

BASE DE DONNEES DES BIENS IMMOBILIERS

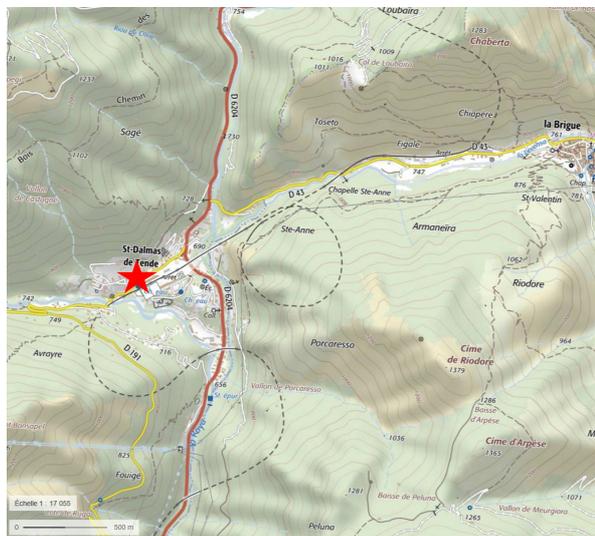
Référencement du bien

Code base données	TE-1-I-f-En-A1-V4-1
Dénomination	Gare de Saint-Dalmas de Tende et autres ouvrages ferroviaires FS à Tende
Type	Bâtiment / Ouvrage d'art
Localisation	Voir cartographie.
Coordonnées GPS	44°03'21" N – 7°35'00" E (gare de Saint-Dalmas de Tende) 44°05'23" N – 7°35'38.4" E (gare de Tende)
Nature	Système d'ouvrages à vocation semblable
Vocation initiale	Civile / Industrielle
Vocation actuelle	Sans affectation (gare de Saint-Dalmas) ; Civile / industrielle (autres ouvrages)
Usage initial	Transport de passagers et de fret, douane
Usage actuel	Transport de passagers, gares désaffectées.
Propriétaire	SNCF
Protection légale	Pas de protection officielle hormis servitudes SNCF <i>N-B : la gare de Saint-Dalmas a reçu le label patrimoine XXe S de la Commission régionale du patrimoine et des sites (CRPS) le 28 novembre 2000. Depuis 2017, l'appellation du label est « Architecture contemporaine remarquable »</i>
Mots clés	Tende, Roya, Saint-Dalmas, La Brigue, chemin de fer, gare, voie ferrée, train, viaduc, tunnel hélicoïdal, boucle ferroviaire

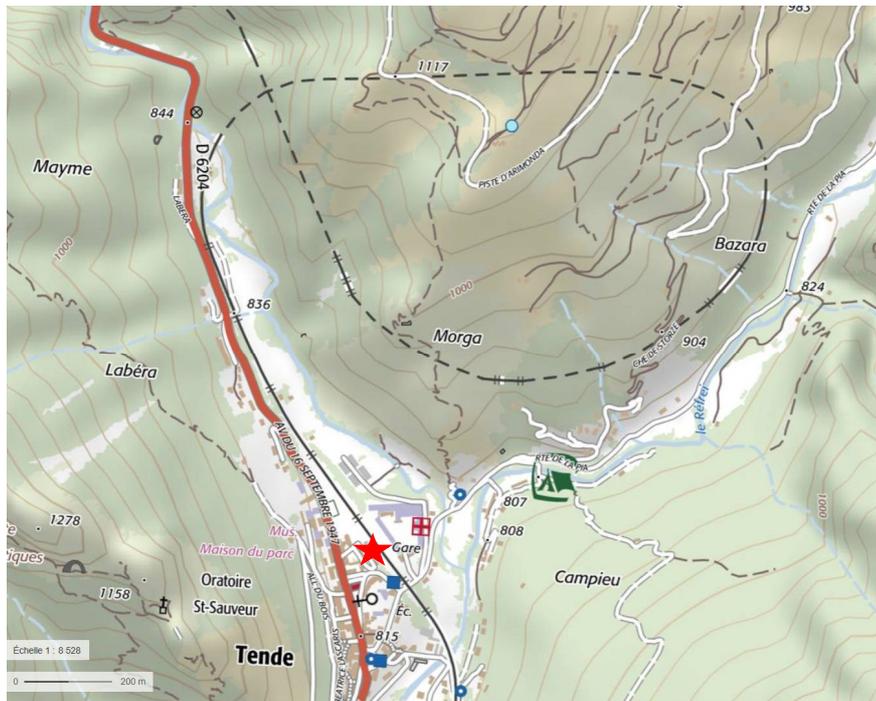
Informations sur la situation du bien

Accès La gare de Saint-Dalmas se trouve dans ce hameau, le long de la route RD 91. Les autres ouvrages sont souvent visibles ou accessibles depuis la route RD 6204 qu'ils recoupent ou longent fréquemment.

