

LE HAUT-PAYS

Journal de la ROYA-BEVERA

N°21

PARUTION TRIMESTRIELLE

NUMÉRO 1-1991 - PARUTION MARS 1991 - NUMERO ISSN: 0763-1480



**LE DERNIER CHEVAL DE LABOUR DE SOSPEL
ROUTE DE LA ROYA : COLERE ET ESPOIRS
QUEL AVENIR POUR LA LIGNE NICE-CONI ?
QUELQUES FAITS DE L'HISTOIRE DE SAORGE
LA TOURTE A L'AIL DE LA BRIGUE**

LE HAUT-PAYS

JOURNAL DE LA ROYA-BEVERA

Une revue régionale de grand format (23,5 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 "ravioles" 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 - Rêvons 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 Cugeli.

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: Pinguicula 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 XVIIIème 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 Mangiabo.

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 - Morignol: 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 caméléopons 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.

Les n° 1 à 6 prix en librairie 15,00 f - par correspondance 20,00 f
Le 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
Le 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, 19, 20 et 21 prix en librairie 20,00 f - par correspondance 25,00 f

Abonnement pour 4 numéros (port inclus) : 75,00 f

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

Dépôt légal: Mars 1991
Directeur de la Publication Michel BRAUN

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

Numéro d'inscription CPPAP: 66439
Imprimerie TTG - 60 Val du Careï - 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 et organismes dont les noms suivent ont collaboré gracieusement à la réalisation du présent numéro: Mmes ALBERTI Virginie, MM. BANAUDO José, BOUDET, BRAUN Michel, CAF-FORT R., CAIRASCHI, DONETTA René, Ets FUCHI, GARACIO Jean-Pierre, ROSTAGNI Michel.

SOMMAIRE DE CE NUMERO:

LE DERNIER CHEVAL DE LABOUR DE SOSPEL	3
ROUTE DE LA ROYA: COLERE ET ESPOIRS	7
QUEL AVENIR POUR LA LIGNE NICE - BREIL - CONI ?	12
QUELQUES FAITS DE L'HISTOIRE DE SAORGE	17
ROYA-BEVERA MAGAZINE	18
LA TOURTE A L'AIL DE LA BRIGUE	20

ENCOUVERTURE: Une photo-montage représentant un des projets de viaduc routier au lieu-dit des Eboulis, le long du viaduc S.N.C.F. du même nom, réalisé en 1924. Durant le mois de Mars 1991, un premier chantier secondaire, destiné à stabiliser l'environnement géologique, a été ouvert. Le début du chantier définitif de cet important ouvrage devrait probablement débuter à la fin de l'été. Document aimablement communiqué par la D.D.E.

LE DERNIER CHEVAL DE LABOUR DE SOSPEL

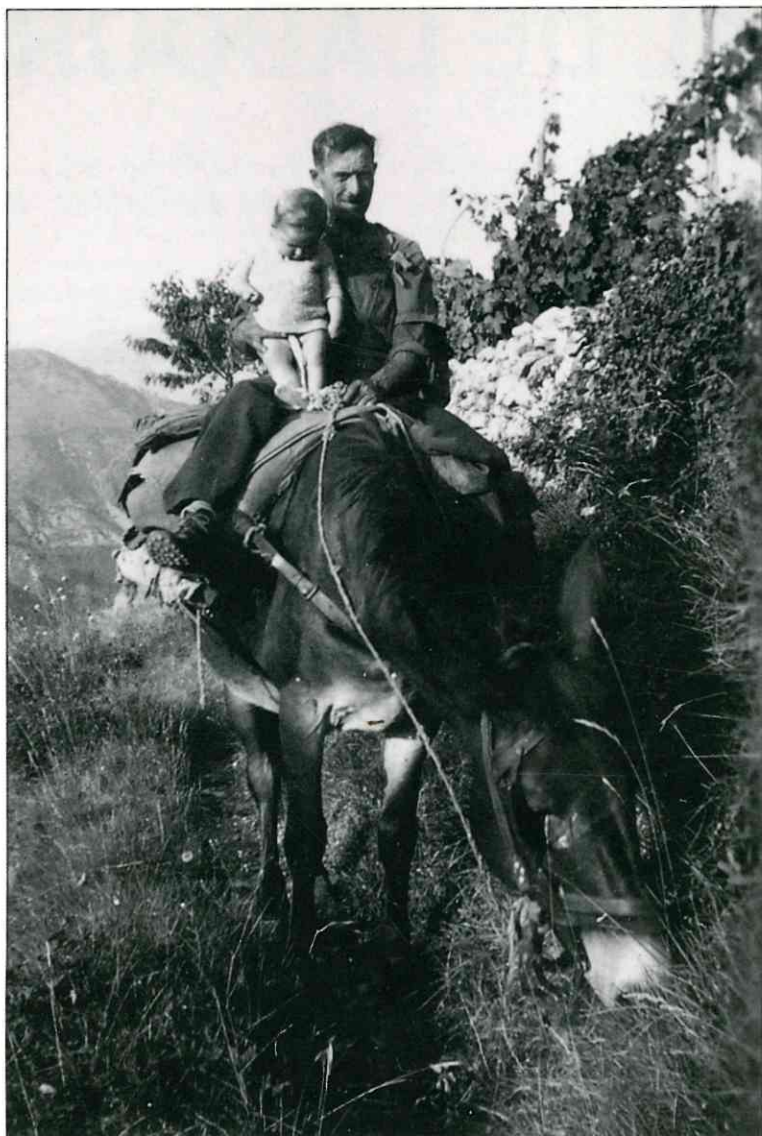
par Jean-Pierre GARACIO

A l'heure où les techniques modernes agricoles reposent sur des considérations de rendement et de quantités, nous avons appris que dans un quartier de Sospel, un cultivateur possédait encore un cheval pour ses labourages et pour tracter une charrette. A notre connaissance, cet animal constitue le dernier représentant de ce mode de travail ancestral encore visible sur le canton de Sospel; à ce titre, il méritait bien une certaine attention.



Ce beau cheval répond au nom de NINO et effectue son travail dans une campagne, au quartier de la Nieya, sous les ordres de son maître Monsieur André CAIRASCHI. Un matin du printemps 1990, nous nous rendions sur place pour assister au labourage d'une planche (faïsse). Sous la conduite de son maître, Nino fut emmené sur place. Un harnais de cuir collier fut placé avec son collier prenant appui sur le bas de son encolure, sur lequel furent accrochées deux attaches de grosse corde aux extrémités reliées à l'attelage de la charrue. Cet outil agricole est un modèle ancien, et se compose de l'age, prolongé à son extrémité par deux mancherons pour sa conduite, d'une petite roue montée sur l'avant pour réguler la dimension du sillon. N'oublions pas de citer la partie opérationnelle de la charrue qui est le soc en acier, sur lequel se place le versoir amovible qui pénètre dans la terre afin de la retourner.

Pour commander Nino, une longue rêne agissant directement sur les mors est placée afin de le diriger au cours de la phase de labourage; son maître lui donne aussi des encouragements et des ordres avec la voix, que le cheval exécute docilement.



A Sospel, il y a une trentaine d'années, les chevaux et mulets étaient encore utilisés couramment pour le transport des gens et des marchandises mais aussi pour le labourage des terres. Ci-contre, le père de l'auteur, au quartier Castes, rentrant d'une journée de travail sur son mulet. Ci-dessous, le cheval de monsieur Cairaschi. Document et photo Jean-Pierre GARACIO



Monsieur Cairaschi est un ancien cultivateur qui connaît très bien le travail de labourage. Il a commencé avec un mulet dès l'âge de 16 ans, et mène efficacement son travail avec une expérience tranquille acquise au fil des années. Il commande Nino pour le faire avancer, aller à droite ou à gauche, et le stoppe quand le versoir finit sa course en fin de planche, tout en ayant l'oeil sur le travail de la charrue. En bout de sillon, il tourne son cheval, change le versoir de côté et recommence alors un autre sillon. Nous avons été assez surpris par la force de ce cheval, qui il est vrai pèse près de 800 kgs, et nous avons encore en mémoire le souvenir de son souffle court lors des moments d'efforts intenses :

Cette scène de labour était encore couramment pratiquée dans nos campagnes il y a quelques dizaines d'années, mais les animaux de trait et de labour furent assez rapidement détrônés par les machines à moteur, d'un emploi sans doute plus pratique et nécessitant moins de travaux d'entretien.

Le temps viendra malheureusement où, pour une raison ou une autre, Nino cessera son travail. La charrue ne sera alors plus attelée et finira sous une grange ou tout au mieux dans un musée... Une page d'un aspect traditionnel du travail agricole à Sospel sera alors irrémédiablement tournée !



Le superbe animal en action, ses muscles tendus par l'effort de traction, roulent sous la robe mouillée de sueur. En bordure de planche (bounda) le laboureur fait éviter au versoir de rencontrer les pierres de soutènement du mur inférieur, les souches et les éventuelles racines des arbres.

Photos Jean-Pierre GARACIO



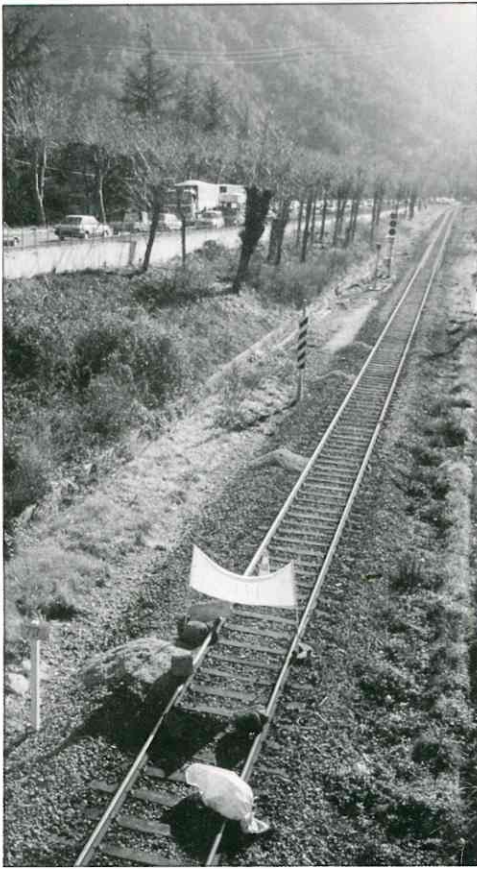
Ci-dessous, l'on remarque la pointe du soc et le versoir amovible lors du mouvement de demi-tour de la charrue.
Photo Jean-Pierre GARACIO



La planche est maintenant labourée, sous l'oeil de son maître, Nino s'octroie quelques bouchées d'herbe avant de retourner à l'écurie.
Photo Jean-Pierre GARACIO

ROUTE DE LA ROYA:

COLERE ET ESPOIRS



La colère des habitants de la vallée de la Roya s'est exprimée, le 5 Janvier 1991 lors d'une manifestation populaire qui a vu la fermeture de la route et de la voie ferrée Nice - Coni durant huit heures.

Photos Michel BRAUN



LE DRAME

Le 9 Décembre dernier -faut-il le rappeler- deux jeunes ont trouvé la mort à quelques kilomètres au sud d'Airole. Ce jour-là, des rochers se sont de nouveau détachés de la montagne pour s'abattre sur la «Strada Statale 20». A la suite de ce drame, une information pour homicide involontaire a d'ailleurs été ouverte par le Procureur de la République de San Remo, car quelques jours auparavant, la Mairie d'Airole avait pris la peine d'écrire à l'administration pour l'avertir du danger. A partir de là, l'ANAS décida de fermer la route à tout trafic: après les fermetures épisodiques et répétées du tunnel du col de Tende et les nombreux éboulements de ces dernières années, c'en était trop ! Un véritable «ras le bol» s'empara de la population.

