

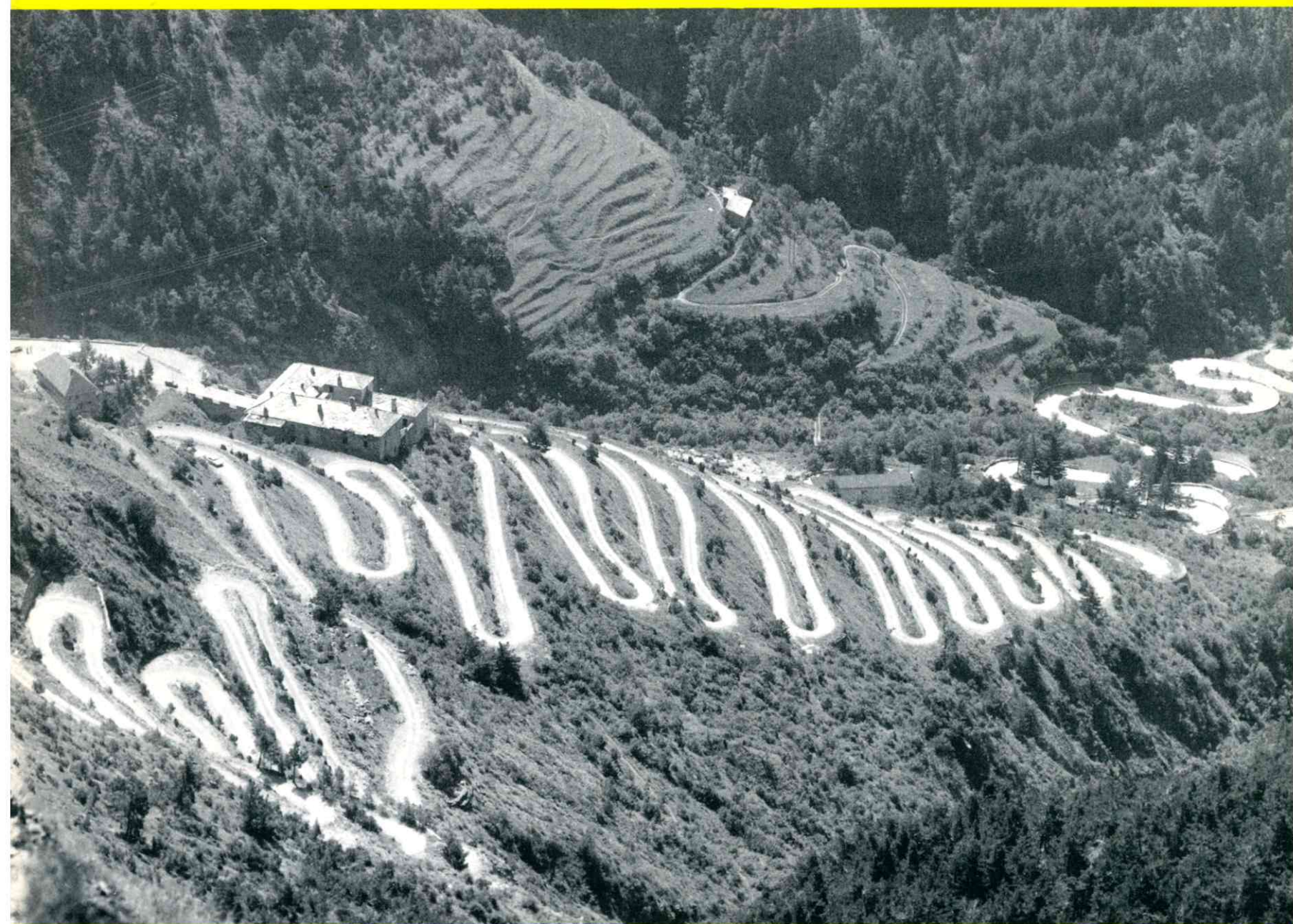
# LE HAUT-PAYS

Journal de la ROYA-BEVERA

N° 13

PARUTION TRIMESTRIELLE

NUMÉRO 1 - 1988 - PARUTION MARS 1988 - NUMÉRO ISSN: 0763-1480



LA ROUTE DU COL DE TENDE AU XVIII<sup>ème</sup> SIECLE  
LOUP, QUI ES-TU ?

L'ARTISANAT SUR BOIS D'OLIVIER

LES FORTIFICATIONS DE ST-DALMAS-DE-TENDE

PETITE HISTOIRE D'UN HAMEAU : PIÈNE-BASSE

LE CARNAVAL DES ENFANTS

L'ASSOCIATION DE PARENTS D'ELEVES DE BREIL-SUR-ROYA

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 Bévéra 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.

#### DANS NOTRE PRÉCÉDENT NO.12...

La couverture ayant été, pour des raisons techniques, imprimée quelques semaines avant le reste de la revue, il n'y figurait pas, comme habituellement, le nom des collaborateurs de ce numéro. Nous citerons donc, avec quelque retard, M. Jean-Marie CÉVASCO (auteur de la photo de couverture - troupeau au pâturage), Mmes. Maryse ALBIN-LACOSTE et Joséphine SASSI, MM. José BANAUDO, Alfred et Michel BRAUN, Jean-Pierre DOMÉRÉGO, Noël DURERO, DURAND, Jean-Pierre GARACIO, Bernard GASTAUD, MARIA, Hervé ROMAN, Michel SIFFRE, SPAPPERI, Christian TRUCHI, ainsi que la Mairie de Moulinet, le Parc National du Mercantour et la Revue «Lou Sourgentin». Il faut préciser enfin que la photo du pont Charabot démolé en 1940 (page 11 en haut) est de M. André REY.

Les personnes et organismes dont les noms suivent ont collaboré gracieusement à la réalisation du présent no.13: Mmes. Elisabeth PÉRUS et Annie SINDA; MM. Gilbert AMÉRIO, José BANAUDO, Giorgio BELTRUTTI, Michel BRAUN, Jean-José CAZAJUS, Gérard DE SANTOS, Jean-Pierre DOMÉRÉGO, Yann DUVIVIER, Johan IRÉNÉE, Frédéric LEPARE, Pippo OLIVÉRI, Armand OLIVIÉRO, Gérard ORENGO, Marc ORTOLANI, Guy PÉRUS, ainsi que l'Association des Parents d'Élèves de Breil-sur-Roya, le Foyer Rural de Saorge et les Établissements Fuochi (Breil).

#### SOMMAIRE DE CE NUMÉRO

SOUVENIRS DE VOYAGE SUR LA ROUTE DU COL DE TENDE AU XVIIIÈME SIECLE .....	3
NATURE-ENVIRONNEMENT: LOUP, QUI ES-TU? .....	7
L'ARTISANAT SUR BOIS D'OLIVIER .....	8
LES FORTIFICATIONS DE ST.DALMAS-DE-TENDE .....	12
PETITE HISTOIRE D'UN HAMEAU: PIENE-BASSE .....	13
ACTIVITÉS SCOLAIRES: LE CARNAVAL DES ENFANTS / L'ASSOCIATION DES PARENTS D'ÉLÈVES DE BREIL-SUR-ROYA .....	16
ROYA-BÉVÉRA MAGAZINE .....	18

#### EN COUVERTURE:

Les premiers lacets de la rampe sud de l'ancienne route du Col de Tende, avec la «Cà», qui faisait fonction de relais, auberge et poste de secours. (Photo José BANAUDO)

#### DE BELLES CARTES POSTALES SUR LE HAUT PAYS...

Lot comportant la totalité des cartes postales sur le Haut Pays publiées par les Éditions du Cabri, notamment des vues sur la reconstruction de la ligne Nice - Coni, aujourd'hui pratiquement épuisées. Attention, cette série ne sera pas rééditée.

Série complète de 28 vues (Roya, Bévéra, Paillon) ..... 68,00 francs

#### DE LUXUEUX ÉCRINS-RELIURES POUR CONSERVER LA REVUE «LE HAUT PAYS» EN BIBLIOTHÈQUE...

Écrins en «reluskin» noir simili-cuir, réalisés spécialement au format de la revue, avec mention au dos «Le Haut Pays - Journal de la Roya-Bévéra». Prix 55,00 plus frais de port 13,50 ..... franco de port 68,50 francs

# Le haut-pays

JOURNAL DE LA ROYA-BÉVÉRA

## LISTE DES NUMÉROS ANCIENS ENCORE DISPONIBLE:

Au sommaire du no. 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 bœuf de labour des Alpes-Maritimes - Breil, L'aigle royal, les « ravigole » breilloises. Visite du fort St-Roch à Sospel (avec son funiculaire et ses voies de 60), Roya-Bévéra magazine (avec nouvelles de la ligne Nice - Cuneo). (\*\*)

Au sommaire du no. 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-Bévéra magazine (avec les nouvelles de la ligne Nice-Cuneo).

Au sommaire du no. 3: Sospel: Le Pont-Vieux, La Déportation des breillois à Turin, Promenades et randonnées: De St Dalmas à Tende, Révons un peu, Le viaduc ferroviaire de Scarassou, Connaissez-vous Breil? (village de suisse orientale!), Courir... dans la Roya Bévéra, Les gravures rupestres du Mont-Bégo.

Au sommaire du no. 4: A la découverte de la Bévéra 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: des tourtes pour l'été, L'évolution démographique de la Roya (1ère partie), Roya-Bévéra magazine. (\*\*)

Au sommaire du no. 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 écossaïse en Roya, Roya-Bévéra magazine, Cuisine locale: La Pissare de Moulinet.

Au sommaire du no. 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 Lanteri), Nature et Environnement: Jean Le Blanc, Moulinet: Aperçu Historique, Activités scolaires: La Fête des lumières, Roya-Bévéra Magazine, Cuisine locale: I Cugeli.

Au sommaire du no. 7: Spécial consacré à «A Stacada» de Breil.

Au sommaire du no. 8: Une randonnée en Haute-Roya: les forts du Col de Tende, Nature-environnement: Pinguicula la carnivore, Les classes de 6ème de Sospel sur la 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, Recherches sur les origines de Breil, Le train et la route: quel avenir pour les transports dans nos vallées, Roya-Bévéra magazine.

Au sommaire du no.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-Bévéra magazine.

Au sommaire du no.10: La Brigue: traditions d'une communauté montagnarde, La «Belle» Époque 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 Bévéra au XIVème siècle: le juge de Sospel, Souvenirs de Moulinet, Le train et la route: quel avenir pour les transports dans nos vallées, Roya-Bévéra mag.

Au sommaire du no. 11: 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 no.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-Bévéra magazine.

(\*\*) Numéros 1 et 4 bientôt épuisés.

	En librairie	Par correspondance
- Les numéros 1 à 6: .....	15,00	20,00
- Le numéro 7: .....	23,00	28,00
- Les numéros 8 à 10: .....	18,00	23,00
- Le numéro 11: .....	25,00	30,00
- Le numéro 12: .....	18,00	23,00

Prix de l'abonnement pour 4 numéros: ..... 75,00 (Frais de port PTT inclus)

# Souvenirs de voyage sur la route du Col de Tende au XVIIIème siècle

Marc ORTOLANI

*«C'estoit lieu infernal avecques figures de diables et mille démons partout taillez ès rochers, peu s'en faut qu'asme ne me faille»...*

C'est ainsi que s'exprimait le Tourangeau Pierre DE MONTFORT, alors qu'il traversait en 1460 la Vallée des Merveilles. Les récits laissés par les voyageurs du XVIIIème siècle sont peut-être moins imagés, moins ornés de métaphores, mais ils n'en laissent pas moins un témoignage palpitant, en particulier sur ce que fut la grande route royale dans le haut-pays.