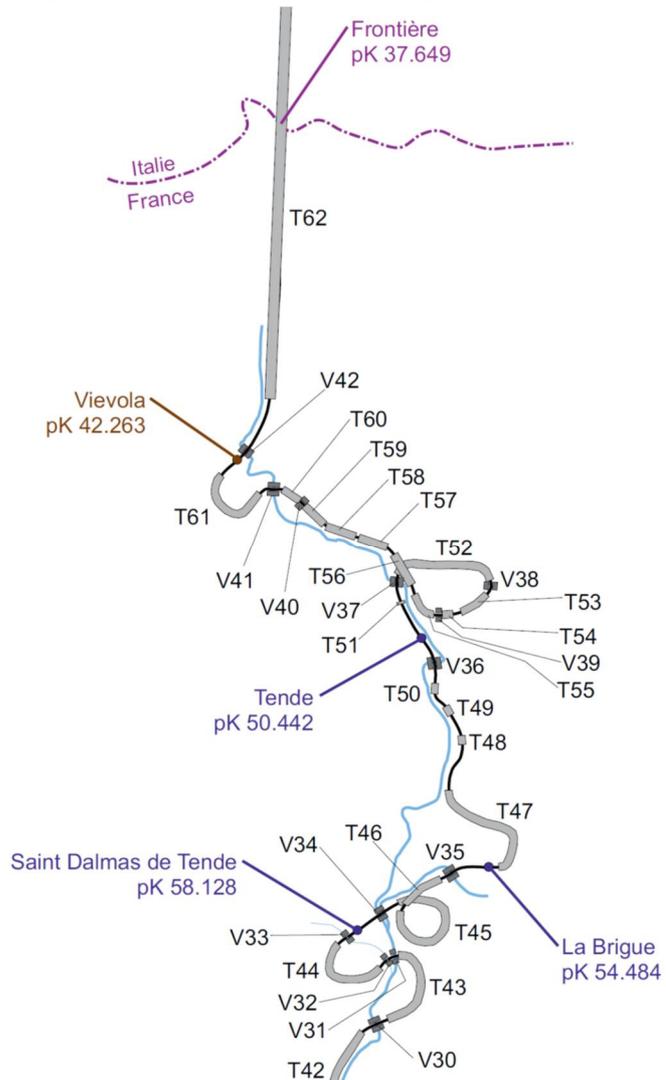
Éléments cartographiques



Tracé de la ligne ferroviaire à Saint-Dalmas et à La Brigue, tunnels en « méandre » et hélicoïdal. Localisation de la gare de Saint-Dalmas de Tende. (© geoportail.gouv.fr)



Tracé de la boucle de Tende dans l'avancée rocheuse entre la Roya et son affluent le Réfreï. La boucle permet un gain en altitude de 60 m. Elle est composée de 4 tunnels interrompus par quelques passages à flanc de montagne. (© geoportail.gouv.fr)



Localisation des tunnels (T), des viaducs (V) et des gares sur les communes de Tende et La Brigue. (source florent.brisou.pagesperso-orange.fr)

Contexte / implantation	<p>Les gares de Saint-Dalmas en de Tende occupent des espaces dégagés et aplanis dans les agglomérations de Saint-Dalmas et de Tende. Elles sont implantées entre les voies et de vastes parkings-places.</p> <p>Les ouvrages d'art visibles (non souterrains) longent la vallée de la Roya, à flanc de versants ou en traversant la rivière et la route.</p>
Accessibilité externe	Accès autorisé et facile, stationnement à proximité de la gare, et de certains ouvrages.
Conditions de visite	<p>Gares fermées.</p> <p>Ouverture au public permanente des abords des différents ouvrages non souterrains. Abords des voies dangereux en raison de la circulation des trains.</p> <p>Parcours en train de l'ensemble de la ligne accessible à tous et payant. Voir horaires sur les sites internet des exploitants (SNCF et Trenitalia)</p>