LA COLÈRE

Il avait malheureusement fallu attendre ce drame pour confirmer -s'il en était besoin- le mauvais état de la section italienne de cette route de la Roya. De plus, cette fermeture a brutalement vidé nos villages, privés du transit routier. Beaucoup d'entre nous ont alors pris conscience de la nécessité impérative d'obtenir pour les vallées de la Roya, de la Bévéra et de Vermenagna une voie de communication sûre et rapide. Peu à peu, spontanément, de réunion en réunion, l'idée d'une manifestation a pris corps.

LA MANIFESTATION DU 5 JANVIER 1991 :

«Vogliamo la strada aperta e sicura», «1880: des charrettes, 1990: des poids lourds de 35 tonnes... et toujours la même route»... Ces slogans et bien d'autres tout aussi percutants étalaient leurs lettres sur les nombreuses banderoles qui ont fleuri, ce samedi matin, au pont de Nice, au nord de Breil. Cette manifestation spontanée, organisée les jours précédents par quelques bénévoles, a rencontré un grand succès populaire. Malgré la fraîcheur de l'hiver, plus de 200 personnes étaient présentes en permanence sur place, et l'on peut estimer à plus de 500 le nombre de ceux qui sont venus, plus ou moins longtemps, soutenir l'action des manifestants.

VALLEE DE LA ROYA, LE SAMEDI 5 JANVIER

ROYA: UNE VALLEE OUBLIEE EN COLERE

L'accident mortel survenu le 9 Décembre dernier en territoire italien à Airole, a entraîné la fermeture de la route internationale entre Vintimille et Breil-sur-Roya. Au cours de ces dernières années, la route nationale 204 / Statale 20 a été maintes fois interrompue par des éboulements, chutes de rochers et désordres géologiques dans le tunnel du Col de Tende. Or, malgré son classement de «Route Européenne» E74, la circulation n'a été rétablie chaque fois qu'après un long délai, pendant lequel la population a été pratiquement isolée. Cette situation se reproduit une fois encore, sans que l'on puisse envisager un dénouement...

PERPETUELLEMENT DELAISSEE, LA POPULATION DE LA ROYA EST EN COLERE!

Colère contre les services de l'équipement routier italien, incapables de prendre une décision quant à la réouverture de la route et qui ont laissé le chantier inactif durant la période de Noël et du Jour de l'An, au mépris des habitants de la Roya...

Colère contre les administrations française et italienne, qui reportent d'année en année les travaux de modernisation de l'axe routier de la Roya et le percement d'un nouveau tunnel du Col de Tende, alors que le trafic y est de plus en plus important...

Colère enfin contre la SNCF qui, à un moment où elle aurait un rôle important à jouer, reste incapable d'assurer un service correct entre Nice, Breil et Tende: autorails en mauvais état (chauffage et éclairage défectueux), pannes fréquentes, retards nombreux, temps de parcours excessifs (1h10 pour 44 km), abandon du service public des marchandises...

EN CONSEQUENCE, LA POPULATION DE LA ROYA...

Demande la mise en oeuvre de tous les moyens techniques nécessaires à la réouverture, dans les plus brefs délais, de la route entre Breil et Vintimille...

Demande le financement d'un plan d'urgence pour faire de la route de la Roya un axe de communication digne de l'Europe d'aujourd'hui, où l'on puisse se déplacer rapidement, dans les meilleures conditions de sécurité...

Demande la modernisation de la ligne SNCF Nice - Breil (matériel, gares et horaires): 40 kilomètres en 40 minutes, c'est possible... sur des lignes secondaires du Massif Central ! Alors pourquoi pas chez nous, sur un axe ferroviaire à vocation internationale ?... Ainsi que le rétablissement du service public des marchandises.

**NOUS NOUS EXCUSONS AUPRES DES USAGERS DE LA ROUTE ET DU RAIL
POUR LE DESAGREMENT QUE LEUR CAUSE NOTRE ACTION**

La voiture rouge, symboliquement écrasée par un énorme rocher et arborant un panneau «Plus jamais ça» a tout de suite été remarquée par les nombreux journalistes présents... elle a fait la «une» du quotidien Nice-Matin du lendemain, tandis que FR3 y consacrait un long reportage. Il en fut de même en Italie où l'événement fut largement couvert par les «média» du Piémont et de Ligurie. Désormais, on parle des problèmes de la Roya !

Dans le même temps, et afin d'affirmer encore davantage la détermination de la population de la vallée de la Roya, des pétitions ont été organisées: le jour de la manifestation, une centaine de personnes ont signé le cahier de réclamations; fin Janvier, un collectif recueillait plus de 600 signatures, tandis qu'une campagne d'adhésion destinée plus particulièrement aux commerçants, exposant leurs difficultés, rassemblait 200 signatures.

DES REUNIONS EN CASCADE :

- **Courant Décembre:** Nombreuses réunions à Tende et à Breil pour débattre des problèmes liés à la fermeture de la route, dont une en particulier le 31 Décembre en présence des élus de la vallée et du Général Aubert, Député de la circonscription.

- **10 Janvier 1991:** Réunion à Breil, en présence des élus de la vallée de la Roya et de Monsieur Costa, Préfet, Directeur Général des Services Départementaux.

- **25 Janvier 1991:** Réunion de travail à Nice, sous la présidence de Monsieur Yvon Ollivier, Préfet des Alpes-Maritimes, en présence de nombreux élus dont Maître Balarello, Sénateur-Maire de Tende, le Général Aubert, Député, Gilbert Mary, Conseiller général, MM. Jean Gallon, J.P. Bronda et Richard Rosso, respectivement maires de Breil, La Brigue et Fontan. Les questions relatives à l'avenir de la SS 20/RN 204 et de la ligne ferroviaire Nice - Coni ont été débattues.

- **1 Février 1991:** Réunion à Airole des élus et techniciens français et italiens, en présence des Préfets. Le soir, conférence de presse à la Mairie de Menton, qui donna lieu à un gros article dans le Nice-Matin du 2 Février et à deux reportages sur FR3 Nice.

- **Février 1991:** Réunions d'informations à Breil-sur-Roya, organisée par le P.C.F. en présence de Monsieur Broch, conseiller-général, maire de La Trinité.

- **22 Février 1991:** Réunion d'information à Breil-sur-Roya, en présence de Monsieur le Sous-Préfet Calvet.

OUVERTURE INTERMITTENTE ET INCIDENTS :

Après avoir été ouverte provisoirement, fin Décembre, pour le passage des camions de transport des Eaux de Fontan, la route Airole - Vintimille a donc été libérée pour le passage de tous véhicules, par tranches horaires, de 7h à 8h30, de 12h à 13h30 et de 17h à 18h30. Suite à l'intervention de Préfet des Alpes-Maritimes, l'ouverture matinale a été avancée à 7h et la fermeture de la tranche du soir reportée à 19h puis 20h. Malheureusement, pour des raisons inconnues, les vigiles assurant la surveillance de la route la maintenaient fermée à des heures où elle devait être ouverte, alors que des centaines d'automobilistes, furieux de devoir faire demi-tour, se présentaient à la barrière. Cela s'est produit en particulier le Dimanche 10 et le Samedi 16 Février, cette seconde fois le Conseiller-Général de Breil, Gilbert Mary, se trouvait d'ailleurs parmi la foule «accueillie» sur place par des carabiniers italiens, mitrailleuse en bandoulière ! Fort heureusement, comme prévu, le 1er Mars la route a été réouverte en permanence durant la journée de 6h à 20h. Depuis le dimanche 17 Mars, la circulation est rétablie normalement 24h / 24.

ET DEMAIN QUE PREVOIT-ON ?

Il paraît délicat de tirer des conclusions rapides de tout ce qui a pu être dit depuis le 5 Janvier. Il semble cependant que des évolutions favorables se font d'ores et déjà sentir. Le 14 Janvier par exemple, Monsieur le Préfet a signé l'arrêté préfectoral relatif à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du chantier de construction du viaduc des Eboulis... alors que le panneau relatif au financement régional est en place au bord de la route depuis... deux ans !

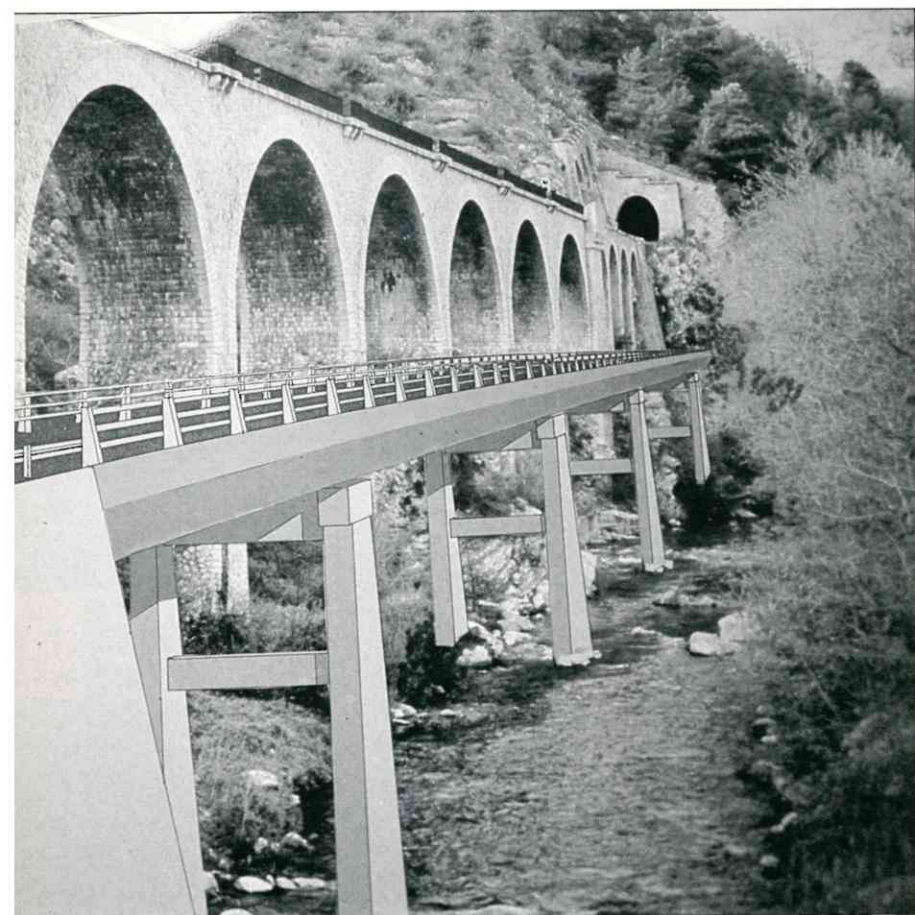


Durant les réunions d'organisation de la manifestation du 5 Janvier, les organisateurs ont fait preuve d'imagination pour la rédaction des banderoles.



A Airole le 1er Février 1991, sous la présidence des Préfets d'Impéria et des Alpes-Maritimes, les techniciens et élus étaient réunis pour étudier les problèmes des voies de communication de la vallée de la Roya. Etaient présents en particulier les députés Aubert et Manfredi, le sénateur-maire de Tende Maître Balarello, le sénateur italien Acquarone le conseiller-général de Breil Gilbert Mary, monsieur Lempereur, directeur départemental de l'Equipement, monsieur Paolucci, représentant du directeur régional de l'A.N.A.S. et de nombreux techniciens. Il a été constaté au cours des réunions organisées ces dernières semaines que l'on s'oriente désormais vers l'aménagement de la route actuelle qui sera destinée à un trafic touristique, et non pas vers la réalisation d'une autoroute ou d'une voie destinée au transit de poids lourds internationaux causant d'importantes nuisances à l'environnement et à la sécurité. La multiplication d'accidents spectaculaires comme celui illustré ci-dessous ne semble pas devoir se produire dans l'avenir. Photos Michel BRAUN et Etablissements FUOCHI





Deux vues montrant ce que pourrait être dans quelques années une partie importante de l'axe Riviera - Piémont. Ci-dessus, un photomontage du viaduc (état actuel du projet) qui sera construit prochainement au lieu-dit «Les Eboulis» au sud de Breil-sur-Roya. Ci-contre, une vue partielle des nouveaux lacets du col de Tende réalisés il y a une dizaine d'années.