Sans remonter aux origines de cette importante voie de communication, probablement déjà utilisée par les Romains, il faut mentionner quelques étapes de son histoire. Celle-ci est marquée par l'attention constante portée par les diverses communautés villageoises et par les souverains à l'entretien et à l'amélioration de la route. Les premiers travaux véritablement importants, sur ce qui n'est encore qu'un sentier, datent du XVème siècle (1433-1439). Ils sont l'oeuvre de l'ingénieur Paganino DEL POZZO, qui a aussi laissé sa trace dans la toponymie locale (gorges de Paganin). Fermier des gabelles du sel, et donc particulièrement préoccupé par le transport de cette précieuse denrée, il va apparaître comme un véritable novateur en matière de construction: il fait établir des ponts de pierre et utilise la technique nouvelle de la «poudre à mine» dans les parties rocheuses: si la poudre à usage militaire est connue depuis longtemps, la poudre «à mine», plus brisante, n'est utilisée dans les carrières, qu'à partir de 1427. Il ouvrira en particulier le «chemin neuf», percé à la mine, à l'entrée actuelle de Saorge.

De nombreux travaux sont ensuite réalisés, au cours du XVIIème siècle, à l'initiative du roi CHARLES-EMMANUEL 1er. Par des «lettres patentes», il ordonne la construction d'une route «charriable» entre Turin et Nice. Les travaux commencent en 1592, mais l'insuffisance des techniques et l'énormité de la tâche, surtout dans la partie entre le col de Braus et Saorge, ainsi que dans les gorges, font évoluer le projet: la route restera largement muletière entre L'Escarène et Limone. Néanmoins, à partir de ce moment, la voie n'est plus seulement utilisable par les piétons: des cavaliers peuvent y avoir accès.

Pourtant, l'oeuvre réalisée reste imposante: le tracé de la route est de conception très moderne. Il vise avant tout à la rapidité, mais évite par là même les détours par Breil, Saorge et La Brigue. Dès 1612, on tente même le percement d'un tunnel dans le vallon de la Panice, dans la montée nord du col de Tende. Quelques années plus tard, en 1616, une lettre patente du 30 Juin ordonne la création d'un relais servant d'étape pour les chevaux et les voyageurs au lieu-dit «La Fontana»: Fontan était né.

Au début du XVIIIème siècle, le col est accessible par des chariots entre Limone et Tende, mais en 1724 la vallée, entre Tende et Breil, n'est encore dotée que d'un étroit et dangereux sentier qui passe dans le lit de la rivière, et que les voyageurs empruntent à cheval. En 1750, la route reste encore un sentier muletier, impraticable pour les véhicules à quatre roues. Le rapport réalisé par l'intendant général JOANINI en 1752, mentionne que la route nécessite encore de grandes réparations. Il faut attendre la fin du siècle pour qu'une mission d'étude pousse VICTOR AMÉDÉE III à engager, par un décret du 23 Mai 1780, la somme de deux millions de livres piémontaises pour la réparation de la route. Les travaux se poursuivent de 1782 à 1788 avec une main d'oeuvre militaire, civile et des forçats, sous la direction de l'architecte CAPPELLINI et du «capomastro» SPINELLI. Ce sont essentiellement des travaux d'élargissement en vue de permettre le passage de charrettes de Nice à Turin, élargissement jusqu'à 18 pieds par endroits. Une nouvelle tentative de creusement du tunnel de la Panice, en 1784, doit être pourtant arrêtée, faute d'un système approprié de ventilation. On ne peut néanmoins nier l'importance des travaux: la plaque commémorative placée en 1784 sur la falaise de la rive droite de la Roya, en souligne toute la grandeur.

Si cette plaque vante l'attachement de «VICTOR AMÉDÉE III... toujours attentif à l'intérêt public» à «rendre plus rapide le transport des marchandises à partir des rivages de la mer, à travers les provinces subalpines et alpines», c'est que le trafic devenait en effet de plus en plus important. On a estimé que, vers 1780, chaque année 16.000 mulets partaient de Nice pour Coni et transportaient 320.000 rubs de marchandises au-delà du col de Tende (le rub équivalait à 9,225 kg). A ce chiffre doivent s'ajouter 600.000 rubs de sel, avec un nombre de mulets en conséquence...



*L'inscription commémorative gravée en 1592 dans les gorges de Saorge à l'occasion des travaux de la route du Col de Tende.*

*Photo Yann DUVIVIER*

*Traduction: «Unissant les deux versants des hautes montagnes et pour le bien public, l'autorité, l'utilité de toute l'Italie et de tout le globe, malgré les précipices réduits par le fer et par le feu, Charles-Emmanuel, onzième duc de Savoie, prince clairvoyant, aimant son peuple comme un père, comblé dans la paix comme dans la guerre, de sa propre initiative, avec sa seule science et ses ressources propres, réalisa cette voie royale».*

Mais, si cette route est présentée comme l'une des meilleures du Comté de Nice, elle laisse parfois de mauvais souvenirs aux voyageurs, car les trajets sont souvent pénibles et longs. Pour se rendre de Nice à Tende, il faut à cette époque deux journées de route. C'est une voie non seulement longue, mais aussi difficile à entretenir: en été, le sol est arrosé pour éviter les nuages de poussière; à l'automne et au printemps, la chaussée est ravinée par la pluie ou transformée en bourbier qui gèle ensuite; en hiver enfin, elle est rendue impraticable par la neige et les avalanches. Les tourbillons de neige du col de Tende (la «tourmente») sont à juste titre redoutés, et il n'est pas rare de voir des voyageurs y mourir de froid.

Il n'est pas étonnant, dans de telles conditions, que les premiers «touristes» qui ont parcouru nos contrées au XVIIIème siècle, nous aient laissé le témoignage de leurs expériences. A côté de quelques rapports d'experts relatifs à la route, et qui leur ont été expressément demandés, on rencontre surtout le témoignage spontané de quelques curieux, voyageurs oisifs qui s'adonnent par plaisir à un périple mi-scientifique et mi-touristique. Il est intéressant d'en suivre les pas et d'en recueillir les propos...

Dès 1691, on voit par exemple monsieur DE LA FARE, gouverneur du Comté, vanter à la cour de Versailles la valeur de la route, et affirmer que «des chaises roulantes» peuvent aller de Nice en Piémont. Mais il précise toutefois que «seul un homme entendu pourrait y faire passer les charrettes». La totalité de la voie n'est pas en effet praticable, à cette époque, pour les véhicules de charge à quatre roues.

Dans les années 1722-1724, le Hollandais Adrien VAN HOOGEVEEN nous donne une pittoresque description de la route: il fallait, dit-il, «suivre un chemin qui avait été construit à grand peine et fait entre de hauts rochers. Entre les rochers passait un torrent rempli de lourdes pierres, ce qui faisait tant de bruit que nous ne pouvions pas nous parler... En un endroit, il fallait passer sur des ponts, et puis il fallait chercher l'endroit le plus propice pour faire route; nous étions enfin obligés de traverser le torrent, un des ponts étant écroulé. Ceci ne se fit pas sans danger; l'eau tombait comme une cascade, ce qui avait usé les pierres tellement que parfois les mulets glissaient jusqu'au ventre et avaient beaucoup de peine à reprendre pied sans tomber. Nous avons ensuite encore longé le torrent



La route au fond des gorges de la Roya, d'après une gravure du XVIII<sup>ème</sup> siècle.  
Collection Prof. Giorgio BELTRUTTI

qui, l'obscurité se faisant, était affreux à voir: il était étincelant et faisait un bruit terrible»...

Dangereux voyage que celui de ce Hollandais au début du XVIII<sup>ème</sup> siècle! Celui du médecin britannique Tobias SMOLLETT en 1765 n'a pourtant rien à lui envier. Son compatriote Robert ANDERSON rassemblera en 1817 l'oeuvre de cet aventurier des temps modernes en cinq merveilleux volumes.

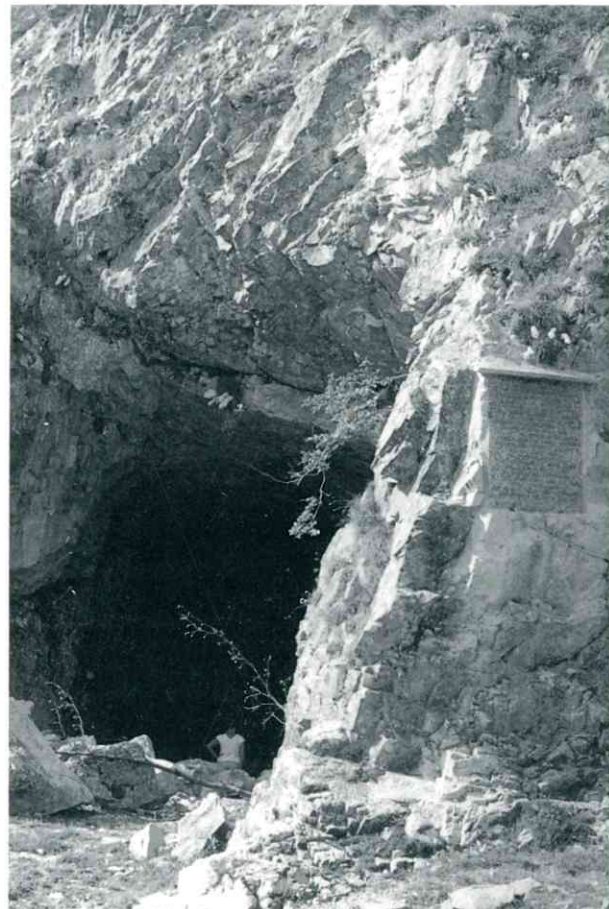
Partant de Nice le 7 Février 1765, malgré une pluie battante, SMOLLETT arrive à Sospel, dont il semble apprécier «l'agréable situation» et la «douce fertilité». Et il poursuit: «M'étant reposé deux heures avec mes mulets en cet endroit, nous continuâmes notre voyage vers une seconde montagne, appelée Brovis, qui est relativement plus importante que la première, et en quatre heures nous arrivâmes à La Giandola, une auberge correcte située entre la grande route et la petite rivière, à un tir de fusil de la ville de Breil que nous laissâmes sur notre droite». Le lendemain, alors qu'il rencontre deux étranges voyageurs, SMOLLETT ne manque pas de remarquer: «Il faut observer que ces montagnes sont infestées de contrebandiers, une bande de paysans trafiquants très audacieux et désespérés, qui se livrent au trafic du tabac, du sel et d'autres marchandises, sur lesquels ils n'ont pas payé la taxe, et mettent parfois les voyageurs à contribution». Après une pittoresque description de ce qu'il croit être un dangereux contrebandier, sur qui il n'hésite pas à tirer quelques coups de pistolet, SMOLLETT reconnaît une vieille connaissance, le marquis de M., avec qui il poursuit le voyage. «Nous commençâmes la montée du col de Tende, qui est de loin la plus haute montagne de tout le voyage. Il était à présent bien couvert de neige, qui atteignait au sommet presque vingt pieds d'épaisseur. A la moitié de la montée, il y a des quartiers pour un détachement de soldats, placés là pour empêcher la contrebande, et une auberge, dite la Cà, qui dans la langue du pays signifie la maison. A cet endroit, nous louâmes six hommes pour nous assister dans l'ascension de la montagne, chacun d'entre eux pourvu d'une sorte de pic pour briser la glace et tailler comme des marches pour les mulets. Près du sommet, malgré tout, nous fûmes obligés de les alléger et de grimper sur la montagne, aidés chacun par deux de ces hommes appelés «coulants», qui marchent sur la

neige avec beaucoup de fermeté et de sécurité. Nous étions suivis par les mulets, et bien que ce soient des animaux au pied très sûr, et équipés pour le gel à cette occasion, ils trébuchaient et tombaient très souvent, la glace étant si dure que les clous à tête pointue de leurs fers ne pouvaient la pénétrer»...

