



# INVENTAIRE des TUNNELS FERROVIAIRES de FRANCE

[itff@hotmail.fr](mailto:itff@hotmail.fr)

## TUNNELS DES ALPES MARITIMES

---

Du point de vue ferroviaire, les Alpes Maritimes sont un département très exceptionnel. A trois titres :

- Tout d'abord parce qu'avec plus de 150 tunnels de chemin de fer, c'est le département champion de France du nombre de souterrains ferroviaires ; sans même parler des tunnels routiers et des galeries hydrauliques.
- Parce que la logique voudrait aussi que le kilométrage des voies ferrées soit inversement proportionnel à la dureté du relief. Or, c'est tout l'inverse qui se produit ici. Malgré un relief de haute montagne particulièrement accidenté, des vallées étroites et profondes, des gorges encaissées et pratiquement infranchissables, des lignes de tramways ruraux et de petits trains métriques ont été construites partout pour désenclaver les vallées et les villages de montagne. Un véritable défi au relief et aux lois de la nature !
- Enfin, parce que ces réseaux aujourd'hui presque tous disparus ont laissé d'impressionnants vestiges dont beaucoup ont été transformés en voies routières et sont, de ce fait, facilement accessibles et visibles. Un vrai paradis pour les amateurs de vieilles voies ferrées.

