

POUR LE MAINTIEN ET LE DEVELOPPEMENT DES LIGNES FERROVIAIRES

Nice-Breil-Tende et Cuneo-Ventimiglia

Table des matières

1 Préambule.....	1
2 L'histoire, de la création à la reconstruction de 1979.....	3
3 Les 41 ans d'exploitation de l'Étoile complète (6 octobre 1979 au 2 octobre 2020).....	3
4 La tempête Alex (2 et 3 octobre 2020).....	4
5 Depuis la tempête.....	4
6 Nos cinq vallées ont connu un bouleversement lié au changement climatique.....	5
7 Des populations attachées à leur ligne et au personnel qui la fait vivre.....	5
8 Les travaux programmés sur Nice-Breil du 2 septembre 2024 au 13 décembre 2025.....	6
9 Les demandes du "Comité franco-italien pour la défense et le développement de la ligne ferroviaire Nice-Tende"	8
10 Contacts.....	10
11 Liens.....	10
12 Complément historique.....	10
13 Signataires (par ordre de signature).....	13

1 Préambule

Appelée Nice-Breil-Tende par la France et Cuneo-Breil-Ventimiglia (Coni-Breil-Vintimille en français) par l'Italie, il s'agit en fait de l'Étoile Ferroviaire de Breil qui dessine un Y inversé avec trois branches à voie unique, les tunnels les plus importants étant toutefois au gabarit double voie, nécessaire pour la traction vapeur de ses débuts.

Trois branches géographiques :

- * Nice - La Trinité-Drap - Peille - L'Escarène - Sospel - Breil sur Roya
- * Cuneo - Borgo San Dalmazzo - Limone - Col de Tende - Vievola - Tende - Breil
- * Breil - Fanghetto - Olivetta - Airole - Bevera - Vintimille

Quatre tronçons fonctionnels et transfrontaliers:

- * *Nice - Breil - Col de Tende*, français dans le département des Alpes-Maritimes, électrifié à double voie entre Nice-Ville et Nice-Saint Roch, à voie simple non électrifiée ensuite.
- * *Col de Tende - Cuneo*, italien, dans la province de Cuneo et la Région Piémont, électrifié sur Cuneo-Limone
- * *Breil - Fanghetto* , français dans le département des Alpes-Maritimes et la Région PACA
- * *Fanghetto - Ventimiglia*, italien, dans la province d'Imperia et la Région Ligurie

Localement, la ligne Nice – Breil-sur-Roya, Coni – Vintimille, met la Méditerranée par les Riviera française et italienne en liaison avec les localités des vallées du Paillon, de la Bevera, de la Roya, et en Piémont italien la vallée de la Vermentina avec les villes italiennes de Coni et Turin.



La ligne ferroviaire Nice - Sospel - Tende - Cuneo



Sources : SNCF, <http://structurae.info>, <http://home.scarlet.be/roya/train/index.htm>

A l'échelle européenne, elle constitue une liaison ferroviaire intéressante entre l'arc méditerranéen, l'Italie du Nord et le centre de l'Europe.

Elle présente un intérêt économique, social et touristique indiscutable. Elle est toutefois considérée aujourd'hui comme une ligne secondaire.

Elle a été construite dans une zone montagneuse très tourmentée, comprenant rivières, gorges étroites et cols qui ont cumulé les difficultés de réalisation. Pour vaincre ces difficultés, il a fallu construire de nombreux ouvrages d'art, souvent spectaculaires, de conception hardie, représentant une véritable prouesse technique .

2 L'histoire, de la création à la reconstruction de 1979.

Dans la longue histoire de la liaison ferroviaire, retracée en fin de texte, alternent des périodes de construction, de fonctionnement et d'arrêt, liées soit à des choix de financement des transports publics, soit à des relations politiques transfrontalières conflictuelles ou pacifiées. Après les destructions de la seconde guerre mondiale, l'ensemble des tronçons redeviennent fonctionnels en 1979.

Il est utile de rappeler que **la reconstruction des ouvrages d'art et des voies sur le parcours français entre Breil-sur-Roya et le col de Tende, élément du parcours transfrontalier de Vintimille à Cuneo, a été financée par l'Italie. Cette condition, imposée au titre de dommages de guerre, incluait aussi de continuer à assurer le financement des travaux de maintenance de l'infrastructure** pour autant que des trains italiens y circulent.