«Ayant atteint le sommet de la montagne, ... nous nous préparâmes à descendre de l'autre côté grâce à une «lèze», qui est une luge improvisée faite de deux pièces de bois, que les «coulants» emportent avec eux dans ce but. Je n'aimais guère ce genre de véhicule, d'autant que la montagne était très pentue et couverte d'un brouillard si épais que nous ne pouvions voir à quatre ou cinq pas. Néanmoins, nos guides étaient si sûrs d'eux-mêmes et mon compagnon, qui avait déjà fait la route d'autres fois, si confiant, que je me hasardai sur cette machine. L'un des «coulants» se plaça derrière moi et l'autre s'assit devant, ses pieds raclant la neige, de façon à ralentir la vitesse de la descente. Dans cet équipage, nous descendîmes avec une telle rapidité, qu'en une heure nous atteignîmes Limone... Là, nous attendîmes deux bonnes heures les mulets qui voyageaient avec les serveurs par la route normale»...

Peu après les épiques aventures de Tobias SMOLLETT, nous rencontrons, dans les années 1775-1776, un autre voyageur qui traverse nos contrées: il s'agit du Suisse Jean Georges SULZER, qui décrit avec minutie son voyage de Nice à Berlin. Il est semble-t-il assez impressionné par la route du col de Brouis, qu'il juge «peu commode et dangereuse», mais surtout «très pentue et surplombée de pierres mobiles, mal fixées, menaçant d'ensevelir les voyageurs»... Ensuite, écrit-il, «de La Giandola à Tende, la route grimpe insensiblement dans une vallée très étroite... creusée dans la roche par les eaux de la Roya. D'une cîme à l'autre des deux monts qui forment la vallée, il y a à peine un tir de pistolet: par endroits, la roche est perpendiculaire, et les deux parois ne sont pas plus éloignées que vingt ou trente pieds; ainsi, la route et le lit de la rivière sont sous la roche, haute dix, vingt et même cinquante pieds. Elle paraît donc, tant par l'obscurité et par le bruit du fleuve, que par l'aspect des roches en équilibre sur vos têtes, horrible et triste, mais elle n'est pas, en proportion, trop dangereuse, et il y a plus de risque là où les flancs sont moins perpendiculaires, parce que composés de blocs détachés qui menacent de tomber et le font parfois. L'un d'eux est tombé il y a peu, et, n'ayant pas encore été miné, il encombre la route entièrement».

L'entrée du tunnel de la Panice, telle qu'elle se présente de nos jours sur le versant nord du Col de Tende, non loin de la station de sports d'hiver des Tre-Amis. Le percement, entrepris en 1612, poursuivi en 1784, a été abandonné après une avance d'environ deux cent quarante mètres.  
Photo José BANAUDO



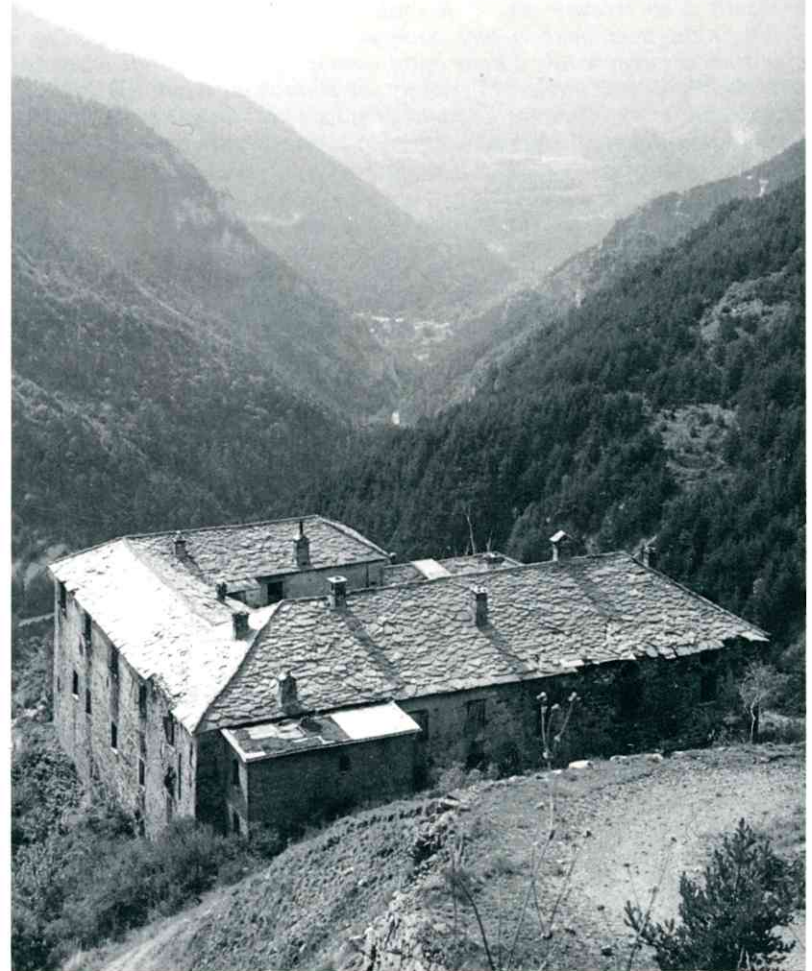
Ayant franchi Saorge et Fontan, SULZER arrive à Tende, où il reprend son récit: «A Nice, on m'avait beaucoup parlé du passage du col de Tende, dangereux tant par les neiges qui glissent et parfois tombent par nappes et par amas, que par le vent tourbillonnant que l'on appelle tourmente, auquel ni hommes ni animaux ne peuvent résister. A Tende, on me confirma la même chose mais, quant au vent, les habitants par leur longue expérience, savaient le prévoir plusieurs heures à l'avance, et, quant à la neige, ils passaient le col à la naissance du jour, avant qu'elle ne risque de glisser». Après quelques hésitations, tenant surtout «à la crainte du froid dont aurait certainement souffert ma santé», SULZER décide de franchir le col dans l'après-midi même. «Je m'accordai avec six hommes, pour me porter sur une chaise couverte soutenue par deux barres, mais je voulus aller à cheval jusqu'à la neige, c'est à dire jusqu'à un tiers de la montée... Arrivé à la Cà... j'entrai dans la chaise portée par deux hommes qui, tour à tour, se changeaient avec les quatre autres, lesquels restaient sur les côtés et aidaient à la soutenir et à la porter. Le sentier était très étroit et battu par la neige, et ceux qui marchaient sur le côté y plongeaient toute la jambe, et comme la journée était chaude, elle avait tant fondu que dans le sentier même, l'eau montait à mi-jambe; malgré cela, les hommes ne perdaient ni courage, ni bonne humeur»...

Dans les années 1776-1778, c'est au tour de Roland DE LA PLATRIERE de franchir le col de Tende, et de nous en laisser un intéressant témoignage dans ses «Lettres de Suisse et d'Italie». Il décrit d'abord «la partie de la route la plus pittoresque, taillée dans la montagne en forme de tranchée immensément profonde, soit par l'éternel courant d'une rivière très rapide, soit de main d'homme. De petits parapets, des espèces de trottoirs quelquefois en l'air, des ponts, dont un seul coupé intercepterait toute communication, fournissent uniquement le passage, et ne permettent pas toujours aux cavaliers ou aux muletiers de se croire sans risques... Un peu avant la moitié de la montée, on trouve un corps de garde où, l'hiver seulement, on place un détachement de trente hommes commandé par un officier. Cette troupe a pour objet non seulement la sûreté de la route, mais elle doit assister les voyageurs; dans l'hiver, il en meurt presque toujours quelques uns égarés, perdus, gelés ou enterrés dans les neiges... Dès que les premières neiges ont couvert la route, et jusqu'à ce que les voyageurs en aient tracé une nouvelle sur elles-mêmes, on sonne la cloche du corps de garde pour rappeler les malheureux égarés et les remettre sur la voie. C'est principalement dans la vallée, entre le village et le col de Tende, que les avalanches font périr le plus de voyageurs et de mulets, par bandes quelquefois de dix, quinze, vingt»...

Enfin, comme SMOLLETT, Roland DE LA PLATRIERE ne manque pas de mentionner l'utilisation des luges: «Il arrive que l'on ramasse (descendre en traîneau) au col de Tende, mais seulement du côté du Piémont. Les traîneaux composés de quelques branches d'arbres sont fort simples, il ne s'y place ordinairement qu'un voyageur et le conducteur, suivant la grandeur. Cependant, on s'y met jusqu'à trois ou quatre, toujours dirigés par un seul homme qui, au moyen des crampons de fer attachés à ses souliers, arrête le traîneau quand bon lui semble. Il se renverse alors sur la personne qu'il conduit, pour éviter que le choc inattendu qui pourrait le jeter en avant et même renverser et culbuter le traîneau, ne produise cet effet. La neige durcie et brisée par la rapidité du traîneau s'élève quelquefois et s'élanche contre le visage à en affecter la vue, ce qui, joint à la résistance de l'air condensé et froid, fait qu'on n'y tient guère dans ces instants sans fermer les yeux»...

En 1781, l'abbé EXPILLY, chanoine de Tarascon, qui est un de ces abbés mondains du XVIIIème siècle, ouvert à l'esprit des «lumières», nous laisse quelques mots sur le col de Tende, à propos duquel il préconise dans une abondante correspondance avec la cour de Turin, le percement d'un tunnel. En particulier, il semble impressionné par la tourmente, qu'il décrit comme «une espèce d'ouragan, fréquent en toutes saisons»!

