

LES TUNNELS DE TENDE

Par R. UTRY

Au moment où la nécessité apparaît d'améliorer les relations terrestres entre NICE et le PIÉMONT, au moment où des études et des travaux préparatoires s'effectuent tant en France qu'en Italie pour augmenter ces relations, il a paru opportun de rappeler l'existence et les caractéristiques des tunnels de Tende, ainsi que l'historique de leur réalisation.

Il était séduisant, à partir d'une étude sur ces tunnels, de déborder du cadre fixé et de prendre parti dans la querelle de la reconstruction du chemin de fer NICE-CONI, sujet brûlant entre tous.

Nous avons évité de le faire, conscient que le lecteur trouvera de lui-même dans les lignes qui suivent une réponse à ce problème.

Située à la pointe Nord-est des Alpes-Maritimes, la commune de Tende est l'une des plus étendues du département. C'est une commune de montagne, (le chef-lieu est à plus de 800 mètres d'altitude) et le chiffre de sa population résidente n'est pas, on s'en doute, à la mesure de la surface mise à sa disposition : environ 2500 habitants répartis en quatre agglomérations, Tende, St-Dalmas, Granile et Vievola. Elle est arrosée par la Roya, fleuve côtier qui se jette dans la mer à Vintimille. Le vieux Tende est un bourg médiéval possédant, entre autres, une remarquable collégiale. C'est sur le territoire de Tende que se trouve la célèbre "Vallée des merveilles" aux 40.000 gravures rupestres. On y trouve aussi parmi les ouvrages du génie civil dignes d'être mentionnés, 3 centrales hydroélectriques construites par les Italiens, celle de St-Damas comptant parmi les plus puissantes des Alpes-Maritimes. Enfin, les moitiés sud de deux tunnels importants se trouvent sur le territoire de Tende, les moitiés nord étant situées en Italie dans la commune de Limone (Province de Cuneo).

I.- LE COL DE TENDE

Le col géographique de Tende occupe une situation exceptionnelle sur le grand arc alpestre qui s'étend du col de Nava (20 km nord d'Imperia), au col du Mont Genève, à l'extrémité de la vallée de la Durance, près de Briançon (Hautes-Alpes), exceptionnelle par sa direction Nord-Sud, par la proximité de la mer et d'un littoral à population dense, par les facilités relatives de son accès et par son altitude réduite

