Col de Tende se poursuivent sur plusieurs fronts (voir le projet complet dans «Le Haut Pays» n°21). En territoire italien, la société autoroutière de la Riviera dei Fiori a mis en service à la fin de l'hiver un raccordement entre l'échangeur autoroutier de Vintimille et le village de Bevera, qui permet d'éviter la traversée dangereuse de la sortie de l'agglomération et de gagner quelques minutes lorsqu'on sort de l'autoroute pour se diriger vers Breil ou vice-versa. Cette nouvelle voie comporte trois importants ouvrages d'art: le viaduc de l'Autoporto (263 m), le tunnel de Seglia (1571 m) et le viaduc de Bevera (465 m), d'où un raccordement rejoint la S.S. 20 en direction du hameau de Trucco. De là, les travaux de transformation en voie rapide de la S.S. 20 progressent, et une première tranche de Trucco au viaduc de Lamberta devrait être

Dans la basse vallée de la Roya, les travaux de transformation en voie rapide de la route nationale S.S. 20 progressent en territoire italien, où l'on voit le nouveau viaduc de Colombo, entre Trucco et Airole.

Photo Michel BRAUN





A gauche, le nouveau viaduc routier des Eboulis en construction, entre son homologue ferroviaire de la ligne Breil - Vintimille et les ponts Bailey provisoires qu'il remplacera. A droite, les travaux d'élargissement de la R.N. 204 à La Giandola, au nord de Breil.  
Photos Michel BRAUN

mise en service vers la fin de l'année 1993. Au-delà, le percement du long tunnel de Cima-di-Rovere (1346 m) retardera le contournement d'Airole jusqu'en 1994.

En territoire français, le chantier le plus spectaculaire concerne le nouveau viaduc édifié au lieu-dit des Eboulis, en aval de Breil, au pied de l'ouvrage ferroviaire du même nom. Ses travées métalliques ont été amenées sur place par wagons pendant l'hiver, et descendues à la grue sur leurs piles depuis la voie ferrée. Ce viaduc sera mis en service à la fin 1993 et permettra la suppression des ponts provisoires Bailey. Au nord de Breil, une zone de dépassement à trois voies est en cours de réalisation près de La Giandola, par élargissement de la route sur le lit de la Roya. En septembre enfin, débutera en aval de Saorge le chantier d'une déviation de 2,4 km comportant deux viaducs et deux tunnels, qui permettra d'éviter l'actuel parcours étroit dans les gorges. Les sociétés de pêche de la vallée et les associations de défense de l'environnement se montrent très vigilantes afin que ces travaux ne portent pas atteinte au lit de la Roya et à sa faune.

Le budget prévu au Xème plan pour les améliorations de la R.N. 204 se monte à 105 millions de francs répartis entre le département (42 millions) l'Etat et la région (31,5 millions chacun). Le futur chantier de Saorge est estimé à lui seul à 190 millions.

#### REOUVERTURE DE L'ECOMUSEE DU HAUT PAYS:

Pour la saison 1993, l'écomusée de Breil-sur-Roya est ouvert au public samedi et dimanche (10-12 h et 15h30-18h30), ainsi que mercredi, jeudi et vendredi (15h30-18h30). Géré par l'association R.V.T., il a pour but de préserver et mettre en valeur le patrimoine du Haut Pays Niçois, notamment l'histoire des voies de communication. Ce printemps, une trentaine de classes de la côte l'ont visité. Les personnes souhaitant participer à ses activités sont les bienvenues pour renforcer l'équipe d'une vingtaine de bénévoles qui viennent de tout le département participer aux travaux d'entretien et d'amélioration.

#### LA FETE DU LIVRE POUR ENFANTS A FONTAN ET SAORGE:

Pour la sixième fois, le Foyer Rural de Saorge a organisé la fête du livre pour enfants de la vallée de la Roya. Cette manifestation créée en 1988 s'est tenue cette année du 24 au 31 mai à Saorge et à Fontan, sous la forme d'expositions, de ventes de livres, de rencontres avec des écrivains, de jeux et de spectacles (projections, théâtre, musique et danse), avec la participation et le soutien de nombreux organismes officiels, d'associations, d'écoles et de parents d'élèves.

#### L'ORGUE DE SAORGE: DES PRECISIONS

Contrairement à ce que nous avons indiqué dans le n°25, les orgues de nos vallées, dont celui de Saorge, ne sont pas attribués à un «titulaire», même si certains organistes y assurent fréquemment des prestations.