Informations descriptives et historiques

Caractéristiques générales du bien	<p>Gare de Saint-Dalmas (voir description dans le portfolio complémentaire)</p> <p>Construite en 1928, la gare a été conçue par les <i>Ferrovie dello Stato</i> (FS) pour être une gare frontalière avec la France.</p> <p>La ligne de chemin de fer était arrivée à St Dalmas dès 1915, et un bâtiment provisoire avait été installé pour servir de gare. Interrompus durant la Première Guerre Mondiale, les travaux d'équipement de la ligne Cuneo – Ventimiglia reprirent sous le gouvernement de Mussolini. La vocation internationale de la gare à construire incita alors les commanditaires à en faire une vitrine de la puissance italienne, en lui donnant des dimensions et des décors néo-classiques dignes d'une gare de grande ville.</p> <p>Lors du rattachement de Tende à la France en 1947, la gare devint propriété de la SNCF, mais resta hors service jusqu'en 1979, année de réouverture de ce tronçon de la ligne. Les bâtiments annexes hébergèrent longtemps une colonie de vacances de la SNCF, et peu à peu furent cédés.</p> <p>La gare elle-même, qui n'est pas utilisée par la SNCF, a tenté quelques investisseurs qui ont renoncé à la reconverter, face aux dimensions du bâtiment (plus de 5 000 m² de salles) et aux atouts limités du site pour une reconversion rentable.</p> <p>Vandalisée, la gare est désormais murée au rez-de-chaussée.</p> <p>Gare de Tende</p> <p>Egalement ouverte en 1928, la gare de Tende présente des dimensions modestes, des volumes simples et les décors de style néoclassique, sans fioritures, sur le modèle des petites gares FS de l'époque.</p> <p>Viaducs</p> <p>Les viaducs en maçonnerie, de franchissement des cours d'eau et des versants abrupts, sont caractéristiques de leur époque de construction, par la qualité de la réalisation de leurs arcs en plein cintre, et par leurs parements soignés en briques ou en calcaire clair. Lorsqu'ils franchissent la route, un monogramme sculpté « FS » au milieu de l'arche signale leur vocation ferroviaire.</p> <p>Tunnels</p> <p>Le parcours montagneux accidenté impose de nombreux tunnels. Mais la trajectoire de certains ouvrages a volontairement été allongée, conçue « en méandres » ou en « boucles hélicoïdales », afin de rallonger le trajet pour prendre de l'altitude en respectant les pentes ferroviaires maximum, et ainsi arriver au bon niveau au tunnel du col de Tende.</p> <p>Eléments d'intérêt historique et archéologique</p> <p>Dès 1856, la construction d'une ligne de chemin de fer entre Cuneo et Ventimiglia, franchissant le col de Tende entre la Vermenagna et la Roya, fut mise à l'étude par le royaume de Piémont-Sardaigne.</p> <p>En 1860, le rattachement du comté de Nice, dont Breil et Fontan – Saorge, à la France, a conditionné la réalisation effective de la ligne sur ces communes à</p>
---	---

l'accord de l'armée française. Le projet ne fut finalement concrétisé qu'après la première guerre mondiale. L'inauguration de la ligne complète n'eut lieu qu'en 1928.

A la fin de la seconde guerre mondiale, de nombreux ouvrages français de la ligne étaient détruits, et la SNCF ne remit la ligne en service, jusqu'à Breil, qu'en 1947.

Cette même année, Tende et La Brigue furent rattachées à la France, et le patrimoine FS de ces communes entra dans le patrimoine de la SNCF.

Le tronçon français de la ligne Cuneo - Ventimiglia ne fut pas restauré en dépit des promesses faites aux populations de Tende et La Brigue avant le plébiscite. Après des décennies de demandes répétées des municipalités italiennes et françaises desservies par la ligne, la situation fut débloquée le 24 Juin 1970, avec la signature d'un accord franco-italien pour la reconstruction du chemin de fer, à charge de l'Italie.

Mais lors de la remise en service de la ligne en 1979, la gare de Saint-Dalmas, beaucoup trop grande, ne fut pas rouverte, une petite salle fut mise à disposition du public, avant d'être remplacée par un simple abri extérieur. Seules deux voies de service ont été remises en place, la plateforme de triage n'étant plus utile.

Abandonnée, la gare de Saint-Dalmas ne fait l'objet d'aucune maintenance par son propriétaire qui l'a mise en vente depuis des décennies.