Documents aimablement remis par la D.D.E. des Alpes-Maritimes



LES PROCHAINS TRAVAUX

EN FRANCE (Section Fanghetto - Breil - Vievola):

Dans le cadre du 10^{ème} plan, actuellement en cours de réalisation, il est prévu de dépenser 105 millions dans la vallée de la Roya (Cumul des crédits de l'Etat, de la Région P.A.C.A. et du département des Alpes-Maritimes). Ces travaux consistent en la construction du nouveau viaduc des Eboulis (35 millions de francs) pour remplacer les ponts Bailey actuellement en place et à la réalisation d'une zone de dépassement à 3 voies au nord de la Giandola de Breil (40 millions de francs). Le solde serait utilisé pour le percement d'un des trois tunnels projetés dans les gorges de la Roya. Dans le cadre du 11^{ème} plan, qui court jusque vers l'an 2000, il serait prévu une dépense de 1,5 milliards de francs dont une partie pour le percement du nouveau tunnel sous le col de Tende. Le solde serait utilisé pour terminer les tunnels sous Saorge et l'amélioration de petites sections en particulier à Tende. Actuellement les élus de la vallées cherchent à obtenir de nouveaux crédits complémentaires afin d'enrichir le volume des travaux à réaliser au cours de ce 11^{ème} plan.

EN ITALIE (Sections Coni - Limone et Fanghetto - Vintimille):

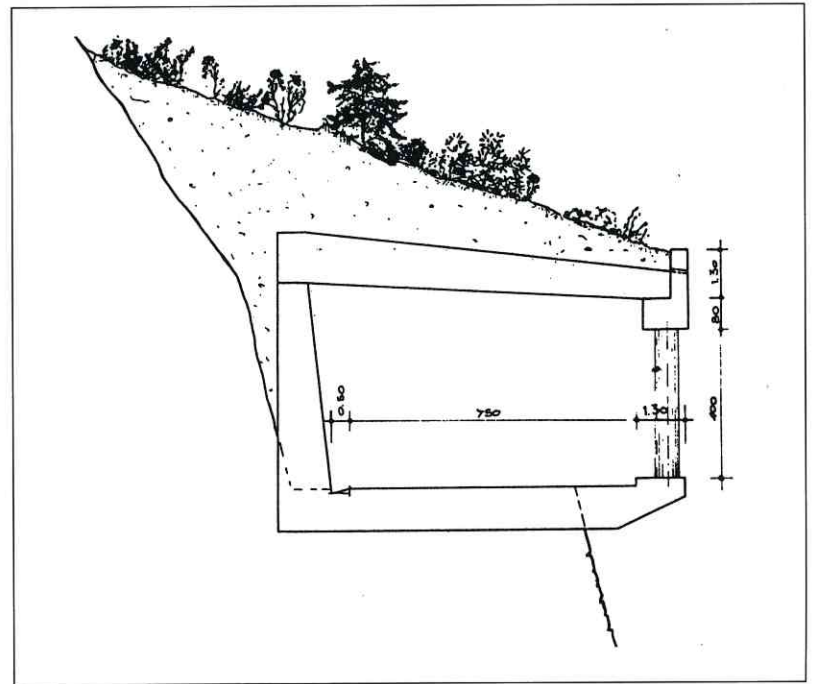
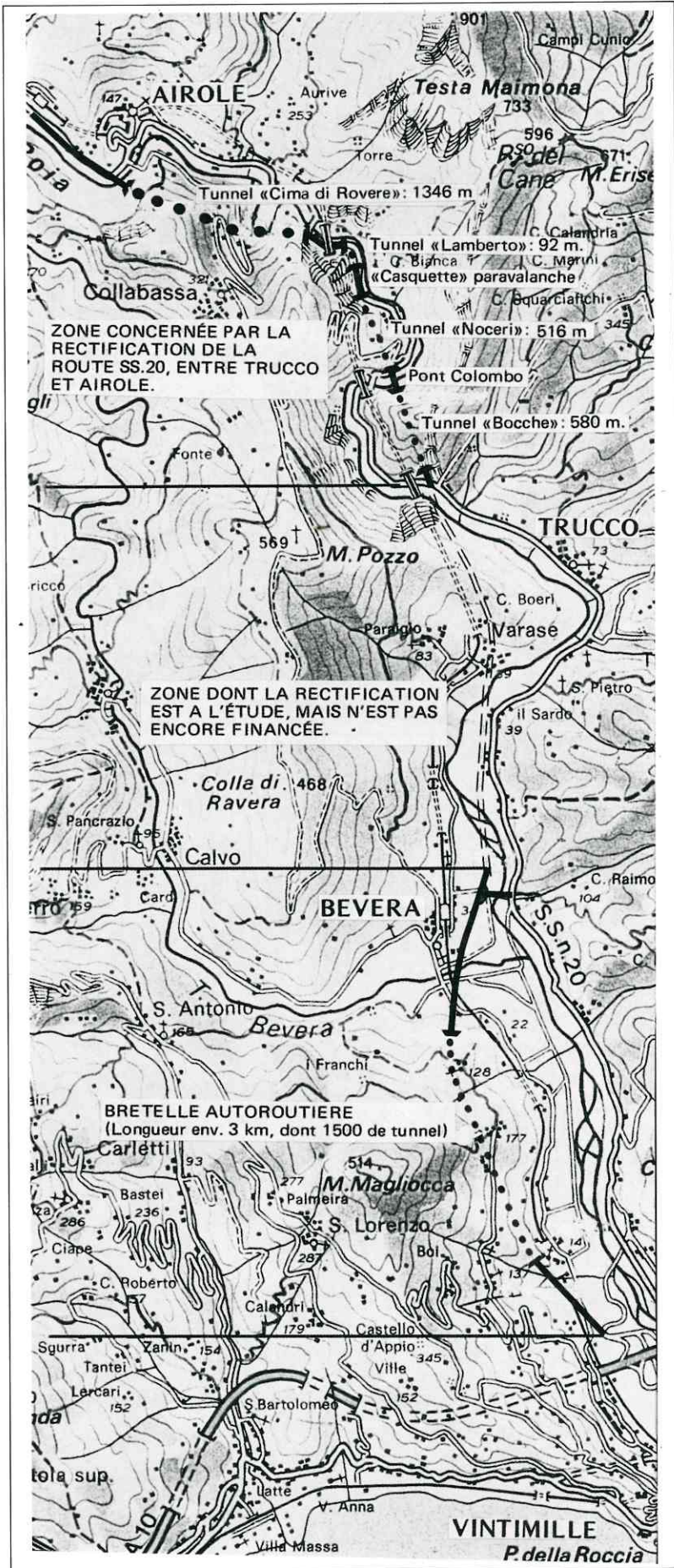
Ces dernières années d'importants travaux de modernisation de la SS20 se sont déroulés entre Coni et Limone. Il reste encore à réaliser plusieurs contournements urbains, leur mise en chantier devrait intervenir ces prochaines années.

Au sud aucun chantier consistant n'a été ouvert depuis... 80 ans environ. Aujourd'hui l'Etat italien semble décidé à accélérer la modernisation. Depuis un an environ un important chantier a été ouvert afin de réaliser une nouvelle bretelle de sortie de l'autoroute des fleurs

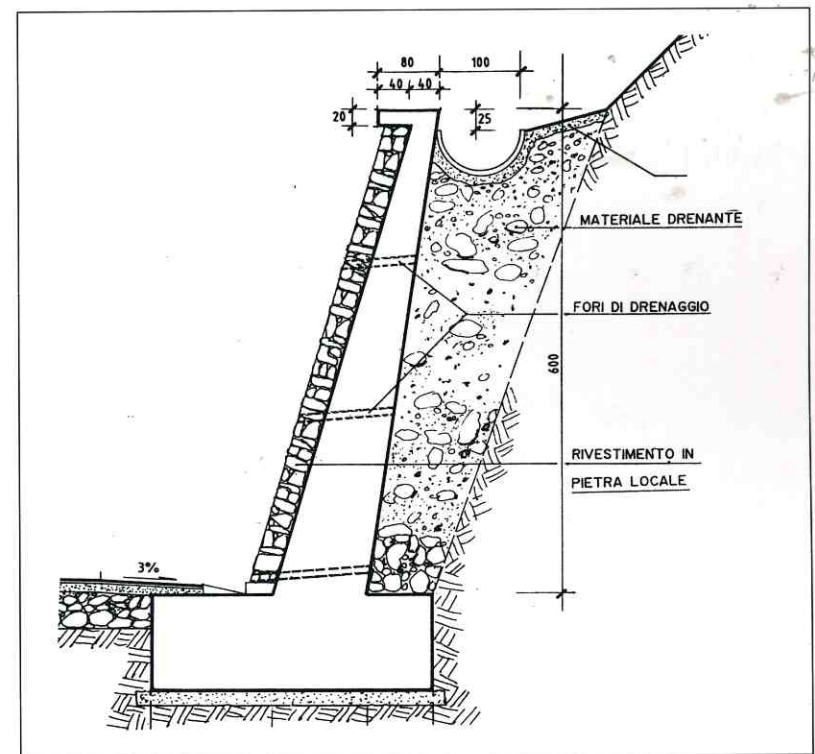
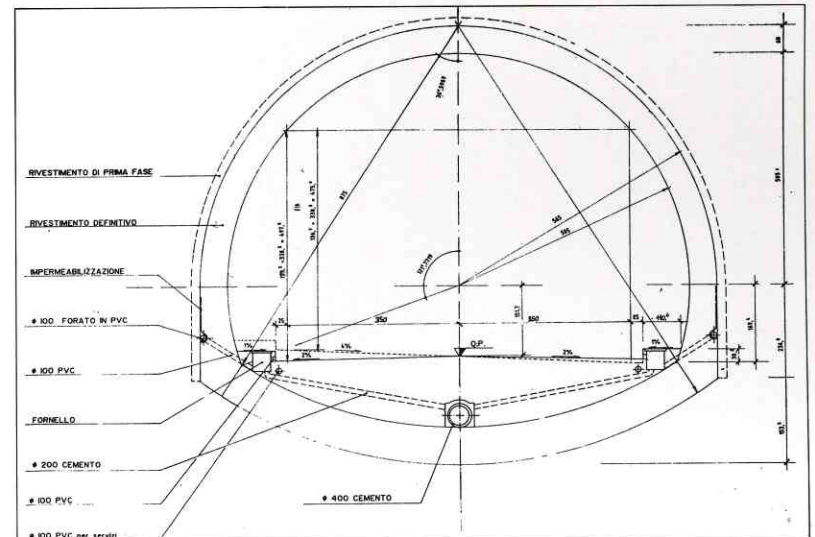
jusqu'aux environs du village de Bévéra avec un pont permettant de traverser la Roya pour rejoindre le hameau de Trucco. Cette bretelle, longue d'environ 3 km, sera constituée principalement d'un long tunnel de 1500 mètres. A la suite de l'éboulement tragique du 9 décembre et des manifestations organisées dans la vallée de la Roya deux crédits importants ont été débloqués, un premier de 6 milliards de lires est destiné à la réalisation d'une «casquette» de protection de la zone dangereuse située au point kilométrique 140+800. Par la suite un important financement complémentaire d'environ 51 milliards de lires a été accordé par l'Etat italien pour la reconstruction intégrale de la zone située entre les points kilométriques 137+650 (aux environs du mur de soutènement de l'ancienne gare d'Airole) et 143+200 (à la sortie des gorges de la Roya au nord de Trucco, où se trouve depuis quelques mois un imposant panneau lumineux). Cette nouvelle voie sera constituée d'une succession de tunnels (de 580, 516, 92 et 1346 m) et viaducs. L'ensemble de ces sections seraient mises en service entre 1994 et 1995. Par la suite, il restera à construire une jonction entre la sortie de la bretelle autoroutière de Bévéra et la nouvelle section des gorges d'Airole, ainsi que le prolongement de cette section vers le nord entre Airole et la frontière de Fanghetto. A ce sujet, Monsieur MANFREDI, Député italien, nous a déclaré «*Depuis plusieurs années, il n'était plus possible de réaliser des chantiers dans la basse Roya à cause de la loi GALEAZZI sur l'environnement, qui protège les rivières. A la suite des éboulements de Décembre et Janvier, la sécurité étant engagée, il a été possible de trouver rapidement 30 milliards de lires (150 millions de francs, somme portée à 51 milliards de lires depuis cette déclaration). Nous nous battons pour obtenir une somme identique les prochaines années, de façon à avoir une route Vintimille - Fanghetto moderne et sûre dans cinq ans. La voie rapide de 3 km (dont 1,5 km en tunnel) entre Vintimille et Bévéra sera terminée en 92 ou 93; son prolongement jusqu'à Fanghetto est pour l'instant abandonné. Priorité est donc donnée à la modernisation de la voie existante.*»

Nouveau tracé de la route SS20 entre Airole et Trucco et bretelle autoroutière en construction entre Vintimille et Bévéra.