3 Les 41 ans d'exploitation de l'Étoile complète (6 octobre 1979 au 2 octobre 2020)

La réouverture de la ligne a vu revenir des trains Turin-Nice exploités par Trenitalia, semi-directs qui permettaient de faire Tende-Nice en 1h15 au lieu de 2h actuellement. On y dénombrait huit allers retours italiens sur Vintimille-Coni et quatre allers retours de rames françaises Nice-Tende.

Peu à peu, le manque d'investissements et d'entretien entre Nice et Breil, conjugué avec des retards, des annulations et des pannes a affecté l'efficacité du service et des trajets ont été supprimés. Entre Vintimille et Cuneo, c'est la difficile relation entre états au sujet du financement de la maintenance des voies qui a provoqué le blocage des fonds par l'Italie.

Les renoncements successifs par l'État français au maintien du service public ferroviaire, ont fait craindre une fermeture possible de cette ligne considérée comme «non rentable»

En 2013 la dégradation de la ligne obligeait à une limitation à 40km/h. Le nombre de TER français était divisé par 2 et le nombre de trains italiens par 4 entraînant de nombreuses protestations et progressivement un report vers la route.

Alors que l'Italie avait poussé à la réouverture pour favoriser un trafic de fret (la voie côtière entre Savone et Vintimille n'est à double voie que depuis le début du XXI^e siècle), celui-ci n'a

jamais réellement décollé, ni d'ailleurs l'utilisation de la ligne pour des trains internationaux de passagers.

Pire, la ligne de la vallée n'a jamais été reliée au Parco Roia: gare de triage multimodale financée par l'UE, au voisinage de l'échangeur de l'autoroute côtière qui dessert Vintimille et la vallée de la Roya, reliée à la gare de Vintimille par une voie ferrée dédiée et à la France par un tunnel à voie unique sous la vieille ville de Vintimille, électrifiée en 25 kV comme Marseille-Vintimille. Les installations ont été démontées en décembre 2018 pour permettre des opérations immobilières.

Des travaux de remise en état de la voie entre le Col de Tende et Breil ont eu lieu entre septembre 2018 et juillet 2019 qui ont permis de lever les limitations à 10km/h mais pas celles à 40km/h. Des problèmes ont été détectés dans les tunnels de Paganin provoquant du passage à 10km/h pendant des mois.

4 La tempête Alex (2 et 3 octobre 2020)

Entre le 2 et le 3 octobre 2020, la tempête Alex pulvérise les routes de la vallée de la Roya. Ironie du sort, le train, devient tout à coup, la solution.

Globalement épargné par la crue dévastatrice, le train a assuré le ravitaillement des habitants privés de leurs principales voies d'accès. Il a été opérationnel dès les premiers jours depuis Coni jusqu'à Tende côté nord et depuis Nice jusqu'à Fontan côté sud. Après la construction d'une gare provisoire à St-Dalmas-de-Tende, toutes les localités sont alors desservies. Des tonnes d'eau, de denrées alimentaires et de produits de première nécessité, ont été acheminées en complément, puis en remplacement, des rotations héliportées. Des cheminots, français et italien, ont déployé des trésors d'imagination pour rendre efficace ce trait d'union entre les vallées.

Le lendemain matin de la tempête Alex les premiers sinistrés sont arrivés en gare de Breil-sur-Roya en suivant les rails.

5 Depuis la tempête

Face à l'évidence de l'utilité de la ligne en situation d'urgence, une trentaine de millions d'euros ont été débloqués ¹ pour réparer et consolider les secteurs critiques entre Breil et Tende, puis entre Breil et Vintimille. **L'ampleur et la relative rapidité des travaux, réalisés en 7 mois, laissaient espérer un avenir assuré pour la «ligne de vie» qui n'a jamais autant mérité son nom.**

Pourtant, malgré deux visites présidentielles et un "préfet-reconstruction", malgré le traité du Quirinal de Novembre 2022, malgré la nouvelle convention d'exploitation du tronçon français de Coni-Vintimille récemment signée à Milan la situation n'est pas devenue plus favorable.