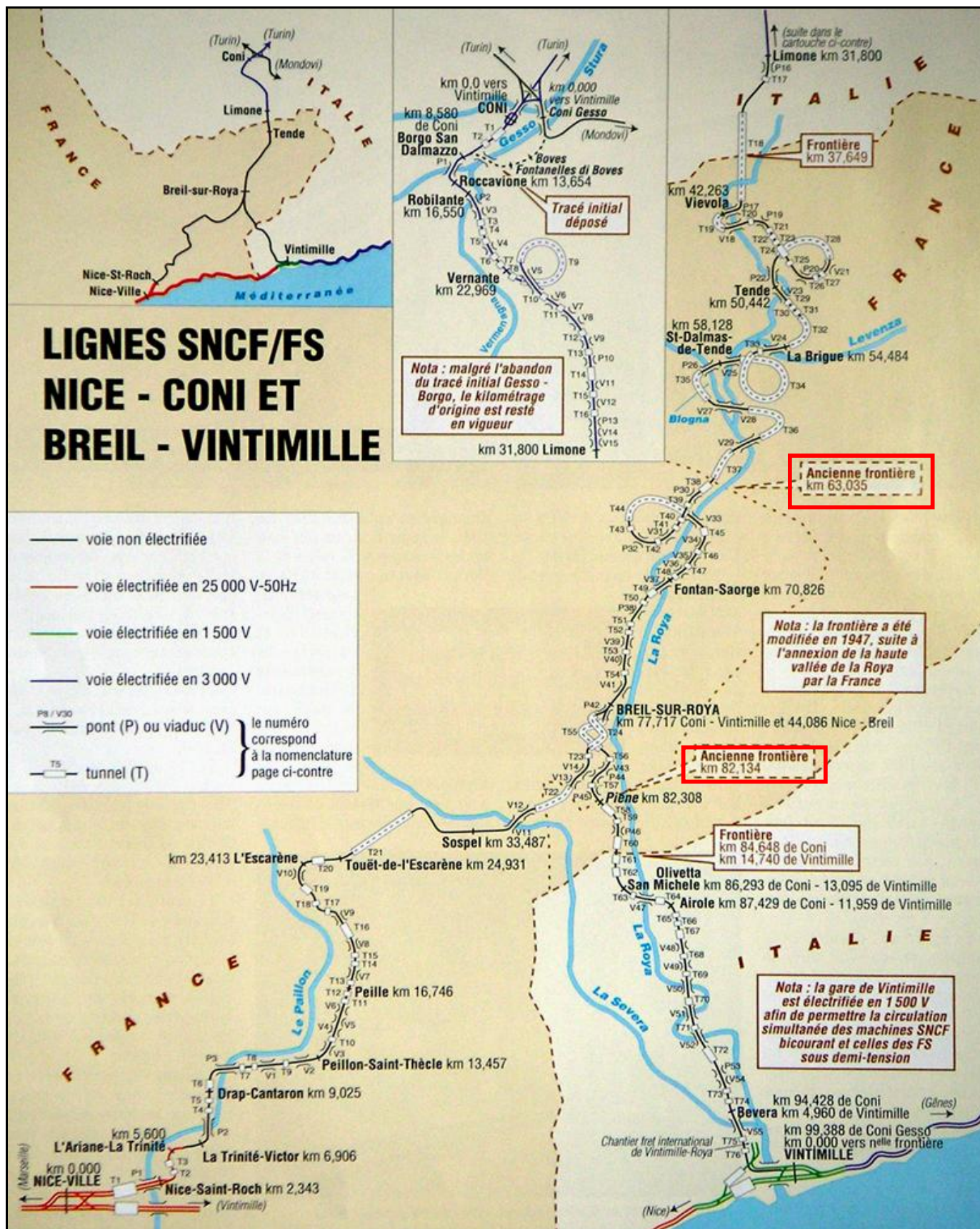


Le viaduc courbe de Caramel, sur l'ancienne ligne métrique Sospel > Menton

Sans compter deux grands morceaux d'anthologie ferroviaire à faire absolument :

- Le « Train des Pignes », ligne métrique Digne > Nice, véritable survivance des petits trains d'antan, mais qui, grâce à une politique dynamique et une modernisation intelligente, a su conserver son utilité et offre aujourd'hui un voyage de toute beauté dans des paysages à couper le souffle.
- Et surtout « la ligne de Tende », ligne internationale Cunéo > Breil sur Roya > Vintimille, avec sa branche vers Nice, qui, avec ses 3 boucles hélicoïdales, ses 80 tunnels et presque autant de ponts et viaducs, rien que pour le seul côté français, vous fera passer en Italie selon un tracé à donner le tournis.

Véritable défi ferroviaire quand on sait que les tunnels représentent en longueurs cumulées les deux tiers de la ligne, et les ponts et viaducs, un bon quart. Autant dire que la voie est rarement au niveau du sol.



Carte générale faisant apparaître la succession de tous les ouvrages d'art, tunnels et viaducs, sur les 3 branches de la ligne de Tende :

Nice > Breil sur Roya

Breil sur Roya > Coni, vers le nord

Breil sur Roya > Vintimille, vers le sud



Le pont de Caï avec son arche perpendiculaire au tablier

De plus, cette ligne a eu une histoire mouvementée.

Initialement, la vallée de la Roya se trouvait totalement en territoire italien, dans le royaume de Piémont Sardaigne. Lors de la cession du comté de Nice à la France en 1860, les communes de Breil sur Roya et Saorge passèrent aussi à la France. De ce fait, la haute et basse Roya restaient italiennes alors que la partie médiane de la vallée devenait française. La frontière amont recoupait alors la vallée au sud de Saint-Dalmas de Tende, à hauteur du vallon de Paganin, et la frontière aval à Piène Basse, 5 km au sud de Breil (voir **cadres rouges** sur la carte ci-dessus).

Aussi, la construction de la ligne Cunéo > Breil sur Roya > Vintimille, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, a-t-elle été une réalisation essentiellement italienne. Elle sera totalement ouverte en 1928 puis électrifiée en 1931.

En 1939, avec les menaces de guerre et d'invasion italienne, l'armée française détruisit préventivement tous les viaducs situés sur les communes de Breil et Saorge. Puis les Allemands firent sauter les têtes des tunnels de Carança (vers Nice) et Gigne (vers Vintimille), en sortie sud de la gare de Breil, lors de leur retraite vers l'Italie du nord en 1944. La ligne de chemin de fer devait dès lors rester coupée pendant... 40 ans.