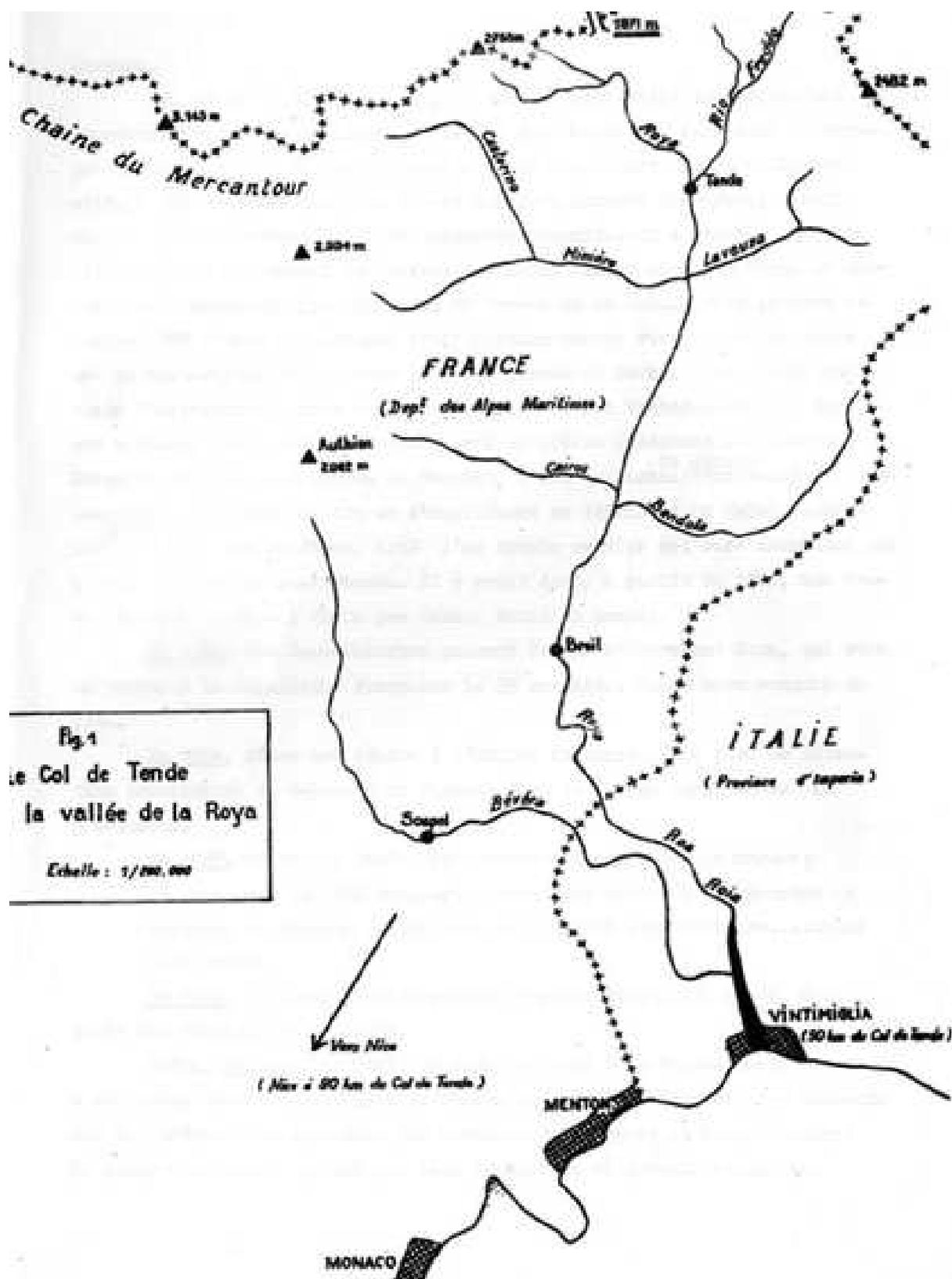
En effet, entre le col de Nava (936 m.) et le col du Mont Genève (1854 m.), les Alpes forment un écran continu dont la hauteur n'est presque jamais inférieure, à 2000 mètres: Seuls deux cols ne les atteignent pas:

- le col de Larche (1997 m.) et
- le col de Tende- (1870 m.)

Mais alors que le col de Larche, orienté EST-OUEST, fait communiquer deux vallées sous-développées et pratiquement à l'écart des grands axes internationaux (la route du col restait parfois fermée plusieurs semaines consécutives en hiver jusqu'à une époque récente), le col de Tende a joué historiquement et continue de jouer un rôle éminent dans les relations entre le Piémont et les deux Riviera, la française et l'italienne.

Cependant, malgré ces éléments qui auraient dû lui donner une sorte d'exclusivité, on relève dans l'histoire des déplacements de personnes et des échanges de produits entre le Piémont et le Comté de Nice, au cours des siècles passés, d'autres points de passage que le col de Tende: le Col de la Madone des Fenêtres (près de St-Martin-Vésubie), plus élevé que celui de Tende, qui avait l'avantage de donner accès à la vallée du Var et à Nice,-et qui lui était parfois préféré; ensuite, le col de la Cerise, dans le même secteur, était également utilisé, malgré ses 2550 mètres, ainsi que le col de Ste-Anne de Vinadio. Par ailleurs, des considérations de souveraineté locale, de péages aussi, intervenaient pour favoriser un transit plutôt qu'un autre, mais c'était toujours le port de Nice qui était le débouché maritime et la porte d'entrée du Piémont jusqu'aux guerres napoléoniennes.

Au début du XVIIIe siècle, le col de Tende était accessible aux chariots entre Tende et Limone; c'est ce qui ressort de relations de voyages effectués en 1724; mais la vallée de la Roya (entre Breil et Tende) n'était encore datée que d'un étroit sentier, souvent dangereux, établi dans le lit du torrent, que les voyageurs empruntaient à cheval, et dont ils gardaient en général un mauvais souvenir. Entre Breil et Nice, le chemin était carrossable par les cols de Brouis et de Braus. Mais il



faut attendre 1780 (comme en témoigne l'inscription encore visible de nos jours sur le haut-relief de la route près des gorges de Saorge) pour avoir une route "carrossable" entre Tende et Breil: " Le roi Victor-Amédée de Sardaigne a élargi de 18 pieds le chemin créé au siècle précédent par Charles-Emmanuel Ier dans les gorges de Saorge". C'est le signal du départ d'un trafic de marchandises important qui ira en s'amplifiant au détriment de celui passant le col de la Madone des Fenêtres, doté d'un simple sentier qui sera abandonné peu à peu, sauf par la contrebande. Il y avait donc, à

partir de 1780, une route continue de Nice à Turin par Tende, Breil et Sospel.