¹ France entre Breil et Tende : Etat 10 M€, Région Sud 7M€, Département 06 2M€ -
Italie en territoire français entre Breil et Vintimille : 10 M€

En 2023 SNCF Réseau ne prévoyait pas de fin de limitation à 40 km/h dans la partie française de Coni-Vintimille avant 2032 ! ²

Des discussions seraient en cours pour étudier la nature et montant des travaux de maintenance. Des chiffres ont été annoncés en conférence de presse en avril 2024; on parle de 1 M€ pour le financement des études et une évaluation des travaux à hauteur de 56 M€ . Mais à quand des certitudes et quelle en sera la durée de fermeture des circulations?

La nouvelle convention serait beaucoup plus équitable pour la répartition des financements entre les deux États, mais elle n'est pas encore applicable.

Ce qui est certain est que la ligne a été fragilisée, probablement sur toute sa longueur où il y a des risques de glissements de terrains qui nécessiteraient des interventions de sécurisation, et certains ouvrages sont plus sensibles aux changements climatiques :

* mur poids à arcature de Fontan,

* mur de soutènement au nord de Piene-Basse,

* pont aval de la gare de Saint Dalmas de Tende, submergé avec voie emportée, ballast chassé dans le tunnel Beonia et dégâts au viaduc en aval ce qui a nécessité l'aménagement d'une gare provisoire au quartier Gaudarena,

* pont aval de la gare de Vievola dont le lit a été quasi-totalement rempli par les alluvions et qui a conduit à l'interruption des circulations entre Vievola et Tende pendant 15 jours en Avril 2024.

6 Nos cinq vallées ont connu un bouleversement lié au changement climatique

Cette épreuve commune que nous avons traversée et dont les conséquences sont encore actuelles nous a appris la réalité du changement climatique, l'importance vitale de notre ligne de train, l'importance de la résilience dans la vision de l'aménagement de nos territoires .

En effet depuis la tempête Alex il y a eu d'autres épisodes méditerranéens classés alerte orange ou rouge (Janvier 2021, octobre 2023, mars 2024) avec une **fréquence exceptionnelle**. De nombreuses voies de circulation coupées de longues semaines. Ces épisodes s'accompagnent de rupture de la circulation des autobus tant en Roya qu'en Bevera.

La ligne ferroviaire reste le principal atout des vallées parcourues pour faire face aux changements, qu'ils soient climatiques ou économiques.

7 Des populations attachées à leur ligne et au personnel qui la fait vivre

Un lien indéfectible s'est créé entre les habitants, la ligne et les cheminots. **Les annonces de fermetures de gares et les départs qu'elles supposent sont inacceptables.**

Est-il raisonnable dans le contexte climatique, transfrontalier, européen actuel, de vider la gare de Breil-sur-Roya de ses agents du Réseau capables d'assumer toutes les situations

² Compte-rendu de réunion annuel des usagers du TER 2023.

dégradées possibles avec sang froid, abnégation et professionnalisme? C'est la seule gare en activité dans la Roya. Certains ont été médaillés après avoir sauvé des populations; des cheminots, amis et voisins, doivent quitter nos vallées.

La résilience, la prudence et l'ambition d'une Europe si proche ne voudraient-elles pas que cette gare soit maintenue? Nous voudrions que vous entendiez que le matin de la tempête ces agents étaient déjà au secours des populations quand la préfecture ne s'était pas encore déplacée jusqu'à nous, sauvant ainsi de nombreuses situations; les semaines suivantes lorsqu'ils n'étaient pas en gare, sans plus aucun planning, ils étaient aux côtés des sinistrés à les aider.

8 Les travaux programmés sur Nice-Breil du 2 septembre 2024 au 13 décembre 2025

Dans ce contexte l'annonce de la Région Sud de fermer entre Nice et Breil la circulation ferroviaire durant 15,5 mois pour travaux ne peut qu' accabler nos populations déjà éprouvées.