Quelques années plus tard, vers 1786, les témoignages des voyageurs nous renseignent sur les progrès apportés par les grands travaux d'aménagement de la route. Si celle-ci est désormais praticable aux voitures, la neige empêche encore le passage du col de Tende pendant l'hiver. Voici ce qu'écrivit DÉ LA LANDE à ce propos: «On m'assure que les carrosses et les voitures de tout genre ont été de Nice à Turin et de Turin à Nice sur une distance de trente lieues, depuis le mois d'Août jusqu'au mois d'Octobre 1784. La quantité de neige qui couvrit ensuite la montagne de Tende rendit le chemin impraticable, si ce n'est pour les mulets; on croit qu'il en sera de même tous les hivers, et que les voyageurs, arrivés à Tende d'un côté et à Limon de l'autre, seront toujours obligés de faire démonter leurs voitures pour les faire transporter par des mulets, pendant trois à quatre mois de l'hiver, ou de se faire porter, jusqu'à ce qu'on ait percé la montagne»... Et il poursuit: «Le col de Tende est un passage fameux, situé au dessus d'un gros village du même nom... La neige s'y accumule quelquefois jusqu'à vingt pieds d'épaisseur. On monte pendant trois heures. A la moitié de la montagne... il y a une auberge nommée la Cà... On y trouve des hommes appelés «coulans», dont le métier est de frayer le passage avec des pelles, et d'aider les voyageurs, soit à monter, soit à descendre sur la neige qui est glissante et si dure que les mulets eux-mêmes ne pourraient s'y cram-



La «Cà», maison-relais établie dans les lacets de la rampe sud du Col de Tende. Le voyageur pouvait y loger, s'y restaurer, y abriter sa monture à l'écurie, et aussi recevoir l'assistance nécessaire pour le difficile passage du col en hiver: des passeurs proposaient leurs services et mettaient à leur disposition des mulets, des traîneaux et des chaises à porteurs. Un détachement militaire assurait le secours des égarés!  
Photo José BANAUDO

ponner... Le col est presque toujours orageux; on y éprouve la tourmente, ou un tourbillon de vent si violent qu'il entraîne jusqu'à des mulets chargés, et aveugle les voyageurs, par la quantité de neige dont il les couvre en un instant... On emploie deux heures sur les mulets pour descendre jusqu'à Limon, mais on peut en une heure descendre en «laise», espèce de traîneau formé de quatre pièces de bois fort légères; le voyageur se place au milieu, un «coulant» placé sur le devant gouverne avec ses talons et ralentit le traîneau, un autre placé sur le derrière retient le voyageur par les épaules, sans quoi il courrait le risque de tomber par dessus la tête du conducteur. Chaque «coulant» se paye quarante sous»...

Si les travaux d'aménagement ont fait de cette route une oeuvre moderne et colossale, les anciennes pratiques de voyage semblent reprendre le dessus dès que l'hiver fait son apparition. La nouvelle route n'en reste pas moins un ouvrage grandiose pour l'époque. En 1787, c'est un personnage célèbre que l'on rencontre sur cette route de la Roya, et qui saura en apprécier toute l'importance. C'est en effet Thomas JEFFERSON le futur président des États-Unis d'Amérique, qui traverse à cette époque notre région. Dans une lettre à Maria COSWAY, il écrit: «Quand vous vous rendez en Italie, vous devez passer par le col de Tende. Il vous est possible de vous rendre dans votre voiture, au grand trot, de Nice à Turin, comme s'il n'existait pas de montagnes»... Et plus loin, décrivant Saorge: «D'un côté, une montagne verticale, entaillée pour laisser le passage à un cours d'eau mugissant, de l'autre, une rivière sur laquelle est jeté un pont magnifique, le tout formant une cuvette dont les bords sont hérissés de roches et tapissés d'oliviers, de vignes, de troupeaux»... Et il note enfin: «Cette route est probablement le plus grand travail de cette sorte qui ait jamais été exécuté dans les temps anciens ou modernes. Et elle n'a pas coûté autant qu'une seule année de guerre».

Si certains voyageurs se plaisent à souligner l'importance des travaux ou la modernité de la route de la Roya, d'autres s'attachent à des détails qui soulignent les désagréments du voyage. Ainsi, le docteur RIGBY

qui fait la route dans l'été 1789, et qui s'exprime ainsi: «A Nice, nous fûmes obligés de passer un marché avec le postier ou celui qui loue les chevaux et s'appelle «la poste», pour nous faire franchir les Alpes sur un trajet de soixante milles environ... Et comme nous dûmes prendre six chevaux et un pour le domestique, ce drôle sans conscience nous demanda vingt-quatre louis et demi pour ce voyage; après quelques hésitations, il consentit à en recevoir dix, et je crois qu'il nous a encore trompés... A Tende, nous trouvâmes la pire auberge et le pire traitement que nous ayons encore rencontrés durant notre voyage. La maison était misérable, sans cheminée, sans vitres aux fenêtres, et partout affreusement sale. Son propriétaire essaya d'abuser de nous de la façon la plus extravagante, mais notre domestique qui était déjà venu ici, alla trouver le commandant qui obtint pour nous un meilleur traitement»...

Quant à Arthur YOUNG, qui est le type même de voyageur éclairé de la fin du XVIIIème siècle, il traverse le vallée le 22 Septembre 1789, en compagnie de Luigi TONINO, un «vetturino» de Coni. Il apprécie, lui aussi, l'ampleur des travaux: «Un peu avant Tende, la route est sublime. Sur une paroi se trouve une longue inscription à la louange de VICTOR AMÉDÉE III pour ces travaux, et tout près, il y en a une plus ancienne rappelant que le onzième duc de Savoie avait ouvert la vieille route qui relie Nice au Piémont... Je noterai que la nouvelle est une entreprise très utile et vraiment princière»...

Ce sont en effet, il faut le répéter, des travaux d'importance qui ont été réalisés, et lorsque l'ingénieur ALBANIS DE BEAUMONT publie à Londres en 1795 un «Voyage historique et pittoresque au Comté de Nice» il note la présence sur le chantier de «quatre cents soldats et de nombreux ouvriers civils», utilisant quantité de mines pour venir à bout des obstacles naturels.

L'importance de l'entreprise est d'ailleurs attestée par un intéressant rapport réalisé par l'ingénieur en chef des Ponts-&Chaussées SAUCLIERES, en 1812, à l'initiative des pouvoirs publics français. C'est un document précieux qui établit avec minutie l'état de la route au tout début du XIXème siècle et brosse, de ce fait, un tableau fidèle des réalisations du siècle précédent. On y apprend en particulier que «la route est large de 8 à 10 mètres... et en quelques endroits que 5 et 4 mètres, en côte ou en montagne. Elle manque généralement de fossés, soit par défaut d'entretien qui a été négligé ou pour mieux dire abandonné pendant plusieurs années, soit parce que les bordiers s'en sont emparés pour agrandir leurs propriétés... Des inconvénients existent plus particulièrement au col de Tende, où, dans le moment, la route est impraticable à toute espèce de voiture par la chute de plusieurs murs de terrasses, de grands éboulis qui la couvrent, de grandes ravines et des creux qui en rendent le plan irrégulier et extrêmement

dangereux. Quant aux murs, ils sont dans un état pitoyable, particulièrement depuis l'orage de Vendémiaire an VII, qui, dans les défilés de Saorgio, surprit une demi-brigade partie de Nice pour le Piémont, qui y perdit tous ses bagages et eût, en outre, beaucoup d'hommes noyés par l'impétuosité et la rapidité des eaux des torrents de montagne de l'ouest ou de la rive droite de la Roya qui, étant retenus par les parapets des murs de quai, coulaient sur la route comme dans un canal; cet orage fut avoué par les gens du pays le plus terrible qui ait eu lieu de mémoire d'homme»...

SAUCLIERES décrit ensuite, dans son rapport, toute la route en remontant de La Giandola à Tende puis au col. «De La Giandola à St. Dalmas, la route est presque partout soutenue par des murs de quai de cinq à neuf mètres de hauteur, dont partie en maçonnerie et partie en pierre sèche, avec des parapets du côté de la rivière, qu'elle traverse huit fois... Plus haut, la montée du col de Tende s'opère par zig-zags dont il conviendrait de supprimer les quatorze premiers, qui ne forment ensemble que 1590 mètres de longueur, avec des tournants si courts qu'il n'y a que le mur de terrasse entre chaque rampe et celle qui la précède ou la suit... Au quarantième zig-zag, à droite de la route... et à la naissance de la région des neiges, est la maison de la Cà. C'est un établissement public qui renfermait autrefois une vaste écurie, des logements militaires et une auberge avec une citerne; il était destiné à servir d'asile aux voyageurs surpris dans le temps des neiges par des tourmentes de neige et de vent qui enlèvent les hommes, les bêtes et même les voitures. Il ne se passe pas d'hiver qu'il n'y ait quelques voitures ensevelies dans ce passage; dans la dernière tournée que l'ingénieur soussigné a faite, on l'a assuré que dix hommes y ont perdu la vie, dans le courant de l'hiver dernier... En effet, dans le temps des neiges qui y séjournent cinq à six mois de l'année, on ne peut y distinguer la route, et alors les voyageurs sont exposés à se rouler dans des abîmes affreux»

Tout au long du XVIIIème siècle, donc, malgré d'importantes améliorations, le voyage reste par certains aspects bien difficile. Même si les voyageurs mettent l'accent sur des problèmes différents selon leur nature, leur compétence ou leur expérience, tous s'accordent à reconnaître que le voyage hivernal n'est pas ordinaire, et certainement pas privé de dangers. Il n'est pas inintéressant, en tout cas, au travers de ces témoignages souvent anecdotiques, parfois contradictoires, de faire revivre le passé du haut-pays

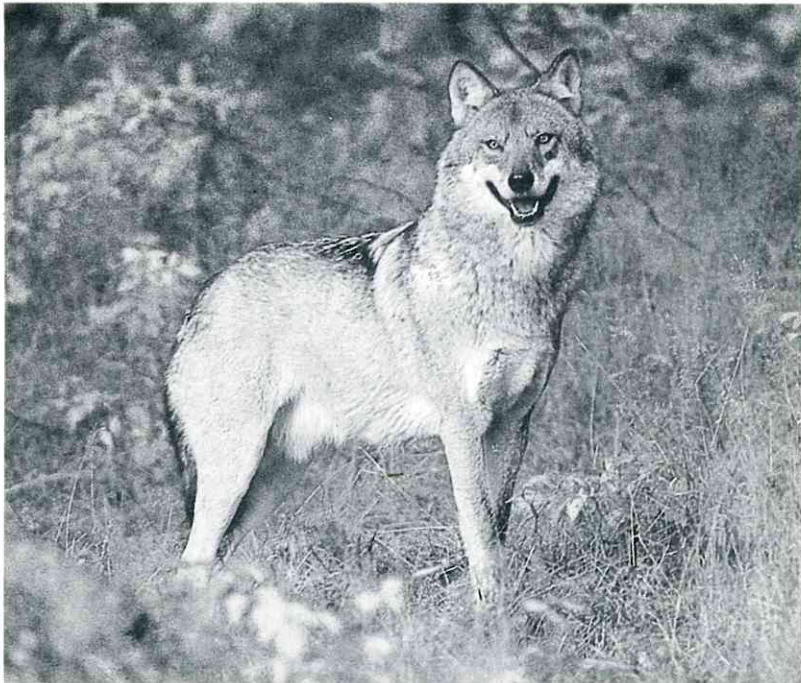
La route du Col de Tende, vue d'après des gravures anglaises du XVIIIème siècle. Ci-dessous, une voiture à chevaux vient de dépasser la «Cà» dans l'ascension vers le col. En poster de pages centrales, une chaise à porteurs au pont de Caramagna. Collection Armand OLIVIERO



# LOUP, QUI ES-TU ?

Michel BRAUN

d'après informations de Gérard ORENGO



A la fin du XVIIIème siècle, le loup est encore présent partout en Europe Occidentale. Pour lui, la situation se dégrade vers le milieu du XIXème siècle: en 1850, il n'«habite» plus en permanence que 60% du terroir français, et en 1875 seulement 40%. Au début de ce siècle, il a totalement disparu des Alpes-Maritimes; on ne le rencontre plus en permanence que sur 10% du territoire et de manière ponctuelle sur 50%.

