

# Train Nice-Cuneo, dernière

Alors que le rail a résisté à la tempête Alex, il apparaît dès lors comme le seul espoir de désenclaver

**D**epuis 92 ans, la ligne Nice-Cuneo est une passerelle entre trois régions : la Côte d'Azur, la Ligurie et le Piémont. « Il s'agit d'une voie ferrée internationale qui relie Nice à Turin mais qui a eu une histoire particulièrement chaotique au fil des difficultés des relations entre la France et l'Italie », note Michel Braun, historien local, éditeur et spécialiste du rail. Car son histoire remonte bien avant son inauguration. « En 1858, les Princes de Savoie promettent la voie ferrée Nice-Turin aux Niçois mais très vite le projet est différé parce que le comté de Nice et la Savoie passent à la France. » L'Italie construit la ligne par étapes. Le premier coup de pioche est donné en 1882 à Cuneo. Tandis qu'en France, le projet est marqué par des années d'oppositions et d'incertitudes. En 1904, une convention internationale est finalement signée entre les deux pays. Cette convention définit notamment le délai d'achèvement des travaux (prévu initialement en 1912) ainsi que les conditions de transit des trains sur la ligne.

## « Décalage révélateur »

Son approbation par les parlements français et italiens « va subir un décalage révélateur de l'importance apportée au projet », souligne Michel Braun dans son livre *Les trains du Col de Tende* (1). « En Italie tout est réglé en trois semaines. Mais en France, il va en être tout autrement. » Il faut attendre début mars 1906 pour que le Sénat ratifie le document, huit mois après la chambre des députés.

Les travaux peuvent enfin commencer côté français. Le projet définitif de la ligne est déposé en 1907. « Sur certains points, le tracé va cependant rester en suspens pendant plusieurs années, les adjudications [des lots] étant retardées par des litiges au sujet de la cession des terrains », note Michel Braun dans son livre.

Les travaux « pharaoniques » engagés sont rendus difficiles par la nature des sols mais surtout par « un tracé qui doit vaincre un dénivelé de 1 000 mètres en une soixantaine de kilomètres ».

Entre Nice et Cuneo, on compte « une douzaine de souterrains d'une longueur supérieure au kilomètre » qui, mis bout à bout, s'étendent sur plus de 60 km.

## Le coup de grâce de la guerre

Les tunnels du Col de Tendre, de Braus et du Mont Grazian figurent parmi les plus longs. La ligne est aussi composée de 6,5 km de ponts et viaducs. En tout, ces ouvrages représentent près de 42 % de la longueur totale du tracé de

## Une histoire chaotique



Le viaduc de Scarassouï à Fontan, chef-d'œuvre de l'ingénieur Paul Séjourné en 1935, avec un train international Berlin - Nice remorqué par une locomotive électrique des chemins de fer italiens.

143,5 km.

En raison du retard accumulé par la France, « la ligne n'est mise en service et inaugurée dans son intégralité qu'en 1928 », note l'auteur.

Dès lors, « des trains internationaux circulent de Nice à Berlin : des trains de luxe avec voiture-restaurant, des autorails rapides qui font Turin Vintimille en 2 h 40, contre 4 h 40 aujourd'hui » (voir ci-contre). Et Michel Braun de poursuivre :

« Le tracé doit vaincre un dénivelé de 1 000 mètres »

« Avec l'arrivée de Mussolini au pouvoir en Italie, les relations avec la France deviennent de plus en plus difficiles ». Nouvelles complications. « Le trafic

chute de façon spectaculaire. »

La seconde Guerre Mondiale apportera le coup de grâce. Soldats et résistants vont s'obstiner à interrompre cette voie de communication. « En 1945, lors de leur départ de la Roya, les troupes allemandes vont systématiquement détruire tous les ponts de la voie ferrée, mais aussi de la route, de Vintimille à Tende. Ce qui s'apparente à ce que nous connaissons aujourd'hui. »