Destructions de guerre

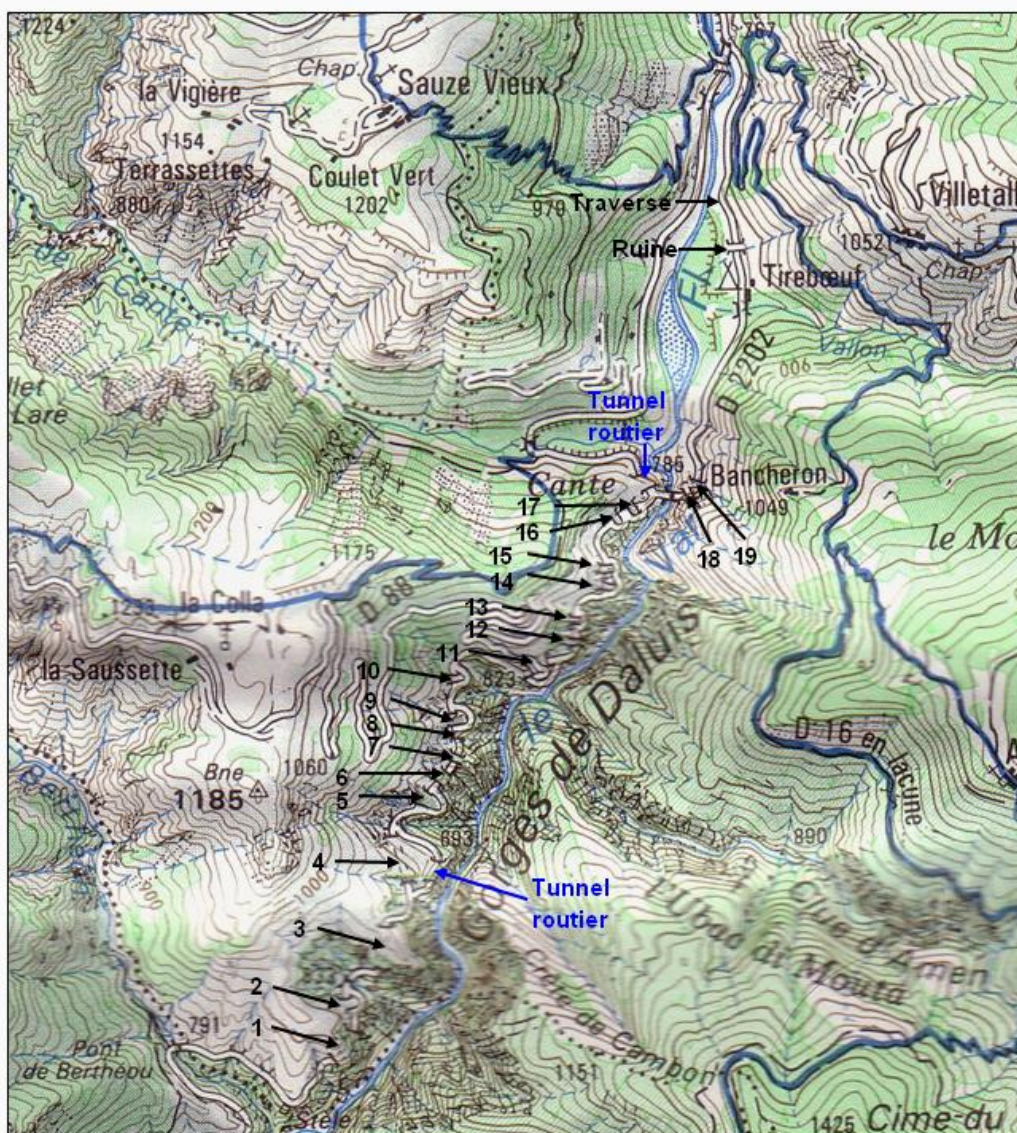
En 1947, après référendum local, le traité de paix franco-italien fit passer la haute vallée de la Roya et les communes italiennes de Tende et La Brigue à la France. La frontière fut déplacée à la fois vers le nord sur le col de Tende, et repoussée vers le sud, 4 km en aval de Piène Basse.