En 1792, les Sans-culottes passent le Var et occupent Nice, qui sera rattachée à la République Française le 25 novembre. Tende sera conquis en 1794.

En 1806, Gagnes est réunie à l'empire français. Nice perd sa Situation privilégiée de débouché du Piémont vers la mer au bénéfice de la précédente.

En 1808, le col de Tende voit passer une voyageuse de marque: la princesse PAULINE Bonaparte, avec sept voitures surchargées de bagages. Le passage du col (en été) se fait sans histoire....sinon sans bruit.

En 1814, le Comté de Nice revient sous la domination sarde, à la suite des défaites de Napoléon.

Enfin, en 1860, le Comté de Nice est cédé à la France; mais Cavour a su garder "comme territoires de chasse du roi de Sardaigne", les versants sud des crêtes alpestres avec les communes de Tende et la Brigue, malgré le désir clairement exprimé par leur population de devenir française.

A cette époque, la route du col qui comporte de nombreux lacets, tant sur le versant nord que sur le versant Sui, a sensiblement le tracé que nous pi connaissons aujourd'hui.

Jusqu'en 1882 (date de l'ouverture du tunnel routier de l'altitude 1300 m.), cette route est le seul lien entre Tende, la Brigue et le Piémont; elle est l'objet de toute la sollicitude du gouvernement sarde.

Enfin, en 1947 "le versant sud du col de Tende est attribué à la France par le traité de Paris. Pendant les périodes de tension politique, des travaux d'entretien et d'amélioration des lacets (murs de soutènement, etc.) furent effectués par le génie militaire italien pour la desserte des ouvrages fortifiés de la ligne de crêtes. Si bien que cette route, d'un intérêt touristique certain, est accessible aujourd'hui encore aux automobilistes qui désirent soit jouir du point de vue du col, soit accéder aux "routes stratégiques" vers la vallée des Merveilles, à l'Ouest, ou vers le mont Margareis et Monesi à l'Est.

On ne saurait trop recommander aux touristes d'aller au moins une fois de Limone à Tende par cette route. Les attraits du site compensent largement le léger inconfort d'une route de 4 mètres de large, en lacets, simplement empierrée, mais sans danger. Le risque de croisement avec un autre véhicule n'existe pratiquement pas.

La rampe moyenne est d'environ 10 % sur le versant français, un peu moindre sur le versant italien. La route est dégagée de la neige de mai à octobre. En hiver, elle est livrée aux skieurs. Compte tenu de l'existence du tunnel, par où passe la route nationale française 204, l'ancienne route du col géographique ne fait pas l'objet, on le conçoit, d'un entretien ou d'un contrôle particulièrement attentif de la part des pouvoirs publics. On doit la prendre comme elle est, mais ceux qui l'empruntent sont largement récompensés de leur effort.

La distance de Tende à Limone par l'ancienne route est d'environ 28 km.

II.-LE TUNNEL ROUTIER DE LA COTE 1300.

La route de Tende était la voie d'accès normale de Turin vers Nice.

L'examen de la topographie détaillée du col n'avait pas manqué d'appeler l'attention des techniciens sur la possibilité de franchir les Alpes par un tunnel. Dans la zone du col, en effet, le versant nord et le versant sud sont abrupts et rapprochés.

Le percement d'un tunnel de faible longueur s'imposait. Vers 1300 mètres d'altitude (donc 570 mètres plus bas que le col géographique), les deux versants sont séparés l'un de l'autre par une distance de 3000 mètres seulement. Il était séduisant de penser percer la montagne jour évité à la fois les nombreux lacets du col et les aléas de la neige et du verglas au cours des mois d'hiver.