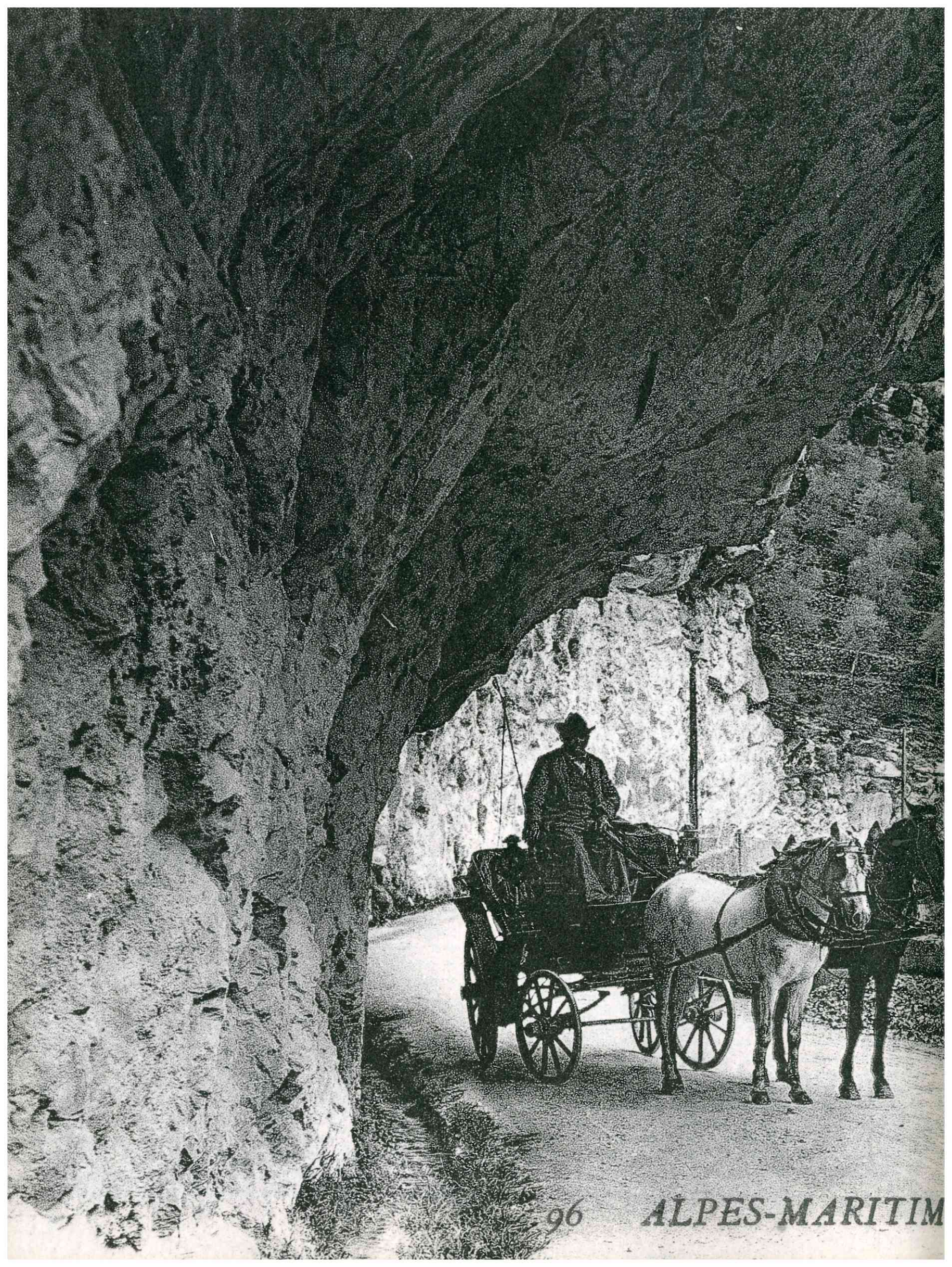
Dessin en coupe de la "casquette" qui protégera désormais la zone où s'est produit l'éboulement du 9 décembre 1990.



Profil des tunnels à construire, au gabarit européen, entre Airole et Trucco.



Ci-contre: Coupe des murs de protection qui seront construits lors des élargissements de chaussée à réaliser entre Trucco et Airole. (On remarque que les ouvrages seront recouverts impérativement d'un revêtement de pierres du pays, en raison d'une directive du ministère de l'environnement italien qui a classé la Roya comme rivière à protéger en priorité).





ES. — Saorge, les Gorges de la Roya. — ND P...

LE TUNNEL DU COL DE TENDE:

Le tunnel actuel du col de Tende a plus de 100 ans; construit en maçonnerie dans un environnement géologique délicat il devra être remplacé rapidement. Les Etats français et italiens envisagent sa réalisation pour les prochaines années dans le cadre, pour la France, du 11ème plan. Des discussions sont en cours actuellement pour savoir s'il convient de réaliser un ouvrage entièrement nouveau au niveau de l'actuel ou s'il faut, au contraire, le réaliser plus bas. Monsieur Yvon OLLIVIER, Préfet des Alpes-Maritimes, a déclaré à ce sujet que «L'aménagement de la RN 204 a bénéficié d'une première tranche de crédit (...) pour permettre à moyen terme l'aménagement d'une voie à forte fréquentation touristique entre Vintimille et Cuneo. Les investissements devront être fortement agrémentés avec l'aide du Conseil régional et du Conseil général». «Les deux Etats français et italien envisagent un percement (NDLR: d'un nouveau tunnel, l'ancien devant être bouché) à 1320 m à la hauteur de l'actuel. Le coût serait limité à 600 MF, à financer, pour la part française, par l'Etat, la Région et le Département. L'engagement des travaux pouvait être accéléré grâce à des avances faites par les collectivités». Maître José BALARELLO, Sénateur-Maire de Tende, considère quant à lui que: «On ne construit pas un tunnel en l'an 2000 comme au temps des diligences; il nous faut un tunnel plus bas que l'actuel... Le plan triennal (italien) prévoit, à parité avec la France, la réalisation d'un nouveau tunnel au col de Tende, dont la circulation aléatoire est toujours interdite la nuit. Une commission de neuf techniciens des

deux provinces et du département a remis récemment ses conclusions. Deux tracés sont en balance: le doublement du tunnel actuel situé à la cote 1320 m pour un coût de 600 millions F et le percement d'un tunnel plus long à la cote 1135 m pour 1,2 milliards F. L'Etat français et quelques élus de la province de Cuneo penchent pour la première solution. Les uns par économie, d'autres pour ne pas concurrencer la percée alpine du Mercantour. Toutefois, les communes des vallées de la Vermentagna (Limone), de la Roya et de la province d'Imperia, penchent pour la seconde solution. D'ailleurs le Conseil général des Alpes-Maritimes est disposé à augmenter sa part pour permettre le financement du tunnel bas.».

Souhaitons donc, dans l'intérêt de notre vallée de la Roya, qu'une décision intervienne rapidement quant à l'ouverture de ce chantier qui conditionne largement l'avenir de l'économie locale, mais aussi régionale... La Côte d'Azur et la Riviera des fleurs n'ont-elles pas un grand intérêt à voir améliorer la qualité des voies de communications qui les unissent ?

Article réalisé par Michel BRAUN

Cet article a été réalisé avec l'aimable participation d'élus français et italiens de la vallée de la Roya, de techniciens de la DDE des Alpes-Maritimes et du Comité de coordination des usagers et associations de la vallée de la Roya.

UNE COMPARAISON UTILE ... LE TUNNEL DU SOMPORT SUR L'AXE TRANSPYRENEEN PAU - SARAGOSSE

par Michel BRAUN

Il est coutume de dire que l'histoire se répète continuellement. C'est ainsi que la liaison transalpine du col de Tende et celle transpyrénéenne du col du Somport ont souvent eu une histoire parallèle. Par exemple, la ligne de chemin de fer Nice-Coni a été mise en service en Octobre 1928, celle du Somport en Juillet 1928. Les habitants de la Roya se sont battus durant une trentaine d'années pour obtenir la reconstruction de leur ligne ... dans la vallée d'Aspe, il est de même. Et aujourd'hui c'est dans le domaine routier que les deux vallées portent d'un même élan leurs efforts.

Nous entendons souvent dire que le trafic "relativement modeste" de notre liaison du col de Tende ne justifierait pas de lourds investissements .. Nous allons donc nous pencher utilement sur ce que viennent d'obtenir nos amis des Pyrénées sous l'impulsion personnelle du président français François Mitterrand.

La liaison routière de transit prévue dans la vallée d'Aspe est du même type que celle souhaitée par les habitants de la Roya, c'est à dire une voie touristique permettant de circuler en toute sécurité à 70 ou 80 km/h avec un important tunnel de faite. La vallée d'Aspe est par contre fortement défavorisée par rapport à la Roya car l'on n'y espère pas un trafic supérieur à 1000 - 1300 véhicules par jour, soit le tiers du trafic circulant déjà aujourd'hui sur notre liaison alpine. Les espoirs de développement sont aussi moins importants car les volumes des populations situées aux deux extrémités de l'axe sont bien plus modestes dans les Pyrénées.

Et pourtant, c'est un tunnel de 8600 m (à 1632 m d'altitude) qui sera construit sous le Somport pour un coût de 950 millions de francs, alors qu'il paraît difficile de réunir les 600 millions de francs nécessaires à la reconstruction du tunnel du col de Tende. De plus le financement de ce tunnel sera assuré en majorité par des fonds publics d'Etats et même de la Communauté Européenne qui paiera 25 % du coût du tunnel et de l'aménagement des voies d'accès sur la RN 134 (soit un financement CEE de 210 millions sur trois ans !). Pourtant, sur notre route de l'Europe E74 la Communauté Européenne est totalement absente. Mais a-t-elle été sollicitée?

Il nous a donc semblé utile d'effectuer cette comparaison afin de démontrer que les demandes des habitants des Alpes du sud franco-italiennes n'ont rien de disproportionnées.

QUEL AVENIR POUR LA LIGNE S.N.C.F. NICE - CUNEO ?

Par Michel BRAUN

LE CHEMIN DE FER DU COL DE TENDE :

UNE CONSTRUCTION CONTRAIRE PAR LES RIVALITES FRANCO-ITALIENNES

La construction de cette ligne s'est étalée de 1883 à 1928. En effet, pour des raisons stratégiques, l'état-major de l'Armée française s'est longtemps opposé à sa réalisation. Sa mise en service coïncide avec l'arrivée du régime fasciste en Italie, période où la France et l'Italie sont en conflit dans les domaines politique et économique. La section italienne de Torino et Cuneo à Breil et Ventimiglia est cependant électrifiée. Le trafic des voyageurs est important, avec en particulier des trains directs venant d'Allemagne et de Suisse vers Nice et San-Remo, avec pour l'un d'eux une voiture-restaurant, ainsi que des trains directs quotidiens entre Torino et Nice. Cette ligne, détruite sur sa partie centrale en 1944, ne sera reconstruite intégralement qu'en 1979, aux frais de l'Italie.