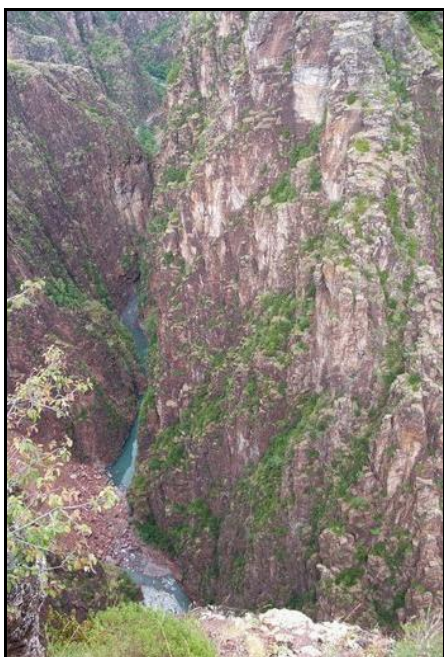
Puis, au début des années 1970, les travaux de reconstruction des ouvrages détruits furent envisagés et la ligne rouvrit en octobre 1979.



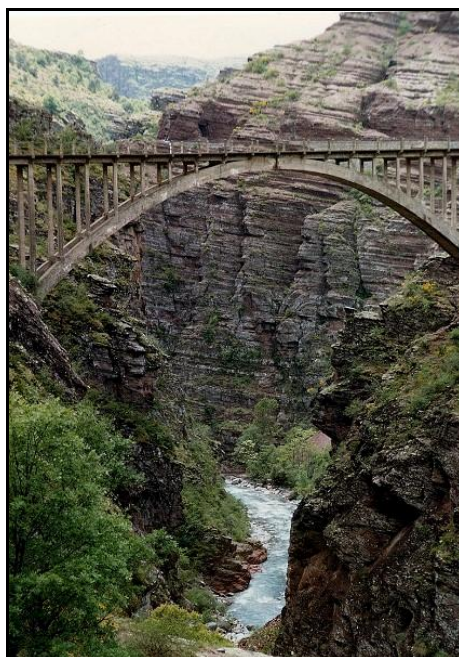
Photo montrant le viaduc de Scarassoui, l'entrée du tunnel de Bergue à droite, la sortie du tunnel du Peugeot en haut à gauche et l'entrée du tunnel de Scarassoui au-dessus du pont

Enfin, pour terminer ce tour d'horizon des Alpes Maritimes, il convient de signaler l'ancienne ligne de tramways électrique de Guillaumes qui empruntait la route des gorges de Daluis et a laissé sur la commune 21 tunnels très curieux dans lesquels passent les sens uniques de la route.

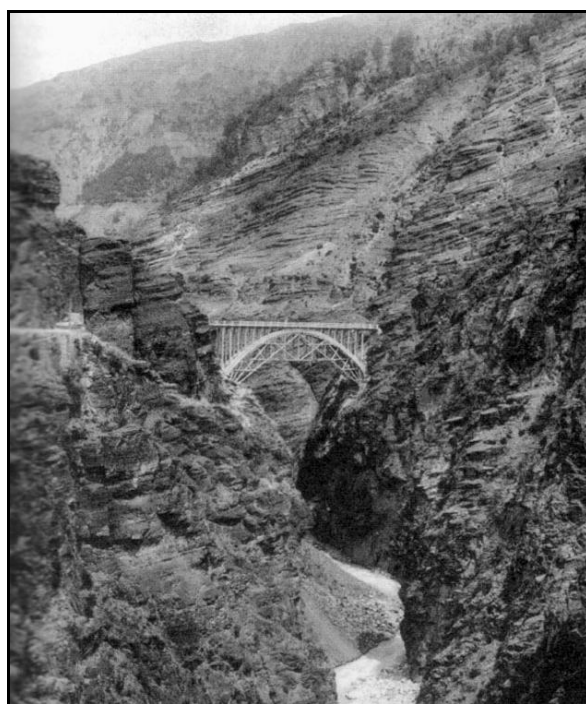




Le Var dans les gorges de Daluis



Et le pont de la Mariée, ex viaduc ferroviaire



Le pont de la Mariée en construction ; un des premiers ouvrages ferroviaires tout béton

Tel est donc le département des Alpes-Maritimes qui reste de loin une des plus belles régions ferroviaires françaises.

---

**Si vous pouvez nous apporter des détails complémentaires,  
ou si cette notice comporte des erreurs,  
merci de nous le signaler.**

★ ★ ★