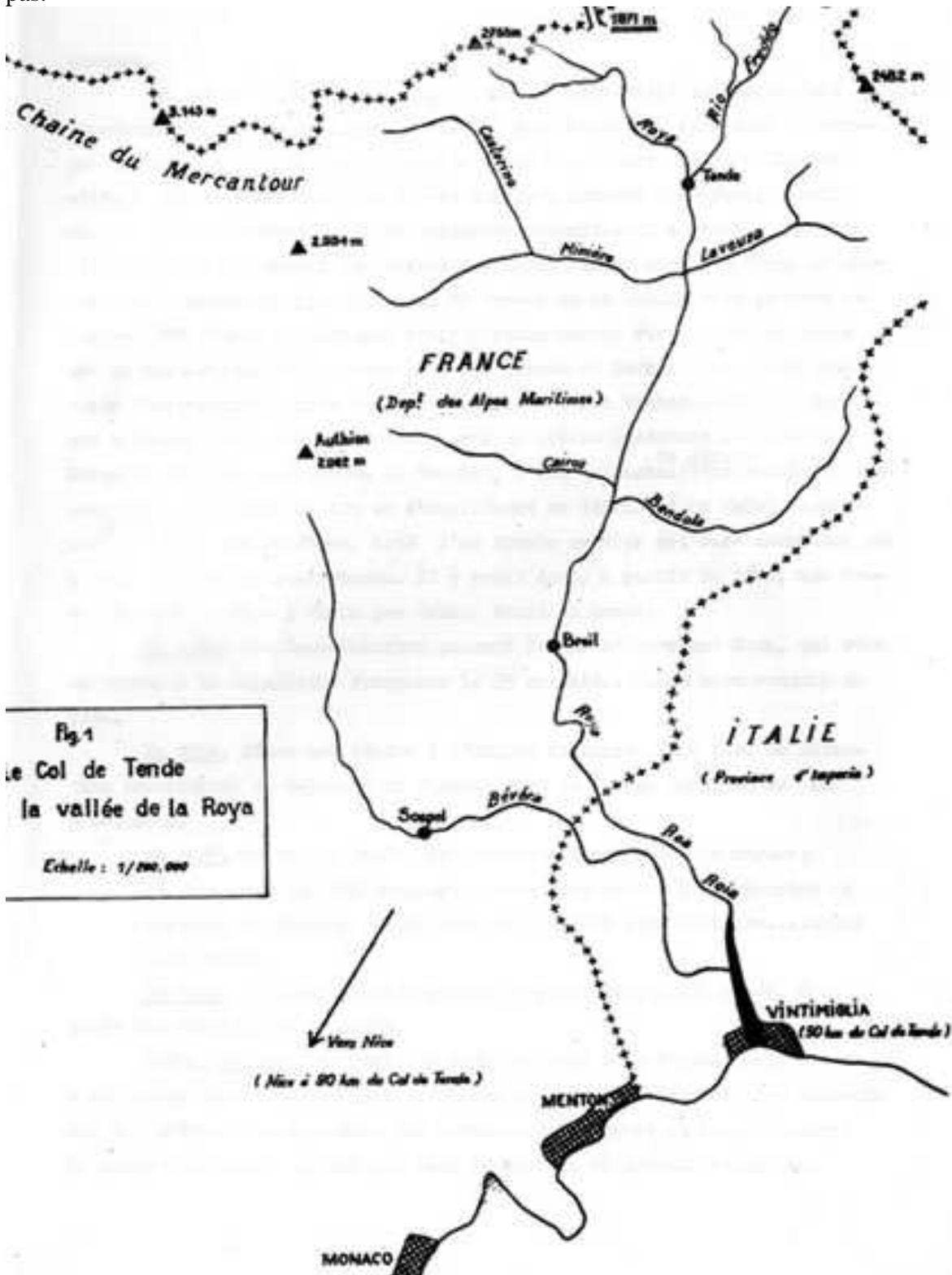
En 1786, on entreprend les premiers travaux de percement. Mais à la suite d'un éboulement meurtrier, les travaux sont arrêtés et la tentative abandonnée.

De nombreuses études voient le jour entre 1800 et 1850: des pétitions des populations 'de Coni, rie Limone et de Tende sont adressées à Turin et se font de plus en plus pressantes à partir de 1850. Cependant, il faudra attendre la-réalisation de l'Unité italienne pour que les travaux soient

menés à bonne fin. C'est en juin 1882 qu'est inauguré le tunnel. Son portail nord porte la date de mise en service.

Les caractéristiques font un peu sourire, lorsqu'on les compare aux dimensions des tunnels routiers modernes; mais il ne faut pas oublier que cet ouvrage fut, sinon le premier tunnel routier européen, du moins l'un des premiers, que par destination il était avant tout un ouvrage militaire et qu'on ne pouvait prévoir la circulation intense des véhicules de l'ère de l'automobile.