En 1929, on observe encore quelques spécimens dans l'ouest et le centre du pays (Dordogne, Charente, Haute-Vienne). Depuis la dernière guerre, le loup semble disparu de France, mais des bêtes isolées sont encore abattues par les chasseurs, événements suffisamment rares pour être remarqués par la presse: un en Haute-Savoie en 1952, une louve et ses deux petits dans les Landes en 1968, un dans les Pyrénées en 1981...

C'est dire si dans notre région, le loup n'est plus aujourd'hui qu'un lointain souvenir, entretenu il est vrai dans l'«imaginaire» collectif par de multiples histoires et légendes. Or, l'année dernière, pendant plusieurs mois, une «bête sauvage» non identifiée a causé des ravages parmi les troupeaux en estive dans le massif de l'Authion. Des battues ont été organisées pour retrouver l'animal, avec le concours des municipalités concernées, de la Direction Départementale de l'Agriculture, et même du Parc National du Mercantour. Le 27 Décembre 1987, enfin, un loup de 32 kg a été abattu non loin de la piste menant au plateau de la Céva, par monsieur BELTRAMO, président de la société de chasse de Fontan.

Cette découverte a mis fin à la polémique qui s'était élevée sur la nature de la «bête de l'Authion», dont les méfaits au coeur des troupeaux ont été estimés à 300 à 400 ovins égorgés. Certains avaient pensé à la présence d'un lynx et en avaient fait état dans la presse, bien qu'aucun animal de cette espèce ne soit recensé dans la région, et qu'un comportement aussi sanguinaire ne soit pas dans ses habitudes. En effet, une bête sauvage ne tue normalement que pour se nourrir, et ne se livre pas aux véritables carnages qui ont frappé les troupeaux du massif de l'Authion. Aussi, personne ne pensait sérieusement au loup...

Les spécialistes qui ont examiné la dépouille de la bête ont déterminé qu'il s'agit d'un individu jeune, âgé de 18 à 24 mois environ, qui ne présente pas toutefois la morphologie

d'une souche pure de loup. Il pourrait provenir d'un élevage dont il se serait échappé, à moins qu'il n'ait été acheté tout jeune et que son propriétaire, le voyant devenir agressif en grandissant, ne l'ait relâché dans la nature! Dans ce cas, la bête n'ayant pas les réflexes normaux des animaux sauvages, aurait présenté un comportement illogique, tuant les brebis non en quantités suffisantes pour se nourrir, mais sans retenue, par jeu... La bête abattue offre par ailleurs des caractéristiques plus proches de celles d'un loup d'Europe centrale que celles d'un loup des régions méditerranéennes.

Toujours est-il que cette affaire du «loup de Fontan» a valu à notre vallée les honneurs de la presse nationale et de la télévision, ainsi que l'intervention d'un membre du gouvernement. Monsieur Alain CARRIGNON, ministre de l'Environnement, tout en regrettant que l'animal ait été abattu, a en effet confirmé les conclusions des experts en affirmant que: «comme dans les autres pays européens, le loup n'attaque jamais l'homme. Seulement le comportement de l'animal abattu en France est surprenant. Aucun loup, dans des conditions naturelles, ne commet autant de dégâts dans les troupeaux. Ce comportement s'explique en partie parce qu'il s'agit d'un animal errant et isolé»...

Ci-dessous, le loup abattu près du plateau de la Céva le 27 Décembre 1987.  
Photo Gérard ORENGO



# L'artisanat sur bois d'olivier

Guy PÉRUS



D'un bloc de bois d'olivier, le talent de l'artiste tirera une superbe sculpture.  
Photo Élisabeth PÉRUS



Le bassin de la Bévéra, comme la basse et la moyenne vallée de la Roya, possède une importante oliveraie, malheureusement bien sous-exploitée de nos jours. Outre les productions traditionnelles d'olives et d'huile, cette richesse locale connaît depuis une trentaine d'années un débouché nouveau, avec la sculpture artisanale du bois d'olivier et la fabrication d'objets utilitaires ou décoratifs dans cette matière noble. Mais laissons un artisan sospeltois nous parler de cette activité méconnue...

---

C'est à la suite des grandes gelées de 1956, qui ont frappé dans notre région de nombreux arbres, que l'on a commencé à travailler le bois d'olivier à grande échelle. «Grande» du moins par le nombre de personnes qui se sont lancées dans cette aventure, mais toujours de manière artisanale.

Car il s'agissait bien d'aventure: tout était à découvrir, les qualités mais aussi les défauts d'un bois qui n'a auparavant pratiquement pas été utilisé en ébénisterie, à part quelques meubles anciens que l'on retrouve encore de temps à autre dans la région. Il fallait aussi créer l'outillage nécessaire à ce travail très particulier, et trouver les «ficelles» d'un métier pour lequel aucune technologie n'existait.

Les formes des articles réalisés étaient des plus rustiques, pour ne pas dire grossières. L'abattage se faisait le plus souvent au passe-partout, et les objets étaient creusés à l'herminette, puis la plupart du temps laissés tels quels. Saladiers, coupes à fruits, plateaux à fromages, étaient les principaux produits que l'on mettait sur le marché. Aujourd'hui, la gamme va de la simple spatule à la salle à manger complète, en passant par tous les articles utilitaires et décoratifs. Si les saladiers et coupes à fruits sont toujours creusés à l'herminette, les marques laissées par cet outil sont maintenant égalisées avec des boules qui ont la piqure d'une rape à bois; elles sont montées soit sur un flexible (la pièce à travailler étant fixée), soit sur un touret (la pièce étant dans ce cas tenue à la main). Les objets creusés sont travaillés dans du bois vert, et malgré un séchage naturel très lent, les pertes sont importantes.

Si les articles en bois d'olivier ont la réputation d'être chers, ce qui était peut-être vrai au début, les prix n'ont pas suivi le coût de la vie, et de ce fait, bon nombre d'artisans ont préféré se reconverter, malgré la demande. A présent, il ne reste plus que les inconditionnels de l'olivier, sensibles au parfum poivré du bois et à ses veines si particulières, que l'on ne retrouve dans aucune autre essence. La fabrication d'un objet est toujours un duel avec la matière l'artisan parvient à la modeler, ou la jette s'il échoue!

---

## ARTISANS TRAVAILLANT LE BOIS D'OLIVIER DANS LES VALLÉES DE LA BÉVÉRA ET DE LA ROYA:

- Guy PÉRUS, route de Menton, 06380 - Sospel. Tél. 93.04.01.67.
- M. RECH, quartier Veil, 06540 - Breil-sur-Roya. Tél. 93.04.40.64.
- Pierre FRANCA, avenue Dr. Davéo, Saorge, par 06540 - Breil-sur-Roya. Tél. 93.04.51.38.



*Quelques étapes du travail du bois... Ci-dessus, dégrossissage d'un bloc à la scie à ruban, et évidage d'un futur récipient à l'herminette. Ci-dessous, finition d'objets à la meule et à la main.*  
Photos Elisabeth PÉRUS

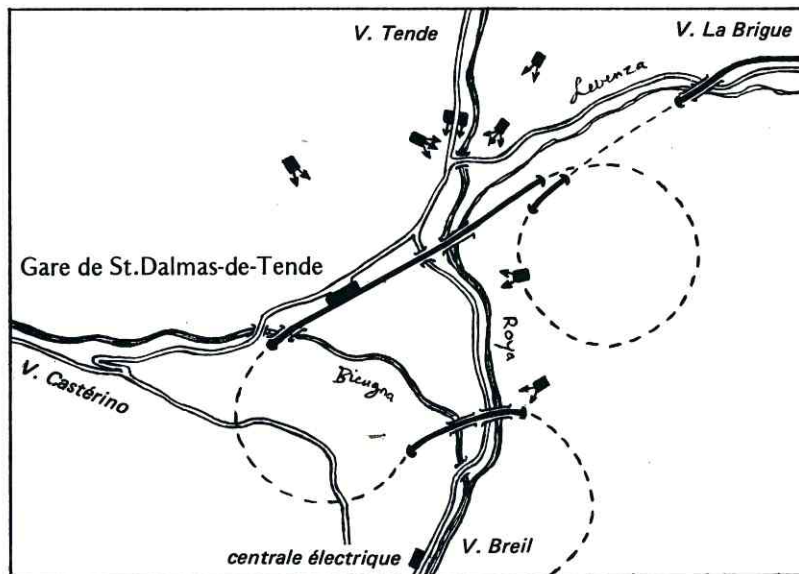






# Les fortifications de St.Dalmas-de-Tende

Johan IRÉNÉE



Dans la rubrique «randonnées» du Haut-Pays no.8, nous avons eu l'occasion d'évoquer la ligne de fortifications édifiée il y a environ un siècle par l'armée italienne le long des crêtes du Col de Tende. Plus récemment, alors que la politique expansionniste de l'Italie fasciste amenait un regain de tension avec la France, des «avant-postes» plus modernes ont été établis à proximité immédiate de la frontière d'alors, notamment dans le secteur de St.Dalmas-de-Tende. De nos jours, le promeneur peut rencontrer au détour d'un chemin ces curieuses sentinelles de béton, qu'a explorées un de nos jeunes lecteurs...

Avant d'entrer dans le coeur même du sujet, il faut préciser que les documents concernant les fortifications italiennes de la dernière guerre dans notre vallée sont bien rares. De ce fait, nous avons utilisé les témoignages et souvenirs des populations concernées, avec ce que cela comporte de possibilités de déformations ou d'imprécisions.

En observant les alentours du hameau de St.Dalmas-de-Tende, on peut dénombrer pas moins de sept petits ouvrages militaires, pour la plupart perchés dans la montagne à proximité de la localité. Leur présence reflète une époque où les tensions internationales étaient aigües, et où St. Dalmas occupait une position des plus stratégiques: première agglomération habitée au débouché des gorges du Paganin, où passait alors la frontière, elle était le siège d'un important centre ferroviaire et d'une centrale électrique alimentant le nord de l'Italie. Son site, au confluent de trois vallées (la Royà au centre, la Bieugna à l'ouest et la Levenza à l'est), pouvait s'avérer relativement vulnérable en cas d'une éventuelle attaque française. Tous ces facteurs expliquent la présence de cet ensemble de blockhaus. Construits entre 1930 et 1936, ils sont disposés tout autour du village, de sorte que tous les axes de communications soient sous leurs feux. Ils pouvaient ainsi faire face à une intervention armée arrivant soit de la basse Royà (depuis Breil ou Fontan), soit de la Bieugna (par Granile ou même la Cîme du Diable, en descendant le vallon de la Minière). Durant les travaux, les hommes de la vallée furent périodiquement réquisitionnés et toutes les familles de St.Dalmas durent vivre à l'heure de la «militarizzazione» (1) pendant six ans.

Les militaires emménagèrent donc en 1936. Une dizaine de canons étaient pointés en direction de la France, et l'on pouvait se douter qu'un conflit allait éclater sous peu. Pour les soldats, la vie dans ces casemates était très dure. Ils pouvaient rester, durant des semaines, isolés du monde. Le nombre d'hommes était variable, en fonction de la superficie de l'ouvrage. Malgré tout l'équipement de la position (groupe électrogène pour l'éclairage, sanitaires, réserves de vivres et d'eau), la promiscuité et le sentiment de claustrophobie étaient tels que les hommes devaient fréquemment être relevés.