UNE LIGNE INTERNATIONALE COMPLEXE

Depuis 1979 la gestion de cette ligne est d'une complexité unique en Europe, car l'on ne compte pas moins d'une dizaine d'organismes ayant compétence sur sa gestion, chacun divisé en plusieurs services différents.

SECTION NICE - BREIL: Exploitée par la S.N.C.F., cette section est conventionnée avec la Région PACA qui est le «maître d'oeuvre» de son avenir, avec possibilités d'intervention du département des Alpes-Maritimes. Cette section est aujourd'hui considérée comme une ligne régionale par la S.N.C.F.

POINT DE JONCTION DE VENTIMIGLIA: Ce point est géré par le «compartimento» des Chemins de fer Italiens (F.S.) de Genova.

SECTION VENTIMIGLIA - PIENE (BREIL): Cette section est exploitée par les Chemins de fer Italiens (F.S.), par le «Compartimento» de Gênes pour ce qui concerne la voie et par celui de Turin pour ce qui concerne l'exploitation.

SECTION PIENE - BREIL - TENDE - LIMONE: Cette section est exploitée par la S.N.C.F. pour le compte des Chemins de fer Italiens. Elle est parcourue principalement par des trains italiens en transit. Reconstruite en 1979 aux frais de l'Italie, elle est gérée sous la responsabilité des deux états (Ministères des Affaires Etrangères des deux pays).

SECTION LIMONE - CUNEO: Section exploitée par les Chemins de fer Italiens, «compartimento» de Torino. Cette section est électrifiée.

INTERVENANTS DIVERS: Plusieurs administrations comme les douanes françaises et italiennes, les services de police, les provinces italiennes de Cuneo et d'Imperia, etc.. peuvent intervenir dans le traitement des dossiers.

A l'heure de l'Europe, la présence de tous ces organismes devrait être une force permettant à chacun de participer de façon modérée à un effort de modernisation. Malheureusement, c'est loin d'être le cas aujourd'hui, les pesanteurs administratives de chacun de ces services freinant considérablement toute initiative positive qui pourrait venir de l'un ou l'autre des intervenants. Ainsi depuis 1979, aucune modification de la trame de la desserte voyageurs internationale n'a pu être réalisée, alors que des aménagements importants seraient souhaitables et sont demandés régulièrement par les élus.

QUEL TRAFIC POUR NICE - CUNEO ?

TRAFIC MARCHANDISES

En prenant en compte la politique actuelle de la S.N.C.F. et des F.S. dans le domaine des marchandises, tout espoir de retrouver un trafic marchandises sur cette ligne n'est pas à envisager dans l'immédiat. Pourtant, au début des années 1980, jusqu'à trois trains quotidiens dans chaque sens y ont circulé. Signalons toutefois que cette ligne pourrait recevoir des trains de marchandises si un des points-frontières de Modane ou de Ventimiglia venait à être bloqué ou saturé.

TRAFIC VOYAGEURS

1) Banlieue de Nice

Un potentiel existe, mais ce trafic ne peut se développer que dans le cas d'une action volontaire du Département des Alpes-Maritimes finançant une desserte cadencée fournie, de type Metrazur, entre Nice, Drap et L'Escarène.

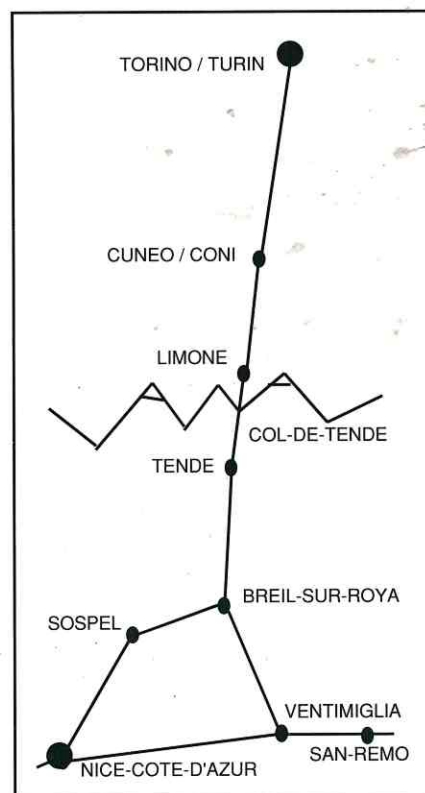
2) Desserte régionale Nice - Breil - Tende

Les habitants de nos gros bourgs de Sospel, Breil et Tende (environ 7000 à 8000 habitants) sont enclavés, et utiliseraient beaucoup plus fréquemment le rail si le temps de parcours de la section Nice - Breil était réduit à 45 minutes (Potentiel de clientèle estimé à 20 à 30 % du trafic actuel).

3) Desserte franco-italienne inter-régionale entre la Côte-d'Azur et le Piémont

Dans ce domaine, tout reste à faire car à ce jour un seul train attractif existe: la relation Torino - Nice de matinée avec retour le soir. Ce train rencontre un grand succès, transportant souvent des voyageurs debouts depuis Sospel et l'Escarène ! Il conviendrait d'accélérer encore cette relation en supprimant des arrêts aux trains express ou en réduisant ceux de Breil et Limone (suppression des contrôles douaniers en 1992).

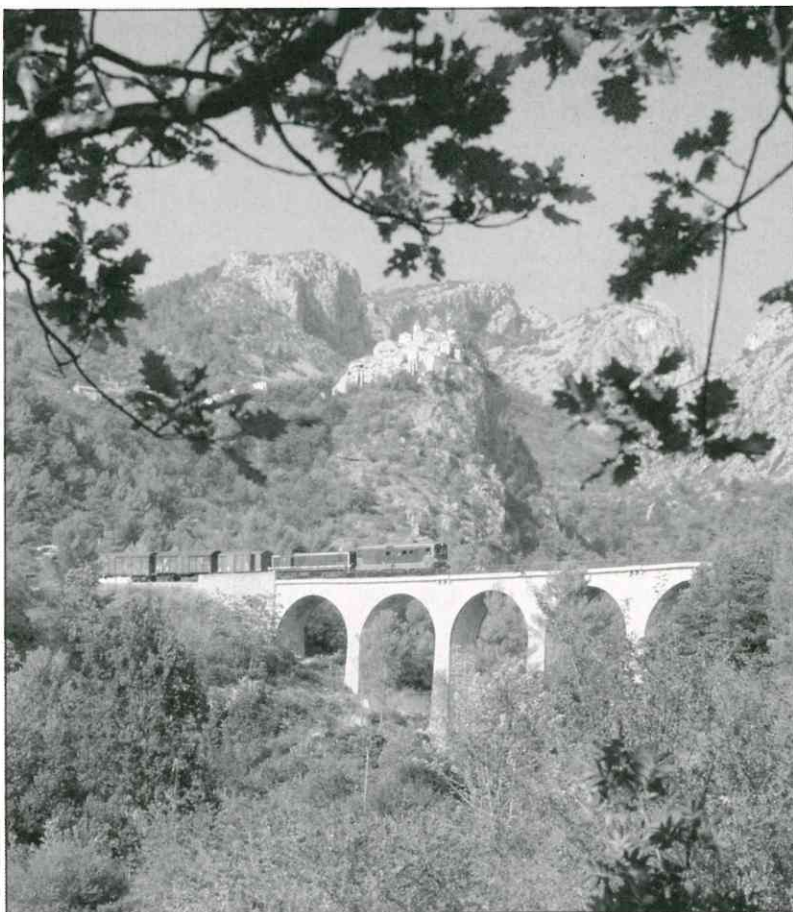
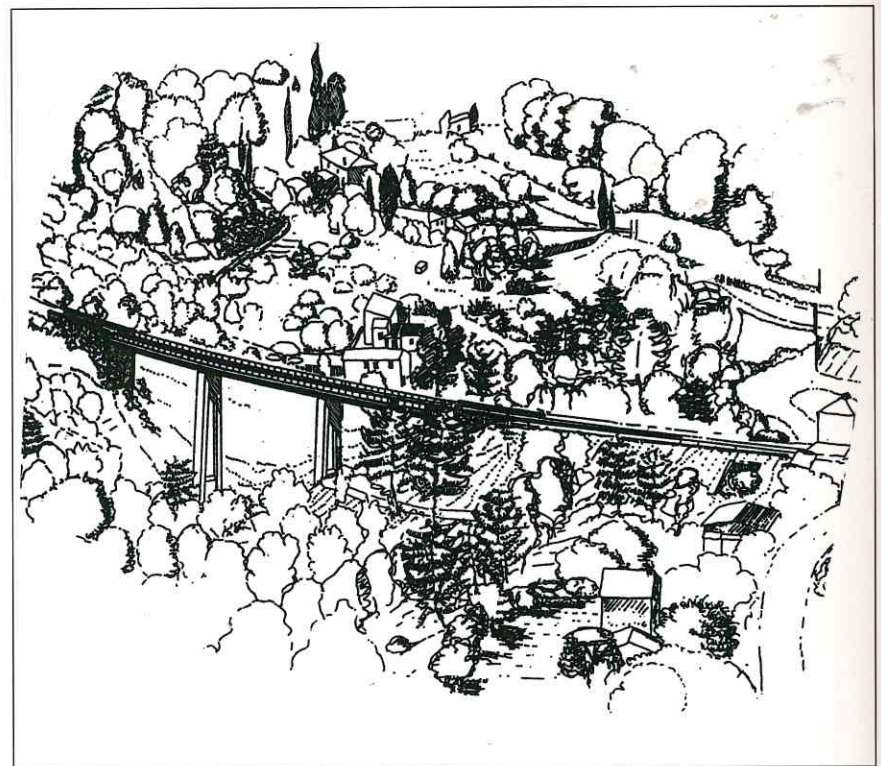
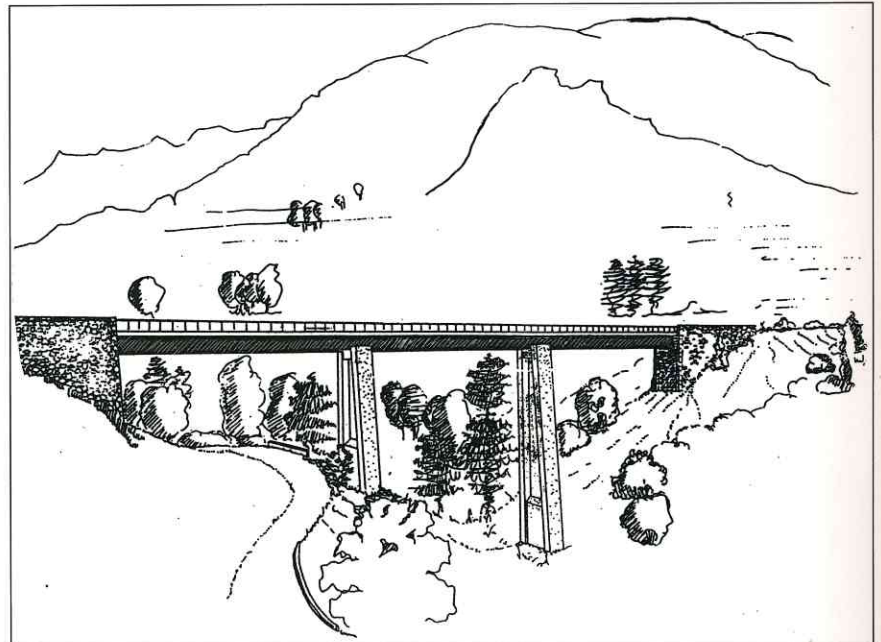
Une relation directe Nice - Torino identique est à créer dans l'autre sens, avec départ de Nice le matin et retour le soir. C'est en particulier dans ce domaine des relations rapides entre la Côte-d'Azur et le Piémont, avec desserte des bourgs intermédiaires de plus de 2000 habitants, que la ligne Nice - Cuneo doit trouver sa raison d'être. Dans quelques années, le TGV-Méditerranée sera une réalité. Mais il faudra attendre encore de nombreuses années la construction du TGV Lyon - Torino (on connaît la lenteur légendaire des chantiers ferroviaires italiens, en particulier ceux de la Direttissima Rome - Florence qui ne sont toujours pas terminés. trente ans après leur