#### SAUVEGARDE ET RESTAURATION DU PATRIMOINE A TENDE:

La commune de Tende s'est portée acquéreur pour un montant de 160.000 francs du fort Central du Col de Tende, construit à la fin du siècle dernier par le génie militaire italien. Une étude sera confiée au groupement G.T.A. de Grenoble, qui s'intéresse à plusieurs sites fortifiés des Alpes, pour la sauvegarde et la mise en valeur de ce patrimoine méconnu d'un intérêt historique et architectural exceptionnel.

Plusieurs chantiers ont débuté cette année à Tende pour la restauration de monuments du village, du plus prestigieux au plus humble. Le premier concerne la façade de la collégiale Ste.Marie-du-Bois dite «cathédrale» (XVIème siècle), qui sera entièrement ravalée comme l'avait été son clocher il y a quelques années, avec le concours du célèbre fresquiste Guy Ceppa. Entre le cimetière et le pan de mur du château des Lascaris, la tour de l'horloge va également être ravalée, tandis qu'en aval du village les parapets de l'antique pont voûté du «Camin Frustu» ont été mis en réparation.

## MARCHE ESTIVALE DE CUCURON A TENDE:

Le foyer rural de Cucuron (Vaucluse) organise pendant la semaine du 28 août au 5 septembre une randonnée pédestre en huit étapes, avec différentes possibilités d'hébergement sous la tente ou en gîte, et acheminements intermédiaires en train ou en bus. Au programme le 28 août: Cucuron - Vitrolles, le 29: Fayence - Escagnolles, le 30: Malaussène - Valdeblone, le 31: Valdeblone - Boréon, le 1er septembre: Boréon - refuge de Nice, le 2: refuge de Nice - refuge des Merveilles, le 3: refuge des Merveilles - Saorge, le 4: Saorge - Tende, le 5: retour en car dans le Vaucluse. Plusieurs formules avec participation aux frais de 1000 à 1300 francs. Renseignements et inscriptions: Comité régional du sport en milieu rural, B.P. 17, 13350 Charleval. Tél. 42 28 40 38.

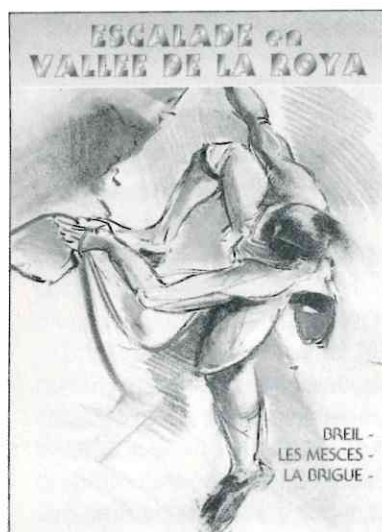
## LOUP Y ES-TU ?

La presse régionale a annoncé l'apparition cet hiver dans les limites du Parc National du Mercantour, de deux loups, apparemment arrivés par leurs propres moyens de l'Appennin Ligure. Afin de ne pas créer de psychose inutile sans avoir formellement identifié les bêtes, étudié leurs habitudes et leur éventuelle implantation, le lieu de ces observations n'a pas été divulgué, mais d'ores et déjà nous avons appris qu'il ne s'agit pas du secteur Roya-Bévéra.

## BIBLIOGRAPHIE:

- **ESCALADE EN VALLEE DE LA ROYA**, par L. BERENGER, O. ENTRINGER, A. FERRIER et J-M. VIALE. Ce topo-guide de 24 pages format 15 x 21, illustré de dessins, s'adresse aux férus d'escalade, qui y trouveront l'inventaire des voies intéressantes dans les secteurs des Mesce, Breil, La Brigue (Chapelle, Grande Face et Loubaira) ainsi que les Tours Saragat à la frontière italienne. En vente 30 francs + frais de port auprès de l'Association pour le Développement Touristique de la Vallée de la Roya, 06540 Breil-sur-Roya, ou dans les principaux dépôts de presse et librairies de la vallée.