Eléments d'intérêt artistique

La gare de Saint-Dalmas adopte le style architectural néoclassique des gares de la FS sur cette ligne (voir description dans le portfolio complémentaire). Son architecture se différencie donc des constructions de « style niçois » réalisées à la même époque par la compagnie PLM sur le tronçon français.

La topographie de la vallée de la Roya a imposé la mise en œuvre d'ouvrages d'art spectaculaires, ce qui confère un caractère monumental à cette ligne à voie unique, et complexifie son entretien.

Autres particularités de la conception

Le profil en long de la voie entre Ventimiglia et le col de Tende, est très contraint par la nécessité de s'élever de près de 1000 m sur 60 km de distance. Ceci a imposé des terrassements, des tunnels et des viaducs, pour « lisser » les fréquentes irrégularités topographiques, et pour faire face aux nombreuses faiblesses géologiques des sols, comme à l'instabilité de certains versants.

Pour favoriser la ventilation des longs tunnels ils ont été percés pour deux voies, mais une seule y a été posée.

Les rampes atteignent 26 mm par mètre, le rayon minimum des courbes est de 300 m. Les 63,2 km de ligne PLM comportent 58 % d'alignements droits et 42 % de courbes, 11 % de paliers et 89 % de déclivités.

De nombreuses difficultés dues à la nature des terrains ont nécessité des ouvrages appropriés. D'importants travaux furent nécessaires pour prendre en charge les crues des ravines, comme les venues d'eau abondantes pendant le percement de souterrains.

Chronologie et réalisateurs

1856 : un premier projet de ligne entre le Piémont et la Riviera, de Cuneo à Ventimiglia, fut étudié par l'ingénieur Cenotti. En 1857, un contre-projet d'itinéraire Nice – Cuneo fut commandé par la ville de Nice à l'ingénieur Petit-Nispel.

1860 : le comté de Nice fut rattaché à la France ; la partie inférieure de la vallée de la Roya ainsi que les deux communes du haut de la vallée, La Brigue et Tende, restèrent au royaume de Piémont-Sardaigne, tandis que la moyenne vallée, Breil, Saorge et Fontan, devint française.

1875 : l'Etat-major de l'armée française s'opposa au projet.

1879 : le projet de ligne Nice - Cuneo fut retenu par le plan Freycinet, parmi les 181 lignes de chemin de fer d'intérêt général pour la France. En Italie, la loi validant la construction de la ligne de Tende fut adoptée à la même époque.

1883 : début de la construction de la ligne Cuneo - Tende.

1887 : la sécurité nationale française mit fin au projet de ligne côté français.

1889-1898 : les Italiens réalisent le tunnel du col de Tende (8 099 m de long).

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 possible prolongement jusqu'aux frontières italiennes.

18 juillet 1902 : concession de la ligne Nice-Breil à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM).

Juin 1904 : une convention franco-italienne fut signée en vue de l'achèvement de la liaison Nice-Cuneo à l'horizon 1914.

16 mars 1906 : la jonction de la ligne Nice-Breil jusqu'aux frontières de Piène et de Paganin (Saint-Dalmas de Tende) fut déclarée d'utilité publique.

1908 : début de la construction du tronçon italien entre Ventimiglia et Piène.

Septembre 1913 : ouverture du tronçon Vievola – Tende.

1914 : ralentissement des travaux en France pour cause de guerre.

Juin 1915 : ouverture du tronçon Tende – Saint-Dalmas de Tende via La Brigue.

1915 : suspension des travaux à Airole, en Italie, pour cause de guerre.

1917 : les voies entre Airole et Piène ont été enlevées pour alimenter le front.

1920 : la ligne Ventimiglia – Breil fut complétée, et des trains de chantiers l'empruntaient. Néanmoins, le Ministère des armées français s'est opposé à la mise en service de cette partie sud avant la fin du chantier Nice - Breil.

1920 : le chantier de la ligne entre Nice et Breil-sur-Roya reprit.

1921-1923 : construction des viaducs de Scarassoui et de Saorge.

30 octobre 1928 : inauguration de la jonction des deux lignes, Cuneo – Ventimiglia (exploitée par les FS) et Nice - Breil-sur-Roya (exploitée par la PLM).

1931 : les sections de ligne italiennes de Ventimiglia à Piène et de Cuneo à Saint-Dalmas-de-Tende furent électrifiées, mais pas le tronçon français, suite à l'opposition de l'armée.