- La largeur n'est que de six mètres, ce qui permet tout juste à deux autocars de se croiser ou pas.



- La longueur est de 3.200 mètres, sans autre ventilation que celle due à la différence de

pression barométrique entre les têtes nord et sud.

- La cote de la tête sud est à 1279 mètres; celle de la tête nord est à 1400 mètres, avec, à l'intérieur du souterrain, une montée continue du sud vers le nord (sauf dans les dernières centaines de mètres). Ce qui indique que le tunnel a été percé presque entièrement en partant du versant sud.

Cette manière de percer le tunnel est assez inattendue, si l'on songe que sa réalisation étant l'œuvre des seuls Italiens, l'outillage (et sans doute aussi le personnel d'exécution) venait de Cuneo et devait être acheminé sur le chantier en franchissant le col. Il faut éliminer le cas où le personnel et le matériel, utilisés seraient venus du littoral ligure; il eût fallu les acheminer par territoire français (Breil, Fontan) et on peut penser logiquement que l'on ne fit pas appel à cette solution, étant donné les relations tendues entre la France et l'Italie à cette époque.

Mais alors, pourquoi les Italiens n'ont-ils pas plutôt percé le tunnel en partant du versant nord, la tête sud étant établie à une altitude plus élevée que la tête nord ; ce qui aurait réduit les frais de transport du personnel et des matériaux? Nous avouons sincèrement n'avoir pu donner de réponse à cette question.

Dès l'ouverture du tunnel, un nouveau service postal fut organisé. Le courrier, qui mettait 22 heures de Nice à Coni, put être acheminé en 12 ou 14 heures. A noter qu'en 1882, il n'y a pas encore de route carrossable entre Breil et Vintimille dans les gorges de la Roya. Le trafic des voitures empruntait obligatoirement les cols de Braus et de Brouis pour atteindre le littoral.

De 1882 à nos jours, le tunnel routier de Tende vit son trafic augmenter d'année en année. Il a participé, comme la vallée de la Roya et la vallée italienne de la Vermenagna, aux heures sombres de la guerre 1939-1945, et a payé son tribut de destructions au moment de la retraite des Allemands, chassés de l'Authion.

Dès 1950, il reprend un rôle d'échange actif entre le Piémont et la Riviera. Certains jours d'été, le trafic atteint et dépasse 500 véhicules Par heure, ce qui est considérable pour un tunnel ayant une aussi faible largeur. A noter la grande proportion de voitures italiennes, allemandes et suisses empruntant le tunnel, les relations entre le Piémont et la Riviera italienne étant particulièrement actives.

Enfin, il y a une vingtaine d'années, le tunnel a été éclairé à l'électricité sur toute sa longueur. C'est le passe-temps favori des touristes, lorsqu'ils traversent le tunnel, de repérer l'endroit exact de la frontière au changement du dispositif d'éclairage, celui-ci étant axial d'un côté, bilatéral de l'autre.

A l'entrée nord du tunnel, se trouvent les services conjoints de douane et de police italiennes: A l'entrée sud, les services de la police française; la douane française est au village de Tende, à sept kilomètres du tunnel.

III.- LE TUNNEL FERROVIAIRE DE L'ALTITUDE 1050 m.

La situation privilégiée du col de Tende, l'importance croissante des échanges qui s'y faisaient n'allaient pas manquer d'intéresser les Compagnies de Chemins de Fer, les ingénieurs et les financiers.

Il est même curieux de rapprocher les dates et de constater qu'avant même que le rail n'atteigne Nice (Nice ne fut reliée à Marseille qu'en 1864), on se préoccupait et on parlait déjà d'une ligne de chemin de fer reliant Nice à Coni sous contrôle sarde.

Il faut remonter à 1851 pour trouver trace des premiers projets de voie ferrée Nice-Coni. La ville de Coni proposait un itinéraire par Tende (1851); Nice, des itinéraires par la vallée de la Vésubie et Valdieri (projets de 1857-1867-1879).

En 1859, le gouvernement sarde accorde la concession du chemin de fer Turin-Fossano-Ceva-Savona, qui permettait à la capitale piémontaise d'accéder à la mer à Savone, et faisait perdre son urgence au projet de chemin de fer Nice-Coni. Du côté français, le ministère de la Guerre mettra son veto pendant plus de trente ans à tout projet ferroviaire dans cette zone¹.