- **NOTES SUR LES METIERS D'AUTREFOIS**, par Albert MANUEL. Cet ouvrage de 80 pages format 15 x 21, abondamment illustré de 70 photos et dessins, est l'oeuvre du dernier forgeron de la vallée de Barcelonnette. Il rassemble de vivants témoignages sur les activités traditionnelles d'une vallée des Alpes du Sud, celle de l'Ubaye, mais mérite tout autant d'être lu par les amoureux de la Roya-Bévéra, en raison des similitudes de ces modes de vie: maréchalerie, exploitation forestière, moulins, transports, travaux agricoles, petits métiers disparus et chansons. En vente 60 francs + frais de port chez Alpes de Lumière, Salagon, 04300 Mane. Tél. 92 76 61 18.

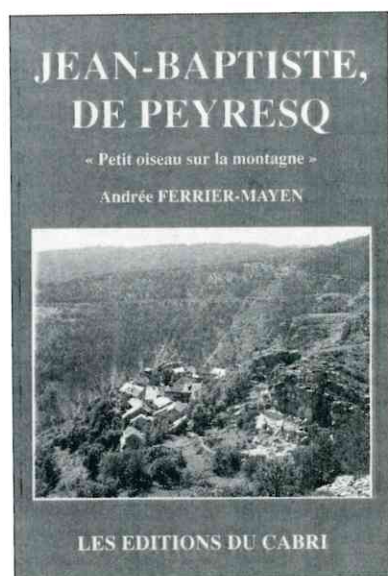


- **52 BALADES EN FAMILLE DANS LE PAYS NICOIS**, par Louis TROUCHAUD. Un guide de 128 pages format 14 x 20, aux Editions Didier Richard. D'une présentation agréable, ce guide répertorie des randonnées d'un jour à la portée de tous. Le secteur de la Roya et de la Bévéra représente le tiers des itinéraires décrits, avec 17 sur 52. De difficultés variables, les randonnées varient de 0h40 (cime de Ventabren) à 4h50 (mont Razet). En vente 58 francs en librairie, ou aux Editions Didier Richard, 11 place Victor Hugo, 38000 Grenoble. Tél. 76 43 43 88, télécopie 76 43 38 47.

- **LES BARRAGES DU SOLEIL**, par Jacques BONNET, aux Editions du Cabri: «L'eau a toujours fait l'objet d'une attention particulière de la part des habitants du Sud-Est de la France». C'est par ces mots que l'auteur, ancien ingénieur à Electricité de France, commence cette rétrospective de la production hydro-électrique dans la région Provence - Alpes - Côte d'Azur. Eléments essentiels de la production d'électricité, les barrages et les centrales ont contribué au développement industriel, mais aussi joué un rôle fondamental dans l'alimentation en eau de l'agriculture et des zones urbaines, ainsi que dans l'activité touristique. Un premier chapitre de cette étude retrace l'époque des pionniers, lorsque dans les Alpes-Maritimes, St.Martin-Vésubie était dès 1893 la deuxième localité de France à bénéficier de l'éclairage public à l'électricité, puis la constitution des entreprises de production et de distribution, dominées pendant près d'un demi-siècle par l'EELM (Energie Electrique du Littoral Méditerranéen) jusqu'à leur nationalisation de 1946 au sein d'EDF. Les principales centrales réalisées durant cette période sont étudiées, depuis celles établies sur la Durance, le Verdon ou la Tinée, jusqu'aux installations françaises et italiennes de la Roya. Les années d'après-guerre se caractérisent par la modernisation des installations héritées des anciennes sociétés (automatisation, renouvellements, puis conversion de la fréquence industrielle de 25 à 50 Hz), mais aussi par la réalisation de grands chantiers pour faire face à la demande accrue d'énergie électrique: sur le Verdon, le barrage de Castillon commencé une vingtaine d'années auparavant est enfin achevé, tandis que sur la Durance est lancé le chantier colossal de Serre-Ponçon, qui s'accompagne de l'aménagement de la basse vallée avec sa dérivation dans l'étang de Berre. Les années 60, 70 et 80 voient les derniers grands travaux dans les bassins du Verdon et de la Durance, ainsi qu'à St.Cassien dans l'arrière-pays varois. A côté des considérations purement techniques, les incidences humaines ne sont pas laissées dans l'ombre, tant dans le cadre de la construction que dans celui de l'exploitation et de l'entretien des installations hydro-électriques du Sud-Est. Cette riche histoire comporte son lot de moments difficiles, comme celui des expropriations des villages noyés par le barrage de Serre-Ponçon, les incidents d'exploitation ou les crues dévastatrices, mais aussi des épisodes insolites comme l'inspection interne des barrages en submersible. Ce bel ouvrage, réalisé avec le concours d'EDF et préfacé par M. Jacques Masson, délégué régional EDF, comporte 180 pages en grand format 124 x 32 cm, reliées sous couverture cartonnée, illustrées de plus de 300 photos dont une cinquantaine en couleurs, avec leur complément d'annexes et de tableaux statistiques. Il est en vente au prix de 298 francs dans les librairies de la région ou auprès des Editions du Cabri, 06540 Breil-sur-Roya. Téléphone 93 04 46 91, télécopie 93 04 92 23.