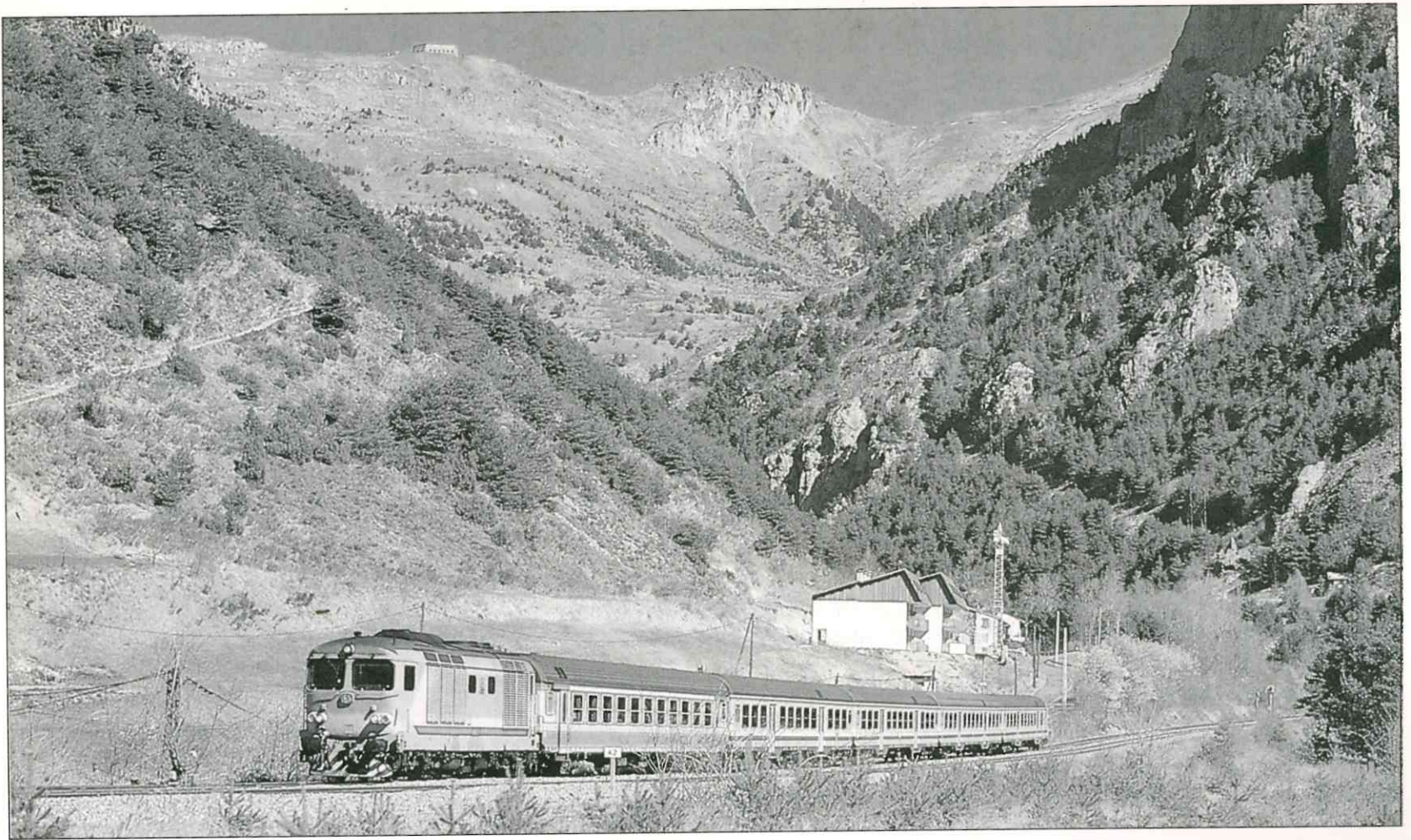


Le viaduc de La Launa à Peillon est un ouvrage de la ligne Nice - Breil particulièrement fragile, car situé sur un terrain instable. Aujourd'hui les trains de la S.N.C.F. peuvent le franchir en toute sécurité, car il est contrôlé régulièrement, par contre les convois doivent réduire leur vitesse à 20 km/h. La photo ci-contre nous montre la construction de ce pont le 14 Avril 1924, à cette époque déjà il avait été impossible aux ingénieurs de faire reposer les fondations sur un sol suffisamment dur malgré la réalisation de puits de plus de 40 mètres de profondeur.
Document Michel BRAUN



La reconstruction de ce pont, dont on peut découvrir ci-contre les plans provisoires, a dès à présent été financée pour un coût de 15 millions de francs (1/3 S.N.C.F, 1/3 département des Alpes-Maritimes et 1/3 région P.A.C.A.). Les travaux qui devaient débiter en 1991 ne le seront sans doute qu'en 1992 car le calendrier des techniciens S.N.C.F. est pour l'instant accaparé par d'importants chantiers qui se déroulent sur la ligne de la Côte. Une première étude prévoyait le remplacement du viaduc par un talus dont le coût aurait été moins élevé car il évitait en particulier la coupure de la ligne et le transbordement des voyageurs. Malheureusement le viaduc de la Launa se trouve à proximité du village classé de Peillon et la réalisation d'un talus n'a pas obtenu l'accord des architectes des "Bâtiments de France". Durant la durée du chantier, environ 8 mois, les voyageurs seront donc transbordés dans des cars entre les gares de Peille et Drap-Cantaron. Certains proposent donc de profiter de ces 8 mois de repos forcés pour moderniser les gares de la ligne Nice - Breil, à la réouverture en 1993 l'on disposerait d'une ligne moderne avec des trains rapides mettant Sospel à environ 35 minutes de Nice, Breil à environ 45 minutes et Tende à environ 1h10. Ci-dessous, c'est un train de marchandises franco-italien (ne circulant plus de nos jours) qui franchit le pont de La Launa. On distingue au fond le remarquable village perché de Peillon dont le site est protégé. A la vue de cette photo, l'on peut cependant débattre longement sur la préférence à donner à un viaduc en béton par rapport à un talus herbeux.
Photo ci-dessous Pascal BEJUI, documents ci-contre confiés par la C.G.T.





Ci-dessus une rame moderne utilisée par les chemins de fer italiens depuis deux ans sur la relation Turin - Tende - San Remo - Imperia. C'est la forte fréquentation de la ligne qui a nécessité l'utilisation de ces rames réversibles de plus de 400 places durant les week-ends. La relation complémentaire Turin - Tende - Nice reste assurée par deux, trois ou quatre autorails italiens modernes de 63 places chacun. Ci-dessous, en Octobre 1984 un autorail S.N.C.F. assure un train spécial Limone - Nice par Vintimille. Cette situation exceptionnelle se renouvelera régulièrement en 1992 durant le chantier de reconstruction du Viaduc de La Launa.

Photos Yann DUVIVIER et Michel BRAUN



ouverture !). La ligne Nice - Breil - Cuneo - Torino offre une possibilité exceptionnelle de mettre en correspondance directe l'axe TGV venant de Marseille avec le bassin du Piémont et ses millions d'habitants.

A titre d'exemple, le temps de parcours actuel de la liaison Nice - Tende - Torino (208 km) est de 4 heures (malgré l'exploitation mal adaptée entre Nice et Breil et les arrêts douaniers de 20 minutes), alors qu'il atteint presque 5 heures par Savone (289 km), avec l'utilisation de rames réversibles modernes ! Dans cette optique, une desserte par rames pendulaires Fiat (désormais filiale du groupe français Alstom) assurant un Torino - Nice en un peu plus de 2 heures 30 est loin d'être une utopie ! A titre d'exemple, rappelons que les Chemins de fer Allemands viennent de commander à Fiat des autorails diesels pendulaires destinés à réduire de 15% les temps de parcours sur leurs lignes régionales de Bavière.

4) Trafic touristique

La ligne Nice - Cuneo est une des lignes les plus spectaculaires des Alpes. Elle traverse une région très touristique, avec desserte directe du Parc National du Mercantour et des stations de ski de Limone et Tende-Casterino. Dès 1979, un potentiel très important est apparu (81 trains spéciaux mis en service au départ de Nice durant les 6 premiers mois d'exploitation), entraînant la mise en place de trains de skieurs en hiver, de groupes scolaires au printemps. A la belle saison, quotidiennement, des dizaines d'autocars de plus de 50 places transportent des groupes de personnes âgées venant, depuis la Côte-d'Azur, passer une journée dans le haut pays. Il a fallu malheureusement abandonner et refuser cette clientèle en raison de l'insuffisance de capacité des autorails disponibles au dépôt de Nice ! La création en matinée (départ de Nice vers 8 heures) avec retour le soir (vers 19 ou 20 heures) d'un train Corail remorqué par locomotive diesel française jusqu'à Limone ou Cuneo permettrait d'accueillir ces voyageurs par simple adjonction d'une ou deux voitures, en cas de nécessité. Ce train pourrait être la nouvelle relation Nice - Breil - Tende - Cuneo - Torino envisagée au paragraphe 2.

QUELLES SOLUTIONS PROPOSER DANS L'IMMEDIAT ?

MATERIEL ROULANT

Le remplacement des autorails S.N.C.F. inadaptés à une desserte de montagne avec rampes de 27 mm/m s'impose de toute urgence. Ces autorails sont d'ailleurs les plus vieux et les moins puissants de tout le parc S.N.C.F. : alors que la moyenne d'âge du parc autorail régional S.N.C.F. est de 16 ans, les X-4500 ont plus de 25 ans; question puissance, ils ont un moteur de 330 kW pour deux caisses et 141 places, alors que les autorails italiens disposent d'un moteur de 370 kW pour une seule caisse et 63 places !

Par ailleurs, la gestion peu économique d'un parc de cinq ou six autorails pour la desserte d'une ligne de 44 kilomètres doit inciter la S.N.C.F. à demander aux Chemins de fer Italiens la location de trois ou quatre de leurs autorails ALn 663 tout à fait performants (J'ai personnellement effectué le trajet Breil - Nice en 45 minutes et Nice Breil en 50 minutes avec ce matériel lors de grand retard, ce qui démontre bien la réserve de puissance dont ils disposent !).

Il conviendrait cependant d'assurer en matériel remorqué de type Corail + locomotive diesel SNCF la relation Nice (8h00) - Torino - Nice (20h00) ainsi que l'actuel Torino - Nice - Torino. Deux locomotives diesels SNCF pourraient être détachées à Nice, l'une assurant la réserve de la ligne de Breil mais aussi celle de la ligne de la côte; lors d'incidents, la présence d'un engin puissant à Nice a en effet plusieurs fois fait défaut. L'affectation à la ligne de Breil de matériel moderne de ce type avait d'ailleurs été annoncée en 1979 par le ministre français des transports de l'époque.

INSTALLATIONS FIXES

L'accélération de la liaison Nice - Breil passe impérativement par la modernisation de ses installations de sécurité. En effet, ce sont presque dix minutes qui sont perdues à cause de la nécessité, pour le mécanicien, de franchir les gares en «marche à vue». Ces gares, construites de façon généreuse en 1928, sont en effet toutes très longues. Le coût de l'opération était évalué à cette époque à environ 20 MF (hors taxes et frais généraux) suivant le type VD 1021 (commande locale) et à environ 30 MF avec télécommande depuis Breil. Ce coût devrait pouvoir être très sensiblement réduit en se limitant à l'équipement de trois gares ou en utilisant une commande centralisée informatique, avec mise en place de moteurs d'aiguilles et de signaux nains. Le cas particulier de La Trinité serait étudié en fonction de l'avenir que la S.N.C.F. souhaite assurer au trafic marchandises de cette gare.