Durant la période de 1936 à 1940, les autorités militaires italiennes organisèrent de nombreuses manoeuvres dans ce secteur. En Juin 1940, au moment de la déclaration de guerre, on pouvait s'attendre à ce que St.Dalmas soit le théâtre de grands affrontements, et pourtant, tous les ouvrages furent alors abandonnés par les troupes. Ce mouvement surprenant peut s'expliquer par le fait que l'armée italienne étant en position d'offensive en direction de Fontan, ces installations défensives n'auraient plus présenté d'intérêt à ce moment. De plus, le gouvernement italien présentait-il les intentions d'armistice de son homologue français, dès cette époque?

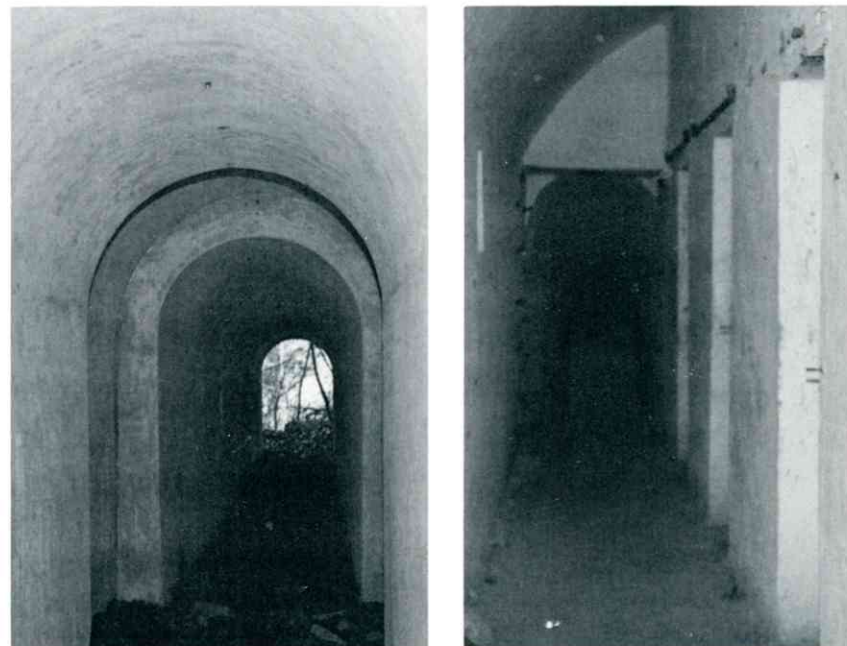
Toujours est-il qu'après cette première période des hostilités, est apparu un paradoxe: les blockhaus furent occupés par de nouveaux «locataires», les civils s'abritant des bombardements alliés sur la vallée de la Royà. La population se réfugia également dans les tunnels ferroviaires des environs. La guerre terminée, les fortifications subirent le démantèlement, la population y récupérant tous les métaux (tuyauteries, portes, fils électriques) pour les revendre à la ferraille. Ces dégradations sont encore visibles de nos jours, même si elles n'empêchent pas de distinguer, à travers les broussailles, les terribles «feritoie» (2) scrutant en vain l'horizon.

Il est possible aujourd'hui de les visiter, muni de bonnes chaussures et d'une lampe de poche. La prudence sera de mise, car à proximité subsistent parfois des fosses pour les anciennes canalisations d'eau. A l'intérieur, on remarquera toute une faune d'insectes cavernicoles (araignées notamment!), inoffensifs mais très sensibles à la lumière. Pour les amateurs de promenades insolites, la visite de ces blockhaus est fort attrayante, car leur situation géographique permet généralement d'avoir des vues remarquables sur le village et les montagnes environnantes.

Nous signalerons enfin l'implantation des plus curieuses d'un de ces ouvrages, en rive gauche de la Royà, en aval du village de St.Dalmas. Il se compose de deux chambres de tir bétonnées, devant lesquelles passe le sentier. Un peu plus bas, une ancienne maison cantonnière du chemin de fer se trouve à flanc de montagne, à proximité d'une ouverture béante munie d'une grille: celle-ci donne directement dans le tunnel ferroviaire hélicoïdal de Rioro, qui conduit à La Brigue. A l'intérieur de celui-ci, une niche donne accès à deux boyaux conduisant aux meurtrières. Son accès, qui était facile avant la réouverture de la ligne, est bien entendu fortement déconseillé de nos jours, en raison de la circulation des trains!

(1) Participation de la population civile aux travaux défensifs imposés par l'armée italienne.

(2) Meurtrières de tir.



Deux vues intérieures d'une casemate italienne de St.Dalmas-de-Tende: à gauche, le corridor d'entrée; à droite, les portes d'accès aux locaux latéraux abritant la réserve d'eau, le groupe électrogène et le poste de commandement.  
Photos Frédéric LEPARE

# Petite histoire d'un hameau: PIÈNE-BASSE

Gilbert AMÉRIO



Le «pont vieux» sur l'ancien chemin muletier reliant Piène à Libre.  
Photo Gilbert AMÉRIO

«Piène-Basse» est un nom récent imaginé par l'administration italienne au début de ce siècle, pour désigner les habitations groupées autour du poste-frontière, sur la route carrossable qui suit le cours de la Roya de Vintimille à Tende.

En parler local, cette région est appelée «Ravai», mais ce nom désigne avant tout l'oliveraie dans laquelle évoluent les premières boucles de la route actuelle menant à Libre. Les Librasques disent ainsi «aller dans les Ravai». Par la suite, ce nom a été étendu à la petite agglomération qui s'est créée à proximité du poste-frontière, et l'on dit alors «aller à Ravai»...

---

Durant des siècles, du col de l'Arme à l'Arbousset, le fond de la vallée est resté inoccupé, les espaces cultivables étant plantés en oliviers. Un sentier muletier très ancien reliait «Libri» à «La Penna» (actuellement Piène-Haute), et traversait la Roya sur le «pont vieux». Ce pont est cité par de nombreux auteurs comme étant le «pont de Libri»: la trace la plus ancienne de son existence est relevée en 1672, pendant la guerre entre Gênes et la Savoie.

La frontière d'alors entre la République de Gênes et les États de Savoie descend le vallon du Riou, sur la rive droite de la Roya, et remonte légèrement au nord par le ravin de la Masque, sur la rive gauche. Au sud de cette frontière, le territoire «gênois» appartient à la communauté de La Penna, qui comprend également les villages de Fanghetto, Libri, Olivetta et S.Michele. Au nord, la terre «savoyarde» appartient à la communauté de Breil.

Quelques centaines de mètres au nord du «pont vieux», sur la rive gauche de la Roya, se trouvent les ruines d'un moulin à eau. Il est probable que ce moulin soit aussi ancien que le pont, comme en témoigne une délibération du conseil de La Penna du 19 Juin 1843, qui indique que la communauté «utilisait depuis des temps immémorables les dérivations d'eau pour le mouvement de ses moulins», au nombre de cinq et parmi lesquels celui de Ravai. Celui-ci était «à farine et à huile», la communauté en étant propriétaire et le louant pour exploitation à un particulier. La dérivation d'eau de la Roya, nécessaire à son fonctionnement, encore visible de nos jours, avait sa prise sous l'actuel pont du Fangaras. En 1796, le moulin était déjà en ruines (ce qui prouve encore une fois son ancienneté), et il fut

remis en état par un Pennasque, qui en compensation le tint en jouissance pendant trente-quatre ans.

Lors de la période révolutionnaire et de l'Empire, la frontière du vallon du Riou et du ravin de la Masque ont connu bien des péripéties... En 1792, le souverain de Savoie (devenu roi de Sardaigne depuis 1713), apporte son soutien aux puissances alliées contre la France, alors que la République de Gênes se déclare neutre. En 1794, les troupes françaises occupent la haute Roya de Breil à Tende, et cette partie de la vallée est aussitôt réunie au département des Alpes-Maritimes nouvellement créé. La frontière est toujours là, mais c'est désormais la France qui est le «voisin» du nord. En Mars 1797, la révolution éclate à Gênes, et la nouvelle république prend le nom de République Ligurienne. Elle est largement contrôlée par la France, et en 1805 se retrouve réunie à l'empire de NAPOLÉON. Ainsi, la frontière disparaît et toute la vallée de la Roya, du col de Tende à Vintimille, fait désormais partie du même département des Alpes-Maritimes. Après la chute de l'empereur, la République Ligurienne est rétablie le 26 Avril 1814, mais le 12 Décembre de la même année, le Congrès de Vienne incorpore la Ligurie dans le royaume sarde. Pour la deuxième fois, la frontière s'efface, mais cette fois-ci, la vallée est réunie toute entière à Nice et au Piémont, pour faire partie du Royaume de Sardaigne.

En 1860, en compensation de l'aide apportée par NAPOLÉON III à la réalisation de l'unité italienne, le Comté de Nice et la Savoie sont réunis à la France. La Penna ne faisait pas partie de l'ancien comté et n'est donc pas concernée par le rattachement. Par contre, Breil en faisait partie, et la frontière reprend donc sa place. Elle sépare à nouveau les deux communautés: Breil est à la France, et La Penna au Royaume d'Italie naissant...

Breil, Fontan et Saorge devenant français, Vintimille se trouve isolée du Piémont, et la nécessité d'une route carrossable reliant la côte ligure à Coni se fait sentir. La route reliant Nice au Piémont par Breil et le col de Tende est déjà praticable depuis longtemps (voir article au début de ce numéro), et il reste donc à raccorder Vintimille à Breil. Le projet de cette liaison est soutenu par le député Giuseppe BIANCHERI, et les travaux commencent en 1866.

Sur la portion de territoire qui nous intéresse, la route débouche du tunnel de l'Arme (terminé en 1875) sur la rive droite de la Roya, traverse la rivière sur le pont de Ravai pour rejoindre la rive gauche, et repasse aussitôt en rive droite par le pont du Fangaras. Elle est achevée jusqu'à la frontière du vallon du Riou en 1877, année où le poste-frontière italien est officiellement installé à Ravai. Le bâtiment des carabiniers est construit à gauche de la route en montant vers Breil (actuel bar «Chez Constance»), celui des douanes est édifié en face (deuxième bâtiment en montant, après l'actuel poste-frontière français).

Entre-temps, les travaux ont également commencé du côté de Breil, mais ils sont interrompus pendant plusieurs années, vraisemblablement en raison de l'opposition de l'État-Major français qui voit d'un mauvais oeil s'établir une voie de communication commode entre la Ligurie et le Piémont, d'autant que dès 1882 l'ouverture du tunnel routier sous le col de Tende facilite le passage en toutes saisons. Finalement, la jonction de la route sera effective courant 1884. De ces changements, certains Librasques tireront parti, en s'installant quelques années plus tard au bord de la route, pour former avec les fonctionnaires italiens un embryon de communauté: «Piène-Basse» est ainsi née.