Face à l'ampleur du désastre s'engagent de longues et laborieuses discussions entre les deux pays. En 1970, le France et l'Italie signent une

convention qui valide la reconstruction de la voie ferrée. « Il est décidé que la SNCF sur son territoire français continuerait à assurer l'entretien de la ligne et les divers travaux mais que toutes les factures seraient envoyées à l'Italie, dans un esprit de dommages de guerre. »

Les années 2010 marquent le retour de nouvelles crispations. « La SNCF s'engage avec les partenaires privés dans une concurrence en Italie avec Trenitalia au niveau des TGV. La direction du groupe des Ferrovie dello Stato décide de ne plus payer un certain nombre de prestations dans les gares frontières et en particulier sur les lignes de la Roya. Le cycle infernal se met en place. »

En 2013, « SNCF Réseau (RFF à l'époque) décide de mettre la ligne à 40 km/h au lieu de 80 km/h, pour ne pas user excessivement les installations ». Il faut à présent deux heures Pour aller de Tende à Nice par le train, contre 1 h 30 auparavant. « La région Piémont, en charge des trains entre Turin et la Riviera, réduit à son tour les circulations des trains à deux allers-retours par jour, contre douze à l'époque. » Côté Français, la SNCF n'opère plus que deux allers-retours également.

1 - volume I : 1858-1928, coécrit avec José Banaudo et Gérard De Santos

## Un chantier meurtri

Sur le chantier, les conditions de travail et de sécurité sont précaires. « Au premier semestre de 1914, on déplore quinze morts sur les quatre lots en construction entre l'Escarène et Breil », peut-on lire dans le volume 1 du livre *Les trains du Col de Tende*.

Dans le seul mois de janvier, quatre accidents causeront la mort de cinq ouvriers italiens et espagnols, dont un jeune manœuvre de 17 ans.

Après quelques semaines d'accalmie, les incidents reprennent. Le mois de mai est marqué par la mort de deux autres hommes. Le bilan du mois de juin n'en sera que plus lourd. Un très jeune manœuvre meurt dans l'explosion accidentelle d'un bâton de dynamite. Quelques jours plus tard, huit hommes décèdent dans l'effondrement d'une voûte dans la galerie du Grazian.

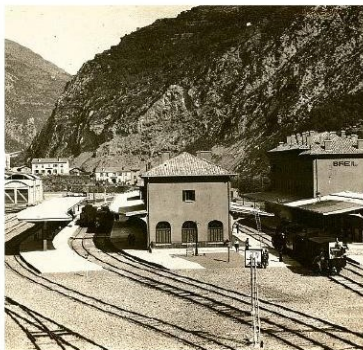
Les rivalités entre les ouvriers causent aussi de nombreux décès. « On tue pour un regard déplacé, un outil qu'on se dispute ou pour une femme. »

Les accidents se poursuivent lors des travaux d'aménagement. Le 21 décembre 1925, la tragédie de Bancaio fait sept morts et quatre blessés. Un wagon qui transportait des ouvriers en direction de Breil est percuté par une locomotive. En tout, une centaine d'ouvriers et de cheminots auraient perdu la vie lors de la construction ou de l'exploitation de la ligne.

## Le saviez-vous ?

Sa forme de Y inversé, vaut à la ligne Nice-Cuneo des appellations différentes suivant que l'on se place du côté français ou italien. En effet, elle relie la ville de Cuneo en Italie en son sommet depuis ses deux branches littorales, l'une au départ de Nice, l'autre de Vintimille.

Aussi, pour les Français, on parlera plutôt de la ligne Nice-Coni. Tandis que les Italiens ont opté pour la dénomination officielle Ferrovía Cuneo-Vintimiglia.



À gauche, la gare de Breil-sur-Roya en 1928, année d'inauguration de la ligne. À droite, la même gare dévastée après les bombardements de 1945.