En ce qui concerne la vitesse sur la ligne, l'utilisation d'autorails italiens ou de rames Corail dont le confort de roulement est de très bonne qualité devrait permettre de relever la vitesse de la ligne à 80 ou 85 km/h (avec amélioration de la voie, les longs tunnels du Mont Grazian et du Braus doivent pouvoir être parcourus aisément à 100 km/h).

Quoi qu'il en soit, il semble important de garder à l'esprit le développement important du trafic envisageable sur cette liaison après la mise en service du TGV-Méditerranée. Dès lors, les investissements à y réaliser en matière de sécurité ne devraient pas être du type de ceux à l'étude actuellement pour des lignes de campagne au trafic marginal. Il conviendrait de réaliser des investissements ordonnés permettant progressivement de faire de cette ligne Nice - Breil - Tende - Cuneo - Torino un axe moderne et performant. Pour ce faire, il semblerait logique que la S.N.C.F. demande à la Région PACA et au département des Alpes-Maritimes une participation financière pour cette modernisation, qui pourrait être en francs actuels de l'ordre de 15 MF (L'équivalent du prix de reconstruction du viaduc de la Launa ou le 1/3 du coût de percement du nouveau tunnel de Castillon, c'est à dire un prix fort abordable).

UNE ELECTRIFICATION A TERME... POURQUOI PAS ?

Lorsque l'on se pose cette question que la S.N.C.F. considère comme totalement utopique, il convient de considérer que cette ligne se trouve dans une région où toutes les lignes voisines sont électrifiées, mises à part quelques lignes piémontaises très locales. D'autre part, la ligne Limone - Breil - Ventimiglia a été reconstruite en 1979 au gabarit électrification 25 kV 50 HZ. De son côté, en 1928, le P.L.M. avait fait de même entre Nice et Breil, la ligne devant être électrifiée en 1500 V continu; ce projet fut abandonné à cause de la guerre mondiale.

L'électrification de la liaison Nice - Breil - Limone permettrait de réaliser une desserte Torino - Côte d'Azur en un peu plus de 2 heures 30, mais aussi une bien meilleure utilisation du matériel électrique existant. Rappelons par exemple qu'en Bretagne, la S.N.C.F. électrifie une section de ligne marchandise, uniquement pour ne pas avoir à y détacher en permanence une locomotive diesel puissante afin d'assurer la traction d'un ou deux trains quotidiens !

La question est donc posée de savoir si l'on saura, dès demain, réaliser l'Europe des chemins de fer entre la France et l'Italie. C'est à travers des dossiers tels que le développement de la ligne Nice - Cuneo - Torino ou celui du futur Réseau Express Régional Riviera - Côte-d'Azur que nous devons démontrer nos capacités à abattre les frontières d'hier. L'Europe ferroviaire existe depuis les années 1960 entre la France et le Bénélux, tandis que quelques mois ont suffi pour que les «deux» Allemagnes connectent leurs réseaux pourtant si différents; la France loue ses voitures Corail, dont le parc est aujourd'hui trop étoffé, aux autres réseaux européens... Alors il faut que nos élus, nos administrations, nos techniciens unissent leurs efforts pour, ensemble, faire de cette ligne Nice - Cuneo un véritable axe ferroviaire inter-régional Européen.

L'avis de la S.N.C.F. sur l'avenir de la ligne NICE - BREIL - TENDE - CONI

(A la suite de la manifestation du 5 Janvier, plusieurs élus de la vallée de la Roya ont écrit à la S.N.C.F. pour réclamer la modernisation de la ligne Nice - Breil. Pour la première fois une réponse concrète est donnée sous la forme d'une réponse de Monsieur Jacques FOURNIER, Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F., à Monsieur Gilbert Mary, Conseiller Général du canton de Breil-Fontan-Saorge).

Monsieur le Conseiller Général,

Votre lettre du 7 Janvier a retenu toute mon attention et je tiens, sans attendre, à vous assurer que la situation de la vallée de la Roya, rendue difficile par l'obstruction de la RN 204, n'a pas laissé et ne laisse pas la S.N.C.F. indifférente.

Vous évoquez dans votre lettre les conditions dans lesquelles s'effectuent les services régionaux de voyageurs. Permettez-moi, avant tout, de vous rappeler que si jusqu'en 1986 l'offre sur la Section Nice - Breil n'avait pratiquement pas évolué, le service a été depuis cette date -qui marque la mise en application de la première convention entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la S.N.C.F.- constamment et substantiellement adapté.

C'est ainsi qu'entre 1987 et aujourd'hui, ont été créés deux allers-retours supplémentaires, portant la desserte quotidienne à 5 trains Nice - Breil et 6 trains Breil - Nice et c'est pourquoi, compte tenu du trafic de la ligne (257000 voyageurs en 1989), nous pouvons considérer que l'offre actuelle satisfait aux besoins, bien que les recettes ne couvrent, toujours en 1989, que 23% des charges.

Mais, bien entendu, la S.N.C.F. est prête à examiner toute modification que le Conseil Régional, autorité organisatrice, souhaiterait apporter à sa consistance.

Vous me faites part, par ailleurs, de la mauvaise qualité du matériel utilisé sur Nice - Breil: il est exact que les autorails X 4500 ont donné lieu récemment à incidents, mais la Région de Marseille a pris les mesures pour que le suivi et l'entretien de ces autorails soient assurés de manière plus intensive.

Une amélioration du confort intérieur de ces matériels est envisageable mais, outre son coût (2,44 MF HT par engin), elle engendrerait une augmentation de poids des autorails, incompatible avec la diminution des temps de parcours que vous souhaitez par ailleurs.

De même, l'utilisation de rames RIO (type "Métrazur"), évoquée dans votre lettre, ne semble pas devoir être retenue: elle ne répondrait pas, elle non plus, à votre demande d'accélération des trains, nécessiterait l'acquisition de rames RIO et de locomotives diesel pour cette seule ligne et présenterait une surcapacité inadaptée à la demande. L'ensemble se traduirait par un surcoût inacceptable pour cette ligne déjà lourdement déficitaire.

En revanche, la S.N.C.F. est prête à examiner avec les Chemins de fer Italiens l'utilisation, pour assurer tout ou partie des services Nice - Breil, d'autorails italiens ALN 663 plus performants que nos autorails et qui circulent déjà sur la ligne (aller-retour quotidien Nice - Turin). Ici aussi, un accord du Conseil Régional s'avèrera nécessaire, le cas échéant.

Le souhait de diminuer les temps de parcours est légitime et la S.N.C.F., de manière générale, s'efforce d'y répondre.

Pour cela, et indépendamment du choix des matériels roulants évoqué ci-avant, une modernisation de la ligne, tant dans l'équipement de la voie que dans la modification et l'amélioration des installations de sécurité, est envisageable: la S.N.C.F. est prête, pour sa part, à l'étudier et à participer à son financement avec les collectivités concernées.

Je tiens cependant à vous préciser que, pour tendre vers les 45 minutes que vous souhaitez entre Nice et Breil, la modernisation de la ligne et l'utilisation d'autorails plus performants seraient insuffisants et il faudra, pour atteindre ce temps de parcours, envisager la suppression d'arrêts dans les gares les moins fréquentées.

La seconde partie de votre lettre est consacrée au transport du fret. Je me bornerai ici à vous confirmer ce qui vous a été dit le 25 Janvier lors de la réunion organisée par M. le Préfet des Alpes-Maritimes.

La S.N.C.F. mène depuis plusieurs années une politique de rationalisation de ses dessertes terminales par fer. Ceci nous a conduits, lorsque le trafic est insuffisant, à proposer à nos clients et sous notre maîtrise, une desserte terminale par route.

Cette politique a été confortée par le Contrat de Plan Etat-S.N.C.F. 1990/1994: nous nous sommes engagés auprès des Pouvoirs Publics à restructurer notre dispositif de transport de wagons isolés en concentrant notre système de dessertes terminales. C'est pour ces raisons que la desserte ferroviaire est, depuis mai 1990, limitée à Drap-Cantaran.

Malgré cela et compte tenu de la situation difficile rencontrée par la Société des Eaux de Fontan -avec laquelle nous étions en contact commercial depuis quelques mois- nous avons proposé à cette Société, à titre exceptionnel et pendant la durée de fermeture de la RN 204, une desserte ferroviaire en gare de Breil.

La Société des Eaux de Fontan a décliné notre offre, jugeant ces conditions tarifaires trop élevées par rapport aux prix routiers.

D'un point de vue commercial -et je vous rappelle que dans le domaine du fret, la S.N.C.F. n'a pas de mission de service public- les exigences de ce client ne pouvaient être satisfaites: la S.N.C.F. a le soin de mener une politique cohérente et équitable entre tous ses clients d'un même marché et ne peut, sauf à mettre en péril une part non négligeable de son chiffre d'affaires, offrir à un client dont la desserte terminale est très coûteuse, des conditions plus avantageuses que celles offertes à des clients dotés d'installations de changement et d'embranchements performants.

Néanmoins, à la suite de la réunion du 25 Janvier 1991 et pour tenir compte d'une situation temporaire difficile, une nouvelle offre, plus intéressante mais qui reste dans le cadre de notre politique commerciale, vient d'être présentée à la Société des Eaux de Fontan.

En espérant avoir répondu à votre attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Général, l'assurance de ma considération distinguée.

Jacques FOURNIER

QUELQUES CHIFFRES, FAITS ET DATES DE L'HISTOIRE DE SAORGE

Voici quelques faits et dates relevés dans différents ouvrages traitant du Comté de Nice, qu'il m'a semblé utile de réunir pour les lecteurs de la revue LE HAUT-PAYS.

La route du sel qui depuis Nice, reliait Tende par Lucéram, Sospel, Saorge permit aux bourgs de s'enrichir de ce passage et de ce trafic, qui se poursuivit jusqu'au XIX^{ème} siècle. Parmi les plus célèbres marchands, citons : Paganino del Pozzo en 1422.

La route de la Roya est jalonnée de relais abondants en bêtes de bat, en 1750 nous en trouvons à Sospel 260 et à Saorge 145.

Beaucoup d'habitants s'occupent de la conduite du sel.

En 1765, il faut 18 heures pour rejoindre Nice à Tende, non compris les 2 nuits passées habituellement dans les relais et auberges.

Charles Emmanuel III s'est toujours opposé à la transformation du chemin en route, par peur de frayer une voie aux envahisseurs venant du sud vers le Piémont, il faudra attendre son fils Victor Amédée III qui décide le 23 avril 1780 l'engagement d'un crédit de deux millions de livres piémontaises pour transformer la route. Les travaux se poursuivront de 1782 à 1788 sous la direction de l'architecte Cappellini et du Capomastro Spinelli. D'ailleurs l'inscription gravée dans la falaise sous le village au bord de la Roya témoigne de cet exploit pacifique (1784).

En 1754, selon le rapport de l'Intendant Joanini, Saorge possède 1700 moutons et chèvres. Il y a différents fours, et plusieurs marchés ferrants. Le recensement de 1752 nous indique pour Nice : 16.000 habitants, Sospel : 3200, Villefranche : 3.000, Saorge : 2.900, La Brigue : 2.100, Pigna : 1.900, Breil : 1.400, Tende : 1.200, Périnaldo : 900, Dolceacqua : 800.

Mais la mortalité est importante, entre 1669 et 1790, 28 des décédés ont moins de un an, et sur la totalité des décès 50 n'ont pas atteint 20 ans.

Vers 1752 Saorge compte 5 notables (avocat, pharmacien, médecins, procureurs) alors que pas mal de bourgades plus importantes n'en comptent aucun.

En 1704, le Seigneur du lieu est le Marquis de Govone, les habitants de ce pays peu solvables, ne lui paient ni dîme, ni pension; en cette année 1704, ils lui font cadeau de 14 paires de perdrix et de quelques bonnes tommes de fromages ainsi qu'une lettre de Bonne Année !...

Si Nice compte 110 Officiers Municipaux pour diriger la vie de la communauté, Saorge en compte 63. La vie politique est une émanation d'une structure sociale simple et tranchée.