La maison d'habitation du cantonnier chargé de l'entretien de la route est une des premières construites. La date de



1890 est inscrite sur la fontaine juxtant cette maison, que l'on appelle toujours la «cantounera». Elle se trouve juste à côté de l'embranchement de la route qui conduit à Libre. Le cantonnier était alors un Librasque, Paolo BOETTO.

A côté, une maison construite par la famille GARELLI, servait d'auberge et de relais pour la diligence en service vers Vintimille. Au croisement de la route et du chemin muletier conduisant au «pont vieux», une autre maison construite par Eugenio IPERTI (né en 1879) servait de commerce d'alimentation et d'auberge. Sur la droite de la route, après le pont du Fangaras, en montant vers Breil, une maison est citée dans un acte de vente de 1892 comme «auberge MANTELLA». Ce nom n'est pas du pays, et correspond à un Italien marié à une Librasque, qui tenait cet établissement.

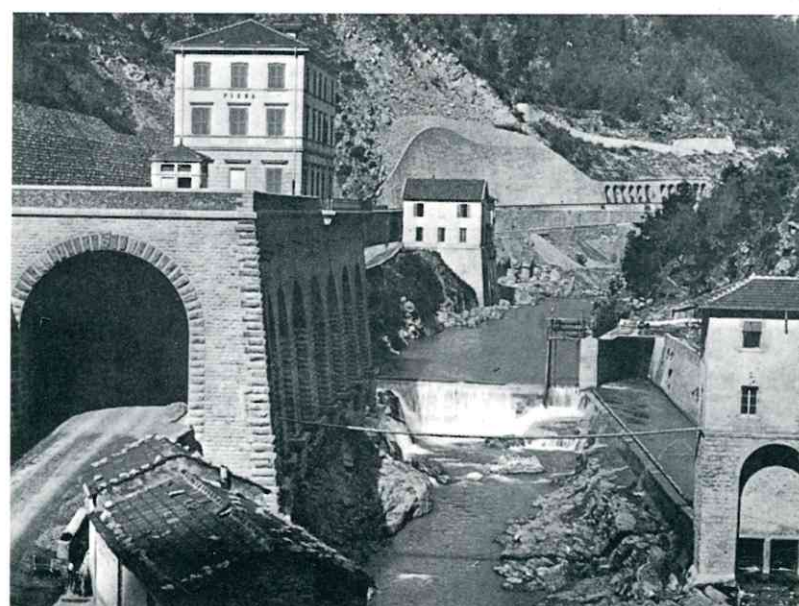
En 1905 débute le percement du tunnel qui doit conduire l'eau à l'usine électrique d'Airole. Dans les années qui suivent, une maison est construite pour abriter le gardien du canal, qui est à cette époque «Battesti» COTTA, de Libre. Côté français, aussi, une usine hydro-électrique sera construite après guerre à quelques mètres de la frontière, alimentée depuis Breil par une prise d'eau sur le «lac» et un canal souterrain.

Après la signature d'une convention franco-italienne sur la construction de la branche Vintimille — Breil de la future ligne de chemin de fer de Nice à Coni, les travaux débutent de part et d'autre. Des auberges se multiplient sur le bord de la route: peu sont en «dur» et la plupart sont de simples baraques en bois. Beaucoup sont tenues par des Librasques. Le chantier emploie plusieurs centaines de personnes, mais il doit être suspendu à cause de la déclaration de guerre. En 1915, les Italiens déposent même les rails déjà en place, afin de les récupérer pour les besoins de l'armée. En Novembre 1917, des troupes françaises envoyées prêter main forte aux armées italiennes sur le front sont débarquées à Vintimille et remontent à pied la vallée de la Roya jusqu'à St.Dalmas-de-Tende, pour être à nouveau embarquées dans cette localité qu'atteint déjà le chemin de fer depuis Coni.

*Le poste italien de police et de douane de Piène-Basse, vers le début du siècle.  
Collection Armand OLIVIÉRO*

En 1919, les travaux du chemin de fer reprennent, et le 30 Janvier 1922, les rails italiens et français sont raccordés sur le pont du Riou, permettant désormais aux premiers convois d'approvisionnement en matériaux depuis Vintimille les chantiers au-delà de Breil. Le 30 Octobre 1928, le chemin de fer est inauguré, et dès le lendemain les trains commencent à circuler régulièrement entre Vintimille et Breil.

*La gare de Piène-Basse et la prise d'eau destinée à la centrale électrique d'Airole. Vue prise vers 1921, quelques années avant la mise en service du chemin de fer.  
Photo Marcel PROUZET - collection Gérard DE SANTOS*



Bientôt commencent les travaux d'électrification de la ligne, qui s'achèvent le 15 Mai 1931 sur la section Vintimille — Piène. Au-delà, les chemins de fer italiens devront encore attendre trois ans l'autorisation de l'administration française pour effectuer les travaux, ce qui donnera lieu à un surcroît d'animation pour la gare de Piène: aux opérations du contrôle frontalier s'ajoutent en effet celles du changement de locomotive, celle électrique arrivant de Vintimille devant céder la place à une machine à vapeur qui mènera le train à travers le territoire français jusqu'à St.Dalmas. Le 21 Avril 1935 enfin, la section Piène — St.Dalmas sera mise sous tension à son tour, et les trains italiens pourront circuler de Vintimille à Coni en traction électrique de bout en bout, sans changer de machine...

A cette époque, l'administration italienne désigne l'agglomération «Piena-Bassa», mais localement on parle toujours de «Ravaï», même dans les actes de naissance et de décès. Le hameau a pris de l'importance et d'autres bâtiments se sont construits. Aux carabinieri et douaniers (Guardia Finanze) s'est ajoutée la police (Pubblica Sicurezza). En raison de la montée de tension internationale engendrée par la politique du régime fasciste, un poste de la gendarmerie française est détaché de Breil (où est maintenue la douane) au pont du Riou, dans une petite maison à proximité immédiate de la frontière. En 1937 enfin, une petite chapelle est construite côté italien, sous l'égide de l'évêque de Vintimille ROUSSET. C'est l'apogée pour Piène-Basse..!

Puis viennent les années de guerre. Le 13 Juin 1940, trois jours après la déclaration de guerre de l'Italie à la France, la population de Piène doit se rassembler avec celle des villages environnants en gare d'Olivetta-S.Michele, pour être évacuée en train vers Vintimille puis Tortona, dans la province d'Alessandria. Les hostilités sont de courte durée et ne frappent pas directement ce secteur, aussi, après la signature de l'armistice, les Librasques et Pennasques sont-ils rapatriés dès le 1er Juillet.

*Vue générale du hameau de Piène-Basse, avec les bâtiments de la douane, la chapelle et l'ancienne sous-station électrique.*  
Photo Michel BRAUN



*Ci-dessus, un autorail Cuneo — Ventimiglia traverse sans s'arrêter l'ancienne gare internationale de Piène, aujourd'hui bien déserte.*  
Photo Michel BRAUN

Après le débarquement allié en Provence, les combats se rapprochent, et pendant l'hiver 1944-45, la vallée de la Roya se retrouve sur la ligne de front. La population, contrainte de rester sur place, subit à la fois les conséquences des bombardements alliés et des sabotages de l'occupant allemand. Le 6 Février 1945, les habitants sont enfin évacués, à pied, vers la côte ligure. Bientôt, les combats font rage. Le 21 Avril 1945, le lieutenant FEVRE du 22ème D.N.A. est tué près de la gare de Piène: il est le dernier officier de la 1ère Division Française Libre tué au combat... Après une courte période d'occupation, la basse Roya est restituée à l'Italie, puis, en 1947, le secteur de Libre et Piène est rattaché à la France (voir «Le Haut Pays» no.11).

Une nouvelle fois, la frontière s'est déplacée. Piène-Basse appartient désormais à la commune de Breil. Le contrôle des passeports par la gendarmerie française est maintenant placé sur la nouvelle frontière à Fanghetto, tandis que les services de douane s'installent dans l'ancienne «cantounera» avant l'embranchement de la route de Libre. Ultérieurement, police et douane seront regroupées à leur emplacement actuel de Piène-Basse, à l'emplacement du poste italien d'avant-guerre. Inconvénients et frustrations pour les Librasques, qui doivent désormais passer un contrôle pour se rendre à Breil, c'est à dire montrer leurs papiers pour se déplacer à l'intérieur de leur commune (\*).

Après avoir été prospère et animée des années 20 jusqu'au début de la guerre en raison de ses nombreuses fonctions administratives (police, douane, chemin de fer, centrale électrique), Piène-Basse a perdu l'essentiel de son activité avec le déplacement de la frontière en 1947 et la fermeture de la gare (\*\*). Aujourd'hui, après la disparition progressive des «anciens» et le tout prochain déplacement à Fanghetto de la douane française, Piène-Basse ne sera plus bientôt qu'un nom sur la carte...

(\*) Situation que l'on retrouve au hameau de Viévola, situé entre le poste douanier de Tende et la frontière du Col de Tende.

(\*\*) La gare de Piène-Basse n'a pas été rouverte lors de la remise en service du chemin de fer en 1979. Toutefois, les trains s'y sont à nouveau arrêtés pendant quelques semaines durant le premier trimestre 1980, lorsqu'un effondrement avait emporté la chaussée de la route nationale 204, isolant de Breil les fonctionnaires du poste de douane.

# Le Carnaval des enfants

*Cette année encore, grands et petits se sont retrouvés pour animer, malgré le mauvais temps, les rues du village, et secouer les dragons endormis des légendes d'autrefois...*

*A Saorge, autour du Foyer Rural, l'Association des Parents d'Élèves et des Amis de l'École, le Comité des Fêtes, le club des «Rubatabaus» et le Syndicat d'Initiative, ont joint leurs efforts pour faire revivre la tradition du Carnaval. C'est ainsi que plus d'une centaine de personnes grimées et masquées, au son de farandoles endiablées, ont fait résonner de leurs cris et de leurs rires les pavés humides et le ciel bas qui pesait sur le bourg de toute la torpeur d'un hiver relativement clément...*

*Et une chaleureuse dégustation de pollenta, agrémentée de blagues grotesques, a su «pimenter» comme il convenait ce cru 1988 de Carnaval!*

Jean José CAZAJUS

---  
*Ce petit texte concerne le Carnaval de Saorge, mais des festivités ont été organisées dans la plupart des communes de la Roya et de la Bévéra par les écoles et les associations de parents d'élèves. Nous en illustrons donc quelques unes dans cette rubrique...*

*Ci-contre, le défilé carnavalesque dans les rues de Saorge.  
Photo Annie SINDA*

*Ci-dessous, le carnaval à l'école maternelle de Breil (à gauche) et de Sospel (à droite).  
Photos Ets. FUOCHI & Jean-Pierre DOMÉREGO*





#### L'ASSOCIATION DES PARENTS D'ÉLÈVES DE BREIL-SUR-ROYA:

Dans les villages du Haut Pays, du fait de l'éloignement et de la faible population, en partie dispersée, la tâche éducative des parents demande plus d'engagement personnel. C'est le cas pour l'accès des enfants aux activités socio-culturelles. La population de toute la vallée de la Roya est équivalente à celle d'un petit quartier d'une grande ville. La qualité et le nombre des structures d'accueil s'en trouvent par conséquent limités, ainsi que le nombre de professeurs de disciplines culturelles et sportives. La demande existe néanmoins.