¹Tout au plus admettra-t-il après bien des discussions la concession d'une voie ferrée de Nice à l'Escarène, voire à Lucéram, dans la vallée du Paillon, pour amener des troupes à l'Authion, dernier bastion français.

- On note, en 1882, l'adjudication de la section Coni-Borgo-Sam-Delmazzo, première étape de la ligne italienne Coni-Limone. C'est l'année de la mise en service du tunnel routier.

- A partir de 1888, le gouvernement francophobe de Crispi agrandit le fossé entre l'Italie et la France (Triplice).

La construction de la ligne de Coni à Limone est activement poussée, non pas en vue d'une jonction avec NICE, mais en vue de satisfaire aux exigences militaires de la zone frontière du col de Tende. Et pourtant, à Nice, journalistes, parlementaires (le Sénateur Raiberti) réclament cette jonction. Le percement du tunnel ferroviaire Limone-Vievolà est entrepris en 1888.

C'est en 1898, le 17 juillet, qu'est inauguré le tunnel. La construction aura duré dix ans. La presse signale que la musique municipale de Coni, qui prêtait son concours aux cérémonies d'inauguration, a joué "La Marche royale" et "La Marseillaise", touchant hommage à la France, si on songe à l'atmosphère politique tendue et au fait que Tende et la Brigue, qui allaient seules bénéficier de ce tunnel, pendant de longues années, étaient encore des communes italiennes. Mais c'était une manifestation du désir de voir la ligne se continuer vers Nice.

Pour bien comprendre l'état d'esprit de l'époque, il faut jeter un coup d'œil sur la presse régionale de ce temps-là.

Dans le numéro de l' "Éclairer de Nice" du 19 juillet 1898 qui annonce l'inauguration du tunnel ferroviaire, on trouve tout à côté et sur trois colonnes, le compte-rendu des grandes manœuvres de l'armée française dans la zone de l'Authion et du col de Braus, qui s'y effectuaient simultanément. Compte-rendu comme on n'en trouve plus aujourd'hui que dans les revues militaires spécialisées, où l'on ne nous faisait grâce d'aucun détail technique, d'aucune évolution du parti rouge ou du parti bleu, d'aucune critique des opérations...

Nous savons peu de choses du trafic ferroviaire du tunnel durant les premières-années de son exploitation. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, alors que le plus gros obstacle était vaincu, en l'occurrence la montagne, le rail ne fut pas prolongé immédiatement vers Tende et La Brigue, communes italiennes de la haute vallée de la Roya situées à 10 km.

Vers 1910, on allait encore en diligence depuis Vintimille et Breil jusqu'à Vievolà, pour prendre le train de Turin. La gare de Vievolà, désignée pompeusement du titre de "stazione capolinea fut dotée d'un buffet et d'installations ferroviaire hors, de proportion avec l'importance de la population résidente.

-Toujours vers la même époque, les travaux de prolongement de la voie ferrée vers-Tende furent poussés. Le rail atteignit Tende en 1912 et St-Dalmas en 1913. La situation devait restée inchangée dans ce secteur jusqu'en 1928.

Du côté français, on travaillait aussi depuis 1910 à la construction de la ligne Nice-L'Escarène, mais sans grande hâte. Il avait fallu venir à bout de bien des réticences.

En 1915, la ligne était construite entre Nice et Drap, soit sur une distance de 15 km. environ; des travaux étaient en cours entre Drap et L'Escarène.

Après la guerre de 1914-18, les travaux reprirent tant en France (Drap-Fontan-frontière) qu'en Italie (sud de St-Dalmas et Vintimille-Breil), avec, en territoire français, les importants tunnels du Braus (L'Escarène-Sospel) et de Brouis (Sospel-Breil), et les viaducs de Scarassoni et de Saorge,

Finalement, l'inauguration de la ligne Nice-Coni eut lieu en 1928 avec son antenne sud Breil-Vintimille. La section Cuneo-Breil-Vintimille fut ultérieurement électrifiée suivant le système italien. Le trafic dans le tunnel était alors de quatre trains voyageurs et d'une paire de trains de marchandises par jour. C'était peu en regard de ce qu'avait coûté la construction de la ligne. Le trafic resta du même ordre jusqu'en 1939. Le tunnel joua son rôle pendant la guerre, mais les destructions des sections Vievolà-Breil et Breil-Vintimille (1945) allaient mettre en question l'utilisation même du tunnel de Tende.