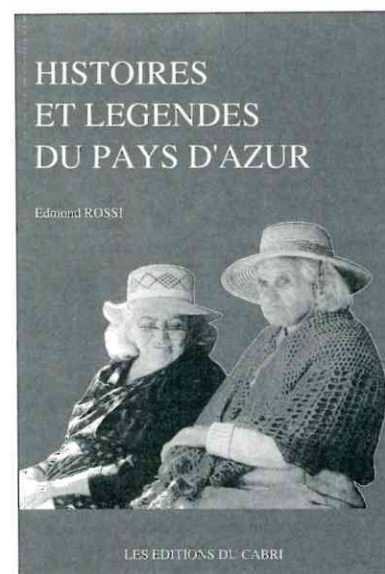
- **JEAN-BAPTISTE, DE PEYRESQ: «PETIT OISEAU SUR LA MONTAGNE»**, par Andrée FERRIER MAYEN, aux Editions du Cabri. Un village dans la montagne: Peyresq, posé comme un aigle au repos sur l'étagère des rochers qui dominant l'espace. Dans cette immensité vivent des êtres, des paysans. Leurs vies, faites de peines et d'espoirs, leurs destins personnels s'écoulent au fil de l'Histoire, riches d'amour et de chagrins, au fil des générations anonymes. Pères et mères, enfants et vieillards, la plupart enracinés dans les rochers de Peyresq depuis la nuit des temps, mais l'un d'eux, un petit «trouvé», apporté par les remous de l'Histoire. Et tous, hommes et femmes, par leurs vies humbles et obscures, contribuent à transmettre la vie intense de Peyresq jusqu'au petit Jean-Baptiste, le petit qui devait devenir le père de celle qui nous raconte ses ancêtres montagnards et la vérité de leurs coeurs qui battent dans la montagne. L'émerveillement d'un enfant à la veillée où les «grandes personnes» se racontent, où elles racontent en même temps l'Histoire vivante du pays. Les vagabonda-

ges des garçons sur les pentes grandioses et dans les forêts secrètes. Les humbles fêtes de village où deux jeunes, faits pour s'aimer, auront peut-être la chance de se trouver enfin. L'éclosion du petit Jean-Baptiste à la vie, à la connaissance, à la fierté de s'affirmer contre l'adversité et contre l'ignorance. Dans ce pays, la neige peut vous aider à prouver à la fois votre astuce, votre courage et un amour des êtres chers, capable de vous soutenir quand l'épreuve menace la vie. A la lecture de ces pages discrètes on voit vivre des «gens de peu» dans l'immensité. Leurs vies simples sont jalonnées de malheurs et de joies, mais ce qu'on devine surtout, c'est la force indestructible qui les unit. Une force qu'ils n'auraient pas appelée «amour», mais qu'on est bien obligé d'appeler ainsi en refermant le livre: une force toujours renaissante comme le chant d'un «petit oiseau sur la montagne». Un ouvrage de 128 pages, au format 16 x 24 cm, illustré d'une vingtaine de photographies et de dessins d'Henri FERRIER. En vente au prix de 98 francs auprès des Editions du Cabri.



- **HISTOIRES ET LEGENDES DU PAYS D'AZUR**, par Edmond ROSSI, aux Editions du Cabri. Des histoires extraordinaires naissent sous tous les cieux, mais seul un cadre favorable les fait éclore. La situation géographique du Pays de Nice, où les Alpes plongent dans la mer dans un chaos de montagnes et de vallées profondes, lui confère déjà un caractère exceptionnel. Les climats qui s'y étagent, de la douceur méditerranéenne de la côte aux frimas polaires des hauts sommets, sont aussi contrastés. Si l'on ajoute que l'homme a résidé sur ces terres d'opposition depuis ses origines, on ne peut s'étonner de trouver en lui la démesure du fantastique révélée par les outrances du décor. Cet environnement propice ne devait pas manquer de produire de ses habitants une saga où l'imaginaire rejoint naturellement la réalité. Depuis les milliers d'étranges gravures tracées à l'Age du Bronze sur les pentes du Mont Bégo dans la vallée des Merveilles, en passant par les fabuleux miracles de la légende dorée des premiers chrétiens, ou les fresques tragiques des chapelles du Haut-Pays, jusqu'aux héroïques faits d'armes des Barbets pendant la révolution française, longue est la chronique des «Histoires fantastiques» du Pays de Nice, s'étalant dans les pierres et la mémoire de ses habitants. Par un survol du passionnant passé de