En réunion d'information récente (alors que ce projet aurait justement nécessité une co-élaboration bien plus en amont) la SNCF nous a expliqué que la raison est uniquement financière mais qu'une solution sans fermeture serait techniquement possible. Le montant allégué pour le surcoût n'a pas été justifié tout comme le planning des travaux et semble particulièrement excessif au vu de ce qui se pratique habituellement sur ce genre de chantier quand on veut maintenir une circulation minimale

Nos populations ne peuvent être mises en péril par cette décision. Il est fondamental de maintenir une circulation minimale d'un aller-retour retour matin et soir afin de garantir une issue de secours ainsi qu'une circulation intra vallées durant les travaux. **La réalité climatique ne permet plus de compter seulement sur les routes fragilisées, comme les 3 dernières années l'ont prouvé.**

A ce sujet nous avons pu échanger avec Mme Boetti-Forestier, Conseillère Régionale en plateau de télévision sur France 3 Côte d'Azur et elle a admis que le plan B en cas de problème était un corridor aérien. Nous estimons que ce point de vue est déraisonnable et risque de faire fuir nombre d'habitants qui sont bien entendu attentifs à la circulation de la ligne ferroviaire lors de chaque grosse pluie.

Maintenir une circulation ferroviaire minimum en plus des bus est la solution la moins anxiogène et la plus prudente à notre époque de bouleversement climatique.

Afin de sonder les usagers avant la réunion durant laquelle il nous a été exposé cette décision de ne substituer que par des bus nous avons réalisé un sondage en ligne qui met en lumière le fait que le service de substitution prévu n'égale pas le service supprimé.

Bien entendu si de gros et courts travaux étaient réalisés en vue d'une véritable modernisation de la ligne il serait alors éventuellement indispensable de fermer la circulation ferroviaire pendant cette courte durée, mais il n'en est rien. On ne nous propose que des travaux partiels

pour compenser des manques d'entretien cumulés dénoncés depuis longtemps, qui n'impactent pas une circulation minimum .

Les usagers de cette ligne ont une conception européenne de partage, de liens familiaux, professionnels, scolaires, sportifs, artistiques depuis des décennies. Des salariés vont et viennent chaque jour afin de faire fonctionner les hôpitaux, les écoles, le Parc du Mercantour et son pendant italien, le Parco Naturale delle Alpi Marittimi, les entreprises, les festivals, les administrations restantes, chaque jour nos vallées françaises et italiennes vivent cette Europe de partage avec notre ligne ferroviaire pour trait d'union. Dans nos EHPAD, nos collèges, nos stations de ski, sur nos marchés nos deux langues sont parlées et entendues; cette circulation de populations actives ne peut se faire en comptant uniquement sur la circulation programmée des bus.

En effet le nord de la Roya aura une circulation longue et difficile car substituée jusqu'à Breil-sur-Roya par les bus de la Communauté d'agglomération de la Riviera Française, sous condition de places, si les personnes ne sont ni invalides, ni chargées, ni en poussette, ni accompagnées de chiens, de vélos, etc.

Ensuite pour ce qui est de la correspondance à Breil-sur-Roya pour Nice, cette dernière ne peut être garantie du fait des conditions souvent difficiles en montagne comme expliqué au préalable. De Sospel aussi le bus ira uniquement à Nice Ville. Sospel sera ainsi isolée de la vallée des Paillons et du lycée Gosciny de Drap et relié uniquement par un col de montagne et une route difficile.

De Touet de l'Escarène le bus ira à Drap pour rejoindre un train.

Le gros problème est, bien entendu, que l'offre proposée ne correspond pas aux besoins de la population active qui ne va pas le plus souvent à Nice-Ville, mais dans un des villages desservis par le train pour son travail, ou dans un des quatre collèges ou un des deux lycées.

Pour les réfugiés et leurs familles qui vivent dans la vallée de la Roya cette décision les mettrait dans une difficulté particulière puisque ces bus passent par Vintimille, avant de rejoindre l'autoroute, ce qui leur est légalement interdit par les procédures concernant les demandeurs d'asile.

Beaucoup de personnes utilisent le train pour des raisons de santé, en effet outre les établissements scolaires qui la bordent notre ligne de train arrive aussi à Pont Michel, pôle multi modal en lien avec le tram qui permet aux plus vulnérables d'entre nous d'accéder aux soins prodigués à l'hôpital Pasteur en consultation.

Concernant le tourisme et les commerces ces 15,5 mois de fermeture annoncés sont catastrophiques. L'accès routier à l'Italie est fermé à cause des travaux et problèmes sur le tunnel routier du col de Tende. Il restait une bouffée d'oxygène aux commerces, tourisme et culture avec le train des Merveilles qui devrait être substitué par un train privé touristique qui devra faire, s'il circule, Vintimille-Cuneo.