C'est afin de l'apprécier que les parents breillois, réunis au sein de l'A.P.E. locale, ont réalisé une enquête auprès des familles des quelque 340 élèves des trois établissements secondaires du village. Cette enquête avait pour objet les activités n'existant pas encore sur place et dont l'organisation était souhaitée par les enfants. La demande prioritaire allait vers la danse, le judo, la natation, les arts plastiques. Existente déjà: football, tennis, kayak, ski (l'hiver, à partir du CMI), majorettes, fanfare, et un enseignement musical restreint, qui doit être développé l'an prochain avec le concours du conseil-général. La commune de Breil ouvre la piscine aux écoles en Juin et Septembre, à la grande satisfaction des parents et des enfants, en plus de la saison publique (Juillet-Août). La gestion d'une piscine d'hiver n'est pas envisageable pour des raisons économiques. L'A.P.E. locale, au-delà de son rôle de représentation des familles auprès de l'administration, est le lieu de réunion des parents. Elle était toute désignée pour organiser les activités suivantes, au cours de l'année scolaire:

— Activité cinéma: Elle est organisée dès la rentrée, conjointement par les A.P.E. de Breil et de Saorge, avec la projection de films 16 mm aux enfants des écoles. Chaque association paie son affiliation à l'UFOLEIS (qui loue les films et assure les séances) et la location des films. Le projet commun est mis à disposition par la Fédération des Oeuvres Laiques de Nice. La dernière semaine de chaque mois, les films sont projetés, le mardi à Saorge et le mercredi à Breil (après-midi à la «Cà d'Brei») pour les enfants du groupe communal, et soir au collège pour ses élèves). La participation aux frais est de 10 francs pour les enfants, ou 5 francs pour les adhérents au foyer du collège, qui prend la moitié du coût de la place à sa charge. Programme d'Avril: «Pirates» de R. Polanski; Mai: «La forêt d'émeraude» de J. Borman.

— Activité danse: Les parents de Breil ont dû résoudre le problème de trouver un professeur diplômé qui accepte avec le sourire la contrainte du transport vers l'arrière-pays! Mme. Courtioux, qui vient de Menton, a constaté avec plaisir les qualités d'attention plus soutenue des enfants de la campagne. Les enfants et leurs parents ont sans doute apprécié la compétence et la gentillesse de leur professeur, puisque l'effectif de départ a doublé dans le premier mois. Actuellement, les conditions sont les suivantes: lundi de 17 à 18h30 danse moderne-jazz (adolescents et adultes), mardi de 17 à 18h danse classique (à partir de 5 ans), de 18 à 19h danse moderne (à partir de 5 ans). Inscription: un enfant 130 fr/mois, deux enfants 200 fr/mois, un adulte 145 fr. Frais d'assurance Ligue de l'Enseignement: enfants 5 fr/an, adulte 17 fr/an (frais A.P.E. inclus).

— Activités judo et arts plastiques: L'A.P.E. étudie l'organisation de ces activités pour l'année prochaine.

— Fêtes: comme la plupart des A.P.E., celle de Breil organise des fêtes. Pour ce type d'activité, la vie de village peut être un atout, car l'information circule vite. Il reste à la centraliser, ce qui fut le travail de l'A.P.E. pour le goûter de Noël, suivi de la projection d'un dessin animé long métrage, et le goûter de Carnaval. A l'occasion de ces fêtes, ainsi que pour celles organisées par les écoles, les pâtisseries et boissons offertes par les familles arrivent en temps voulu et en grande quantité. Cette profusion, de toute évidence, réjouit les enfants, qui ont vraiment le sentiment de faire la fête.

— Fête des écoles: Cette année, les enfants, leurs enseignants, parents et amis, organisent une fête des écoles dont le programme a été arrêté en assemblée générale du 26 Février. L'A.P.E. assure la coordination. Là, c'est de l'ensemble de la population du village, et même de familles du canton ayant des enfants scolarisés à Breil, que viennent les propositions d'aide. Les réunions mensuelles sont annoncées par voie d'affichage. Les personnes qui décident d'offrir une spécialité culinaire au buffet (au profit des caisses des écoles), sont invitées à se faire connaître à l'avance pour estimation des quantités. De même, chacun se fait inscrire pour la construction des stands, des costumes et des décors. Pendant le mois de Mai, les responsables de l'A.P.E. organiseront la collecte des lots chez les particuliers et auprès des entreprises. Amusement et émotions sont garantis face à la profusion des petits lots et la qualité des gros lots, au moment du tirage de la tombola. Afin que les avances de fonds restent acquises aux écoles qui partageront le bénéfice de la fête, l'A.P.E. lance un appel aux mécènes et «sponsors» qui, en échange d'un apport matériel conséquent, seront cités sur les calicots de la fête. Celle-ci s'achèvera dans la convivialité du pique-nique collectif et d'un bal sous chapiteau. On sait déjà que chacun participera peu ou prou au rangement. Les enfants offriront la parade, le spectacle, et dessineront les affiches et les programmes. Merci à tous! Contact: Mme. Balandier, tél. 93.04.47.09.

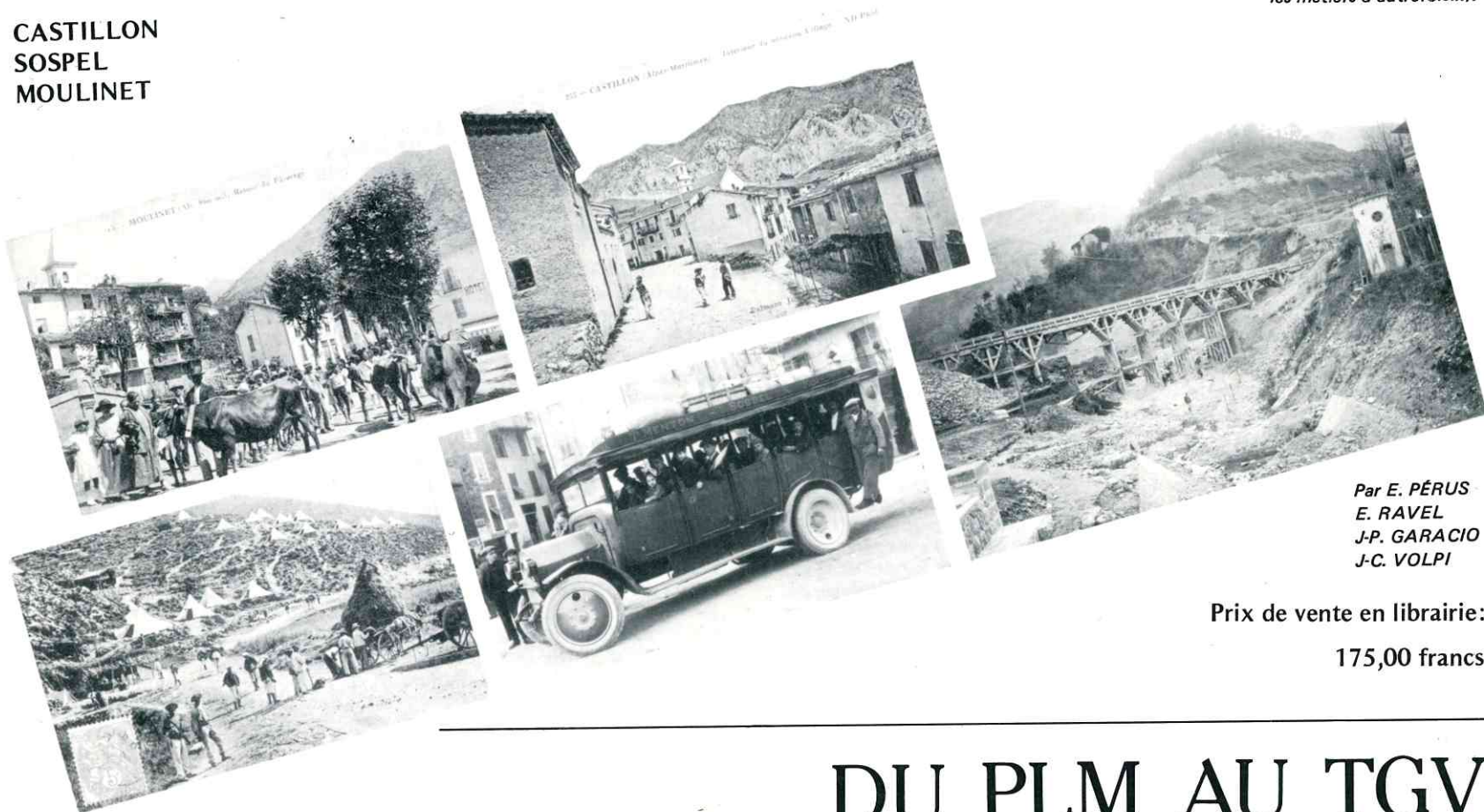
— Exposition de livres pour enfants: A l'initiative du foyer rural de Saorge, une exposition de livres pour enfants aura lieu dans la vallée durant le week-end de Pentecôte (20 au 23 Mai). Elle sera accompagnée de débats animés par des écrivains pour la jeunesse. L'A.P.E. de Breil, comme d'autres associations de la vallée, se joint à cette manifestation. Une partie des ouvrages devrait être exposée à Breil, la répartition sur les villages se faisant par thèmes.

Et l'école...? Dans l'arrière-pays, la qualité de la scolarisation, comme un élément essentiel de la vie en société, là où tout pourrait conduire au repli sur soi, doit être tenue. Cette année, la section «petits» de la maternelle de Breil est menacée. L'A.P.E. de Breil, pour défendre la préscolarisation des jeunes Breillois, a sollicité, obtenu et réuni le soutien actif de six autres A.P.E. de la vallée, du corps médical et para-médical local, de groupements sociaux et professionnels en rapport avec le problème, ainsi que des élus à tous niveaux les représentant. Les assemblées générales ordinaires ont lieu chaque fin de trimestre. Les parents non adhérents profitent de cette occasion pour transmettre leurs idées et leurs problèmes à l'A.P.E. Des réunions de travail sont organisées régulièrement, ainsi que des réunions d'information. La commune prête les locaux et le travail est réparti selon la volonté active de chacun. Il y en aura encore pour l'an prochain!

# Deux beaux livres

## SOUVENIRS DE LA BEVERA

CASTILLON  
SOSPEL  
MOULINET



UN SPLENDIDE ALBUM DE PHOTOS ET  
CARTES POSTALES DE  
LA «BELLE ÉPOQUE»

Plus de 230 illustrations sur: Moulinet (19 vues), Castillon (6 vues),  
la construction de la ligne PLM Nice—Coni (25 vues), le tramway  
Menton—Sospel (28 vues) et le village même de Sospel (159 vues).  
Les thèmes présentés sont variés (Le Pont-Vieux, les chasseurs  
alpins, le Golf-Hôtel, la vie religieuse,  
les métiers d'autrefois...).

Par E. PÉRUS  
E. RAVEL  
J.-P. GARACIO  
J.-C. VOLPI

Prix de vente en librairie:  
175,00 francs



## DU PLM AU TGV

125 ANS DE DESERTE FERROVIAIRE DE LA  
CÔTE D'AZUR



- 160 pages d'un beau papier couché de luxe.
- Une reliure véritable, présentée sous une jaquette illustrée en couleurs.
- Des centaines d'illustrations de la «Belle époque» à nos jours.

Prix de vente en librairie: 285,00 francs