cette région, qu'il connaît bien, Edmond Rossi nous entraîne à travers une cinquantaine de récits mêlant la réalité historique au fantastique de la légende. Rappelons qu'Edmond Rossi, né à Nice, est entre autres l'auteur de deux ouvrages d'Histoire appréciés dont «Fantastique Vallée des Merveilles», d'une étude sur les traditions et le passé des Alpes du Sud: «Les Vallées du Soleil» et d'un recueil de contes et légendes de Nice et sa région: «Entre neige et soleil». Un ouvrage de 128 pages disponible en librairie et aux Editions du Cabri, 06540 Breil-sur-Roya. Téléphone 93 04 46 91, télécopie 93 04 92 23, au prix de 98 francs.



- **KRISTIAN CROQUE LA COTE**, par KRISTIAN, aux Editions du Cabri. Né à Grenoble en 1960, préférant les olives aux noix, Kristian s'installe à Cabris (06) en 1976. Dessinateur professionnel à 20 ans mais préférant aussi l'ombre du pin parasol à celle de la Tour Eiffel, il refuse de vivre à Paris et mène sa carrière depuis la région. Il collaborera d'abord au "Dauphiné libéré", à "Lyon matin", "Femme actuelle", "Le Parisien", "Le hérisson", puis à une vingtaine de journaux ou magazines français et étrangers. Dans la région, il dessinera six ans pour "Nice matin", mais également pour "7 jours 7 nuits", "Le miroir des sports", "Var matin", et "Côte d'Azur magazine". Ce livre est un recueil de 200 dessins d'actualité, parus sur France 3 Côte d'Azur, dont il est le dessinateur depuis 1986. Un premier prix pour ses affiches, élu meilleur jeune dessinateur par les lecteurs d'"Ici Paris", collaborateur du 43ème, 44ème et 45ème Festival International du Film de Cannes, "Techno d'or 91" à Sophia-Antipolis, "Coup de coeur 92" du Club Presse Côte d'Azur, Kristian poursuit son chemin en évitant les autoroutes. En vente au prix de 98 francs dans les librairies de la région ou auprès des Editions du Cabri, 06540 Breil-sur-Roya. Téléphone 93 04 46 91, télécopie 93 04 92 23.

#### LES POINTS DE VENTE DES OUVRAGES DES EDITIONS DU CABRI ET DE LA REVUE "LE HAUT-PAYS" DANS LES ALPES-MARITIMES:

NICE: Librairie Niçoise - Librairie La Sorbonne - Maison de la Presse (Place Masséna) - Presse République - Librairie Art et Lecture (Avenue Borriglione) - Librairie Mascarello (Rue Veillon) - FNAC (Centre commercial Nice-Etoile) - Librairie Rontani (Rue A. Mari) - Librairie La Source (5 rue Bonaparte) - Librairie du Centre Commercial Nice TNL (Boulevard Pierre Sola).

MENTON: Palais de la Presse (Rue St. Michel) - Maison de la Presse (Avenue de Verdun) - Librairie de la Presse (Place St. Roch) - Librairie Le Sagittaire.

MONACO: Maison de la Presse (Bd Princesse Charlotte) - Hall de la Presse (Rue Grimaldi)

ROQUEBRUNE-CARNOLES: Librairie Le Capricorne.

BREIL-SUR-ROYA: BOUTIQUE DE "L'ECOMUSEE DU HAUT-PAYS"

ET CHEZ LES DEPOSITAIRES DE PRESSE DES VILLAGES SUIVANTS: TENDE - ST. DALMAS-DE-TENDE - LA BRIGUE - FONTAN - SAORGE - BREIL-SUR-ROYA - SOSPEL ET MOULINET.

ET PAR CORRESPONDANCE: DIRECTEMENT CHEZ L'EDITEUR:

LES EDITIONS DU CABRI  
QUARTIER VERPIERRE 06540 - BREIL/ROYA