Encore une fois la mesure de substitution proposée n'est pas équivalente au service que nous perdons puisque le train des Merveilles traverse les vallées des Paillons, Bevera, Roya

française. Même si chaque train touristique qui circule sur notre ligne, une des plus belles du monde (distinguée par le magazine allemand Horzù en 2016 dans le top 10 des plus beaux parcours du monde, et 1^{er} prix des « lieux du coeur » patrimoniaux décerné par le FAI, le Fondo Ambiente Italiano (<https://fondoambiente.it/>), en 2020), est une chance, ils constituent un plus et non pas un remplacement.

Il est aussi probable qu'il y aura un impact sur le nombre d'habitant.e.s dont certain.e.s seront amené.e.s à déménager. Or il faut des populations locales pour faire vivre ou survivre les commerces en dehors de l'été, il faut que les salariés puissent aller et venir de leur logement au commerce qui les emploie, il faut des habitants pour faire vivre les associations, les compagnies artistiques, les comités, tenir des stands et proposer des spectacles, il faut des enfants pour maintenir les classes.

Concernant la vallée des Paillons l'accès à Drap via des bus est très dommageable, en effet le bassin d'usagers scolaires et salarié.e.s est important, et la circulation routière y est très dégradée avec de gros retards quotidiens.

Cette substitution encore une fois n'est pas raisonnable, le collège de l'Escarène et le lycée Halte de Fontanil engendrent d'importantes circulations qu'il serait plus adapté de faire en train afin de garantir le maintien de la scolarité des enfants et la vie économique des personnes utilisant le train pour travailler en évitant les embouteillages récurrents.

Il est impossible pour 9 usagers sur 10 – d'après notre sondage – de poursuivre leur vie actuelle avec un service de substitution uniquement par bus. Un service ferroviaire minimum est vital pour nombre d'entre nous.

Il convient d'ajouter que les TER français sont techniquement en mesure de finir leur service à Limone car le système de détection des trains français y a été installé depuis Juillet 2023, nous attendons avec impatience la validation de celui-ci par les autorités italiennes. Nous espérons tout autant que le ETCS italien sera rapidement installé sur la partie française maintenant que la convention entre nos deux pays est validée et qu'on peut rêver d'Europe.

Pour finir, **faire le choix de préférer une circulation de bus au détriment d'une circulation de trains pour des motifs financiers est un faux calcul. Il ne prend pas en compte les coûts cachés de l'usage de la route (risques, pollution, entretien des routes) qui sont payés par ailleurs par les contribuables.** En ne laissant plus que l'option d'un voyage inconfortable dans un bus cahoté sur une route de montagne, il donne corps au sentiment d'abandon des populations.

9 Les demandes du "Comité franco-italien pour la défense et le développement de la ligne ferroviaire Nice-Tende"

a) **Pérenniser impérativement le guichet en gare de Breil** avec a minima deux agents contrairement à l'accord passé récemment entre la SNCF et la Région: nécessité d'un accueil humain tant pour les usagers locaux que pour les touristes, la gare de Breil demeurant le seul guichet où il est encore possible d'acheter des billets ou d'obtenir des informations auprès d'un agent sur toute la ligne Nice-Breil-Tende

b) **Adapter enfin la billettique France-Italie sur nos lignes transfrontalières** Vintimille-Grasse et Vintimille-Breil-Tende: il est actuellement impossible d'acheter un billet avec les cartes de réduction depuis Vintimille par exemple, ou d'acheter un billet au tarif réduit en gare de Vintimille sur des TER...De même, afficher et publier des informations claires et à jour sur les horaires des trains italiens et des trains français partout où c'est nécessaire.

c) Sans attendre la réalisation du point b, les gares de Fontan-Saorge, St-Dalmas, La Brigue et Vievola ne comportent pas de billetterie automatique. Ca a déjà été relevé, mais c'est particulièrement scandaleux de prétendre léser, punir des gens qui n'auraient pas pris leur billet en le leur faisant payer plus cher dans le train, alors même que, non seulement il n'y a plus personne dans les guichets, mais dans plusieurs gares il n'y a même pas la machine pour permettre d'acheter les billets !! Par ailleurs ces machines ne fonctionnent qu'avec une carte bancaire dont certains usagers ne disposent pas : **outre le paiement à bord sans pénalité en se présentant volontairement au contrôleur** (qui devrait être présent sur le quai dans ce but) il faudrait donc que les billets de train, s'il n'y a pas de guichet de gare ou d'un service insuffisant, de problèmes sur les automates, **soient disponibles dans d'autres commerces comme les agences postales, les bureaux de tabac ou autres commerces volontaires si besoin**. Par ailleurs, l'obtention d'un billet par voie électronique, voire même d'un horaire certain est souvent difficile et le service doit donc être amélioré pour être FIABLE.