Tout passe par l'administration communale, aussi bien dans le domaine politique qu'économique ou social. La multitude des conseillers constitue n^{des} figures familières de la société communautaire au sein de laquelle ils interviennent pour rappeler et défendre l'intérêt général, en assurant la police urbaine et champêtre. Certains sont appelés les «arbitres», d'autres «regardateurs». Ceux-là s'occupent des poids et mesures, à Saorge on les nomme «respari». Chaque lundi ils convoquent taverniers et boulangers qui sous la foi du serment doivent déclarer le prix des marchandises, afin d'en fixer le prix de vente.

Puis ces «respari» s'occupent aussi de la propreté, de l'hygiène et de la sécurité publique.

L'encadrement religieux est important lui aussi, et même impressionnant. Saorge compte 25 prêtres, Sospel 22. Les fêtes religieuses y sont nombreuses. Pur fêter le centenaire de la translation des reliques de St Claude, martyr et protecteur du village, une somme de 500 livres est votée par la municipalité. Par contre, en 1774 lors d'une épidémie de fièvre, St Claude paraissant sourd aux invocations des fidèles, le conseil décide de recourir à la Vierge pour combattre le fléau et organise une procession à la Madone del Poggio qui, elle, enfin exauce les saorgiens.

C'est en 1388 que Le Comté de Nice fut séparé de La Provence, pour passer sous la domination de la maison de Savoie. Puis il fut occupé par les troupes du roi de France de 1705 à 1713, et par les Gallispans jusqu'en 1748.

Le 27 septembre 1792, les troupes issues de la Révolution française, sous les ordres du commandant Anselme, entrent à Nice, mais elles n'apportent pas la paix sur le pays. La résistance s'organise, à Revest, Gilette, Pierrefeu, les troupes piémontaises et autrichiennes sont secondées par les Barbets.

Les magistrats du Sénat et du Consulat de la mer de Nice, dès l'entrée des troupes françaises dans la ville se transportent à Saorge pour y exercer leurs fonctions et toute la ligne des crêtes du massif de l'Autrichien reçoit les troupes piémontaises qui se replient.

En septembre 1793, Augustin Robespierre et Ricord (d'Aix en Provence) furent mandés pour terminer la conquête de la religion, le général Bonaparte est affecté en commandement de l'artillerie (ce qui fut pour lui une excellente et utile école pour la suite de sa carrière).

Vintimille et le fort d'Oneille sont pris au mois d'avril 1794 et le 11 mai 1794 le fort de Saorge est pris à son tour et les troupes Françaises atteignent le col de Tende. C'est de cette époque que date la démolition totale, pierre par pierre et jusqu'au rocher du célèbre fort de Saorge.

Essayons de faire un parallèle entre la durée nécessaire pour la mise en mouvement jusqu'à l'occupation de Saorge et de sa ligne de défense par un corps d'armée et à 150 ans d'intervalle 20 mois pour l'armée Française des "sans culottes" de 1794, et 9 mois pour les troupes Alliées de 1944, nous devons reconnaître que le secteur demeure toujours aussi stratégique, quel que soit l'armement de l'époque !!!

Voici donc un énoncé de chiffres qui laisse rêveur et notre imagination se plaît à faire revivre ce bourg important, à la population forte de 2900 habitants, village plein d'activité, place forte redoutée.

DONETTA RENE

CREATION D'UN COMITE DE DEFENSE ET DE DEVELOPPEMENT DE LA LIGNE INTERNATIONALE S.N.C.F. NICE - SOSPEL - BREIL - TENDE:

Ce comité fonctionne depuis février 1988, il a déjà recueilli plus de 8000 signatures de soutien qui ont été envoyées au ministre des transports. Le 10 novembre il a été décidé de formaliser l'existence de l'association qui a été déclarée à la préfecture des Alpes-Maritimes. Son but est de faire connaître, prospérer et moderniser la ligne Nice - Tende. Le siège social est situé au 17 de l'avenue de France à St. Dalmas-de-Tende - 06430-Tende (Tél. 93.04.60.72). Le montant de la cotisation est de 75 francs pour les membres actifs et à partir de 100 francs pour les membres bienfaiteurs.

UNE NOUVELLE ASSOCIATION A BREIL:

RANDO NATURE:

Les sommets de notre Haut-Pays attirent de plus en plus de visiteurs, mais un grand nombre d'entre eux ne savent pas comment s'aventurer à la découverte de nos sentiers. Une solution simple consiste à s'adresser à des accompagnateurs organisés comme ceux de l'association Rando Nature qui vient de se créer à Breil-sur-Roya. Le choix proposé est varié, il va d'une simple balade d'une journée ou de 48 heures sur les sentiers franco-italiens avec nuit en gîte et repas gastronomique en Ligurie (490 francs par personne), à des séjours plus complets d'une semaine en randonnées pédestres et descentes aquatiques (2300 francs par personne). Des séjours plus exotiques sont aussi proposés, par exemple l'ascension du Toubkal (4167m) au Maroc. Pour tous renseignements: Association RANDO NATURE Boite Postale 39 06540-Breil-sur-Roya. Tél. 93.04.47.64.

ECOMUSEE DU HAUT-PAYS:

INAUGURATION DE LA NOUVELLE HALLE D'EXPOSITION LE DIMANCHE 16 JUIN 1991:

A l'occasion de l'ouverture au public de sa nouvelle halle d'exposition de 500 m², l'Ecomusée de Breil-sur-Roya organisera le Dimanche 16 Juin une importante exposition. A cette occasion les visiteurs pourront découvrir l'imposante locomotive à vapeur de 140 tonnes désormais exposée à Breil. Exceptionnellement, le C.A.L.M. (Club de modèles de Cannes) présentera son imposante maquette qui reproduit, sur 25 mètres de long (!), la section Sospel - Breil de la remarquable ligne Nice - Coni. Les associations A.A.A.T.V. (Association des Anciens de la traction à Vapeur), T.C.A. (Tramophiles de la Côte d'Azur)... présenteront aussi des pièces de collection exceptionnelles.

LE GRAND PRIX LITTERAIRE DES TRADITIONS NICOISES REMIS EN 1990 A UN AUTEUR DES EDITIONS DU CABRI, DE BREIL-SUR-ROYA:

Ce prix créé en 1974 par le Comité des Traditions Niçoises est revenu à Marguerite et Roger Isnard pour leur ouvrage "SUS LU BARRI" (Les pierres racontent Nice) publié aux Editions du Cabri de Breil-sur-Roya. Ce gros ouvrage de 264 pages en grand format 24x32 cm fait un inventaire méthodique des 240 plaques et monuments qui ornent Nice, ce qui permet au lecteur de découvrir l'histoire des nombreuses célébrités qui ont fréquenté la Côte-d'Azur, de la reine Victoria à Lénine en passant par les obscurs héros de la résistance ou les philosophes Nietzsche. Historien du Comté de Nice, chercheur et poète, Roger Isnard publie régulièrement des articles dans la revue "Lou Sourgentin" et dans les "Nouvelles Niçoises". La remise des prix a été effectuée par monsieur Honoré Baillet, Sénateur-Maire de la Ville de Nice, en présence de monsieur Alphonse Chiabaut, Adjoint et de monsieur Léopold Massiéra, Président du Comité des Traditions Niçoises et des membres du bureau de l'association. Le prix du roman niçois a été décerné aux frères Maurice et Jean-Marie Rainaud pour leur recueil de contes et légendes "Les poulpes du Paillon".

LES RESULTATS DU RECENSEMENT DE 1990 DANS NOS VILLAGES:

Commune	1982	1990	Variation
BREIL	2159	2096	- 2.92%
LA BRIGUE	495	619	+25.05%
CASTILLON	79	188	+137.97%
FONTAN	253	231	-8.70%
MOULINET	164	193	+17.68%
SAORGE	323	364	+12.69%
SOSPEL	2278	2647	+16.10%
TENDE	2045	2123	+3.81%

A SOSPEL: EXPOSITION SUR LES TISSUS PROVENCAUX D'HIER ET D'AUJOURD'HUI:

Du 14 au 29 Juin prochain se tiendra au Pont-Vieux de Sospel une exposition sur les tissus provençaux. Les organisateurs recherchent tout spécialement des documents sur les tissus fabriqués dans nos vallées, dans le passé. Pour tous renseignements, contacter Monsieur Seghossian, Atelier de Sospel, en téléphonant au 93.04.16.46.

TROIS NOUVEAUX LIVRES REGIONAUX AUX EDITIONS DU CABRI

LE COL DE TENDE, par Charles BOTTON et Michel BRAUN:

Depuis la nuit des temps, le Col-de-Tende est un lieu de passage privilégié entre la Méditerranée et la plaine du Pô. Ce livre en retrace l'histoire, depuis l'époque des caravanes de mulets chargés de sel jusqu'à nos jours avec la remarquable ligne de chemin de fer Nice - Coni et les projets d'amélioration de cette Route de l'Europe. Ce livre de luxe, de grand format 24 x 32 cm, relié, est illustré par des centaines de vues dont une majorité en couleurs. (à paraître pour Juin 1991)

MENTON A LA BELLE EPOQUE (M'EN AVISOU), par Charles MARTINI DE CHATEAUNEUF:

Les amoureux d'histoire locale connaissent tous Charles MARTINI-DE-CHATEAUNEUF dont la collection est une des plus importantes du sud-est. Son amour du terroir mentonnais l'a incité à rédiger un nouvel ouvrage sur sa ville. Ce livre de luxe, de plus de 200 pages de grand format 24 x 32 cm, relié, est illustré par plus de 560 (!) documents dont une majorité sont totalement inédits. Disponible en librairie au prix de 298 francs ou par correspondance aux Editions du Cabri, 06540 Breil (sans supplément pour frais PTT).

LE SIECLE DU TRAIN DES PIGNES, par José BANAUDO:

Aboutissement d'une vingtaine d'années de recherches sur un sujet aussi riche que passionnant, José Banaudo et le Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence (G.E.C.P.) proposent un ouvrage complet, traitant de l'histoire du Réseau d'intérêt général des Alpes (lignes Nice - Digne et Colomars - Meyrargues), des origines à nos jours. Un sujet susceptible de satisfaire autant le passionné de technique ferroviaire que l'amateur d'histoire régionale, tant ses facettes sont multiples.

Un ouvrage relié, de 300 pages, en grand format 24 x 32 cm, illustré par de centaines de photographies et reproductions de documents anciens en majorité inédits.

Cet ouvrage est en souscription jusqu'à parution prévue pour le mois de Juin 91, au prix exceptionnel de 398 francs. Prix de vente après parution: 450 francs. A réserver aux Editions du Cabri, 06540 Breil.

LA TOURTE A L'AIL

par Virginie ALBERTI

Ingrédients pour deux tourtes de 35 cm de diamètre:

- 2 très grosses têtes d'ail
- 1 grande boîte de lait concentré non sucré
- 1 bonne poignée de parmesan rapé
- 600 gr de farine
- 1 oeuf
- huile d'olive et d'arachide
- sel, poivre

Préparer la farce quelques heures à l'avance. Passer l'ail au "presse-ail" ou au "mouli-persil" après avoir retiré le germe. Ajouter la moitié de la boîte de lait, le fromage, 4 cuillères à soupe d'huile d'olive, sel et poivre. Bien malaxer le tout.

Pétrir une livre de farine avec 1 oeuf, 2 cuillères d'huile d'arachide, 1/4 de boîte de lait, sel et compléter avec de l'eau.

La pâte doit être très souple. Prendre soin de bien enfariner les deux côtés au moment de l'étaler (très fine). Huiler les tourtières avec de l'huile d'arachide, y déposer la pâte. La recouvrir d'une mince couche de farce après l'avoir bien remuée.

Poser la deuxième pâte. Bien fermer les bords et huiler abondamment. Faire des entailles avec les ciseaux sur toute la surface (y compris le bord).

Mettre au four chaud (thermostat 7). Surveiller la cuisson (environ 20 mn). La tourte doit être bien dorée et croustillante.

Peut être conservée au congélateur.

* * * *

Photo José BANAUDO