En effet, au moment du traité de paix avec l'Italie (1947), la frontière avec la France et l'Italie était reportée au col de Tende.

Entre 1945 et 1947, le chemin de fer avait été remis en état par les Italiens entre Cuneo-

Limone et Vievola (sortie sud du tunnel) (traction électrique). Vievola était la seule gare "française" ouverte au trafic et elle n'était accessible que par l'Italie. La S.N.C.F. ouvrit un bureau à l'ex gare de Tende pour y recevoir les demandes de wagons et faire les opérations de réception et d'expédition des marchandises; le service des voyageurs était assuré par autobus.

- En fait, de 1947 à 1958, le trafic marchandises de Vievola (et donc du tunnel ferroviaire) a été faible. Depuis 1958, il est pratiquement nul. En 1963, la Chambre de Commerce de Cuneo fit construire à Limone une rampe de chargement de voitures automobiles sur wagons.

En janvier 1964 se firent les premières navettes ferroviaires pour le transport d'autos à travers le tunnel. Ce service, qui appela l'attention du grand public sur le tunnel, cessa à la fin de la période des sports d'hiver à Limone (mars).

Il a été repris pour l'hiver 1964-1965, mais n'a pas été continué les années suivantes. Le tunnel ferroviaire a été prévu pour la double voie. Sa largeur est de plus de 8 mètres; sa longueur (8100 m.) le classait en 1898 huit. Parmi les huit plus longs tunnels du monde et en faisait, à l'époque, le plus long d'Italie. La tête sud est à la cote 1019 m. la tête nord est à une altitude d'environ 1100 m. soit à peu près 250 m. plus bas que le tunnel routier; on notera aussi que la largeur de ce dernier est inférieure à celle du tunnel ferroviaire. Du fait de la traction électrique, aucune ventilation artificielle n'a été nécessaire.

IV.- AUTRES SOUTERRAINS.

Il convient de dire quelques mots sur les autres souterrains que comporte la voie ferrée sur la commune de Tende, puisque, sans avoir l'importance du tunnel de Vievola, ils n'en caractérisent pas moins le tracé de toute la section Vievola-Breil. Ces souterrains, que les Italiens désignaient sous le vocable de "galleria" (par opposition à "traforo") ont une raison d'être technique: éviter les zones profondément ravinées, de racheter une différence de niveau importante en allongeant le tracé pour obtenir une pente raisonnable. L'ouvrage le plus intéressant à cet égard, est le souterrain hélicoïdal de Cagnourine, à un kilomètre au nord du village de Tende. Au sud de ce dernier, un souterrain en courbe et contrecourbe, permet de passer de la vallée de la Roya dans celle de la Levenza en mettant la gare de la Brigue à proximité de son chef-lieu. D'autres souterrains en coule existent à Vievola et à St-Dalmas-de-Tende; au total, entre Vievola et Berghe (ancienne frontière à Fontan) plus de la moitié du parcours ferroviaire est souterraine. Cela donne une idée du prix de revient de la section Vintimiglia-Breil-Vievola s'il fallait la construire aujourd'hui.

On peut dire pour conclure que la zone du col de Tende est particulièrement bien équipée pour assurer seuls les bonnes conditions les échanges entre la province de Cuneo et la Riviera: route touristique, route nationale, tunnel de l'altitude 1000.

La seule remarque que l'on peut faire sur cet équipement est celle de la mauvaise répartition du trafic entre un tunnel routier trop étroit et parfois saturé, et un tunnel ferroviaire totalement inutilisé; et cette remarque n'a pas échappé aux pouvoirs publics.

Enfin, il y a une faiblesse qu'on n'a pas manqué de signaler: la vallée de la Roya aboutit à Vintimille, non à Nice, ni à San-Remo. Mais les améliorations apportées aux routes corniches Nice-Menton, le doublement de la route Menton-Vintimille, et l'aménagement envisagé de la basse vallée de la Roya par l'Italie, sont de nature à apaiser les craintes que l'on pourrait avoir sur l'avenir des relations entre Nice et Cuneo.

Les tunnels de Tende sont et resteront longtemps encore techniquement "imbattables" pour les relations de la province de Cuneo avec les Riviera française et italienne.