d) **Mettre en place impérativement, comme le prévoit la Loi du 11 Février 2005, l'accès aux personnes à mobilité réduite sur les bus de substitution** en général, et tout particulièrement sur les bus prévus pendant la période des travaux à compter du 2 septembre : **CE N'EST PAS LE CAS ACTUELLEMENT, EN 2024!**

e) **Ré-organiser les travaux (mode de réalisation et planning) afin de permettre le passage à vitesse réduite d'un aller-retour** d'un train le matin Tende-Breil-Nice permettant une arrivée à Nice aux horaires de travail, et inversement en fin d'après-midi à des horaires convenant aux collégiens et aux actifs, durant la longue période de travaux qui débutent le 2 septembre prochain.

f) **Lors de la fraction des travaux qui nécessiterait réellement la coupure totale justifiée et temporaire de la circulation ferroviaire**, prévoir pour maintenir l'offre publique de mobilité:

* des bus (horaires pour travailleurs/euses, collégien.nes...) **à la place de tous les trains supprimés**

* des navettes ferroviaires locales Nice-L'Escarène et Sospel-Breil-Tende (avec correspondance à Breil avec les trains italiens)

* des bus supplémentaires Sospel-Menton A/R et et Sospel-L'Escarène A/R

RAPPEL : Environ 120 personnes (adultes et enfants) demandant l'asile politique dépendant du CADA et de la Fondation de Nice ne peuvent en aucun transiter par l'Italie et donc par Vintimille. Il leur est donc impossible d'emprunter les bus de substitution Breil-Nice qui prennent l'autoroute directement depuis Vintimille. Dès lors, il est IMPERATIF de leur trouver une solution pour leur permettre d'effectuer leurs nombreuses démarches à Nice.

* Réaménager en prévision de cette période particulière de travaux les parkings de la gare de Breil, de la gare de Sospel, de la gare de Drap-Cantaron

g) Programmer une enveloppe financière dédiée à :

* **Actualiser les études d'il y a 25 ans sur les possibilités de développement ferroviaire de l'est du 06** (électrification, utilisation optimale du gabarit, aménagement de tronçons longs pour dépassement, stratégies d'exploitation, organisation de la multimodalité, développement économique, protection et valorisation du patrimoine ferroviaire, etc.)

* **Présenter des scénarios à court et moyen-terme** et rechercher les diverses possibilités de financement (Europe, Etats français et italien, Régions Ligurie, PACA et Piémont, Département 06 et Provinces d'Imperia et de Cuneo, Principauté de Monaco

10 Contacts

* "Comité franco-italien pour la défense et le développement de la ligne ferroviaire Nice-Tende"

Site web : <https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.com/>

Adresse mél : nice.tende.en.train@gmail.com

* Facebook commun "la Cuneo Nizza unisce" : <https://www.facebook.com/pages/La-Cuneo-Nizza-Unisce/1385209588401669>

* "Comitato locale ferrovie di Cuneo"

Adresse mél : comitato.ferrovie.cuneo@gmail.com

11 Liens

* La Marmotte Déroutée : Octobre Novembre 2017 N°11 Gardons notre train de vie
<https://www.calameo.com/books/0052903555707911b7926>

* Ligne de Tende : https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Tende

12 Complément historique

L'étude des différents projets ainsi que la construction des lignes de Coni à Vintimille et de Nice à Breil-sur-Roya sont intimement liées. Les Italiens étaient très désireux d'améliorer les relations entre Nice et le Piémont. Les premiers projets d'une voie ferrée Nice-Coni remontent à 1851. Plusieurs tracés entrèrent en concurrence. Le tracé par le col de Tende fut retenu en 1879.

Les Italiens, soucieux d'établir pour des raisons militaires une liaison ferroviaire partant de Coni jusqu'au col de Tende commencèrent dès 1882 les travaux sur leur territoire en construisant une première section reliant Coni à Borgo San Dalmazzo; ils les poursuivirent dans une deuxième étape jusqu'à Limone puis prolongèrent jusqu'à Viévolà. Cette dernière section nécessita le percement du tunnel de Tende dont la mise en service fut actée le 17 juillet 1898

après dix années d'efforts. À cette époque, les communes de Tende et La Brigue sont encore italiennes.

L'objectif final des Italiens était cependant d'atteindre la Méditerranée et pour l'atteindre, les conditions de réalisation les moins difficiles se trouvaient en suivant le tracé de la vallée de la Roya jusqu'à Vintimille. Or, sur 18 kilomètres, la Roya, à travers les communes de Fontan, Saorge et Breil coule en territoire français. La France ne pouvait autoriser le gouvernement italien à construire et exploiter ce tronçon en laissant ainsi ces trois communes françaises reliées à l'Italie mais coupées du reste des Alpes-Maritimes et de la Provence. Le seul moyen de favoriser les vues de l'Italie était de construire une ligne reliant l'enclave de Breil à un centre français. La France consentit donc à entrer en négociations.

En 1900, les ministres français de la Guerre et des Travaux publics se mirent d'accord sur une liaison Nice-Breil-sur-Roya et sur son prolongement jusqu'à la frontière. La partie française de la ligne est concédée à titre éventuel à la Compagnie P.L.M. par une convention, approuvée par une loi le 18 juillet 1902, signée entre le ministre des Travaux publics et la compagnie le 24 janvier 1902. .

Dès 1903, à Nice, avait été émise une proposition qui consistait à construire le tunnel prévu entre Sospel et Breil-sur-Roya sous le mont Grazian, mont qui était situé alors en territoire italien, afin de raccourcir sa longueur de 1000 m environ. Cette variante exigea un accord spécial entre les deux États. Sur une longueur totale du tunnel de 3882 m, 2305 m se trouvaient à l'époque en territoire italien, mais les deux entrées du tunnel étaient en France.

Il fallut attendre la signature de la convention franco-italienne du 6 juin 1904, validée par la loi du 20 mars 1906 pour que le projet avance. Selon les termes de cette convention, chaque gouvernement s'engage à assurer la construction des sections situées sur son territoire. Elle définit, en outre, les modalités de construction, la durée des travaux ainsi que l'exploitation. Elle prévoit l'achèvement de la liaison Nice-Coni en 1914.

Du côté français, la ligne est déclarée d'utilité publique par une loi le 16 mars 1906. Elle portait sur le tronçon de Nice à la frontière italienne (située à l'époque entre la gare de Fontan-Saorge et celle de Saint Dalmas de Tende, ainsi qu'un court raccordement entre Breil sur Roya et Airole, première gare italienne de l'époque en direction de Vintimille.

L'adjudication des premiers marchés intervint seulement à partir de 1909 auprès de quatre entreprises. La construction de la gare de Nice-Saint Roch située sur la rive gauche du Paillon commença cette même année.

Côté italien, c'est à partir de 1910 que la ligne se prolonge de Viévola vers Tende qui est atteinte en 1913, puis en 1915, vers Saint-Dalmas-de-Tende. Les Italiens laissèrent alors la situation en l'état jusqu'en 1928.

En 1910, on travaillait à la construction de la ligne Nice-L'Escarène. En 1915, la liaison fut établie sur 15 km environ, entre Nice et Drap, et les travaux se poursuivaient entre Drap et l'Escarène. La guerre de 1914-1918 et ses séquelles interrompirent les travaux qui ne purent reprendre qu'en 1921. Les difficiles liaisons Drap-Cantaron à Fontan-Saorge (ville frontière de l'époque) comprenaient non seulement le percements des deux tunnels importants du Col de

Braus (entre L'Escarène et Sospel) de 5938 m de longueur dont les travaux de percement débutèrent en 1912 et de celui du mont Grazian (entre Sospel et Breil-sur-Roya) mais également la création de l'important viaduc de la Bévéra (pont de Cai). Sur le prolongement au-delà de Breil-sur-Roya et Fontan-Saorge il fallut construire les deux viaducs de Saorge et de Scarassoui.

L'inauguration de la ligne Nice-Breil-sur-Roya-Coni et de la ligne de Breil-sur-Roya-Vintimille eut lieu le 30 octobre 1928. Elle fut suivie de leur mise en exploitation qui fut assurée par le PLM sur la ligne Nice-Breil-sur-Roya et par les FS sur Coni-Vintimille.

En 1928, outre les relations omnibus qui desservait Nice jusqu'à Breil-sur-Roya, quatre trains internationaux, deux express et deux omnibus relient quotidiennement Nice à Turin via Coni. La relation directe la plus rapide mettait alors environ 6 heures pour parcourir la distance entre les deux villes. D'autres trains italiens reliaient Turin à Vintimille.

En 1934, les autorités militaires françaises autorisèrent l'électrification du tronçon de ligne central entre Piène et Saint-Dalmas-de-Tende via Breil-sur-Roya et le 17 avril 1935 la caténaire fait son apparition en gare de Breil-sur-Roya.

L'exploitation se poursuivit jusqu'en 1940, date à laquelle l'Italie de Mussolini aux côtés de l'Allemagne déclara la guerre à la France. Pour protéger son territoire d'une éventuelle invasion l'armée française procéda à la destruction de différents ouvrages d'art, ponts, viaducs (dont le viaduc de la Bévéra), têtes de souterrains (dont le tunnel du mont Grazian) et installations électriques. Une déviation provisoire permit la reprise du trafic le 28 novembre 1940. En 1943 et 1944, ce furent, tour à tour, les Italiens, puis les bombardements alliés et pour finir les troupes allemandes en se repliant qui détruisirent les installations.

À l'été 1945, la liaison télégraphique fut rétablie sur toute la ligne et le service des chemins de fer entre Nice et Breil Sospel reprit.

Le traité de Paris du 10 Février 1947 mit fin à la guerre entre l'Italie et la France. Les corrections frontalières qui furent décidées placèrent dans notre vallée les villages de Tende, Viévol, Casterino, Granile, Saint-Dalmas-de-Tende, La Brigue et Morignole, mais aussi Libre, Piène-Basse et Piène-Haute en territoire français. Le tunnel du mont Grazian se trouva en totalité en territoire français et la frontière nord passe désormais au milieu du tunnel du Col de Tende.

Le tronçon de ligne Sospel-Breil fut remis en service et la ligne fut à nouveau opérationnelle le 20 avril 1947.

Pour cette remise en service, presque tous les grands ponts ont dû être reconstruits, dont un des plus spectaculaires d'entre eux, le pont de Cai sur la Bévéra. Il y eut dès 1947 diverses discussions, études, chiffrages et rencontres franco-italiennes pour la remise en service de la ligne entre Viévol et Vintimille. La décision fut finalement prise en 1976. La partie française de la ligne de Coni à Vintimille qui s'étend de Viévol à Piène ne sera pas remise en état avant le 6 octobre 1979.

13 Signataires (par ordre de signature)

- * Association « Comité franco-italien pour la défense et le développement de la ligne ferroviaire Nice-Tende » (<https://nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.com/>)
- * Association Initiatives Dionysiennes (www.aid97400.re)
- * Association Roya En Transition (<http://transition.roya.org/>)
- * Association Roya Expansion Nature (<https://ren.valroya.org/>)
- * Association Objectif Train de Nuit (<https://www.lunatrain.eu>)
- * Association Grands Express Européens (<https://www.europatrains.eu/>)
- * Association Secours Populaire Français – Fédération des Alpes Maritimes (<https://www.secourspopulaire.fr/06/>)
- * Fédération d'Action Régionale pour l'Environnement [FARE Sud] (<https://fare-sud.org/>)
- * Syndicat CGT Cheminots de Nice (https://www.facebook.com/p/CGT-cheminots-NICE-100070881669553/?locale=fr_FR)
- * Syndicat des accompagnateurs montagne "Merveilles, Gravures et Découvertes" (<https://www.vallee-merveilles.com/>)
- * Association ACME : Action Citoyenne pour un Meilleur Environnement – Pays des Paillons (<https://www.acme06.org/>)
- * Association Roya Citoyenne (<https://www.roya-citoyenne.fr/>)
- * Association Emmaüs Roya (<https://emmausroya.sitew.fr/>)
- * Association Racines du Pays Niçois (<https://racinesdupaysnicois.eu/>)
- * Association des Parents d'Elèves de l'Ecole de Tende (https://www.facebook.com/p/APE-de-Tende-100064412933625/?_rdr)