1934 : les autorités militaires françaises autorisèrent l'électrification du tronçon Piène - Saint-Dalmas-de-Tende (achevé en 1935).

1939 : le trafic transfrontalier fut presque arrêté (guerre).

Juin 1940 : le viaduc de Saorge et d'autres installations furent détruits.

Novembre 1940 : après l'arrêt des combats, un viaduc temporaire permit la réouverture du trafic avec un service voyageurs presque normal jusqu'au 15 août 1944. Durant l'occupation italienne (1942-43) des trains directs Torino – Nice circulaient.

Septembre 1943, armistice : l'armée allemande occupa alors la région à la place de l'armée italienne ; le viaduc de Saorge, détruit une seconde fois par les italiens fut à nouveau provisoirement rétabli par les Allemands.

1945 : pour protéger sa retraite, l'armée allemande détruisit les ponts sur la Roya.

Décembre 1946 : reprise de l'exploitation entre Cuneo et Vievola.

1947, Traité de Paris : la modification des frontières déplace le terminus de ligne italienne piémontaise à Limone.

20 avril 1947 : remise en service de la ligne entre Nice et Breil-sur-Roya.

1963 : la France approuva le principe de la réhabilitation de la jonction sur son territoire de la ligne Ventimiglia - Cuneo.

24 juin 1970 : convention pour la reconstruction par l'Italie du tronçon central en territoire français, au titre des dommages de guerre ; presque tous les grands ponts devaient être reconstruits.

1973 : début des travaux sur le trajet Ventimiglia - Piène.

6 octobre 1979 : réouverture officielle de la ligne complète, mais pas de la gare de Saint-Dalmas qui devint une simple halte.

Contextes sociaux historiques

Après la seconde guerre mondiale, les 34 années de cessation de desserte ferroviaire du tronçon tendasque et brigasque de la ligne ont accéléré l'exode rural dans ces communes qui dépendaient de transports routiers fastidieux, éventuellement relayés par le train à Breil-sur-Roya.

La SNCF a longtemps utilisé une partie des locaux de la gare de Saint-Dalmas pour héberger les colonies de vacances des enfants de ses employés.

L'ampleur du terrain plat désaffecté des anciennes voies de triage, a permis la réalisation d'un stade de football.

Traditions orales Non documenté.

Portfolio descriptif et historique

Dessins techniques,
plans coupes,
élevations



Plan du projet de la boucle du tunnel de Rioro (1828 m de long). Une fenêtre de tir (ellipse rouge) a été aménagée dans le cadre du projet Vallo Alpino. Ce tunnel hélicoïdal fait gagner 30 m d'altitude à la voie. Il est constitué de deux tunnels successifs de 1257 et 284 m de long reliés par une galerie de protection de 17 m percée d'une fenêtre (condamnée par une grille verrouillée) qui donnait accès à un emplacement fortifié du Vallo Alpino, c'est-à-dire aux fortifications italiennes chargées de protéger la frontière face à la ligne Maginot française. (source ITFF)

Imagerie historique Gare de Saint-Dalmas (voir aussi portfolio complémentaire)



Première station de Saint-Dalmas, en service entre 1915 et 1928. (Source non identifiée)



Vue sud-ouest de la gare de Saint-Dalmas et des voies de triage après 1928. (source non identifiée)

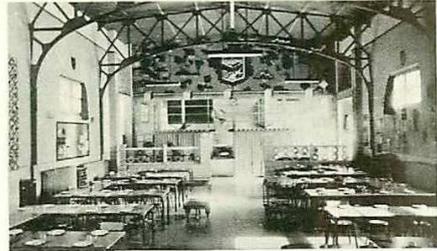


Façade nord et ancienne emprise du plateau de la gare de Saint-Dalmas de Tende. (Collection PhotoGuy)

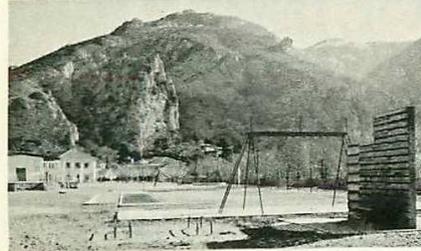


Gare de Saint-Dalmas en 1973, avant la réouverture de la ligne. (cliché © Franco Dal'Amico)

COLONIE DE VACANCES S. N. C. F.



"LES LUCIOLES"

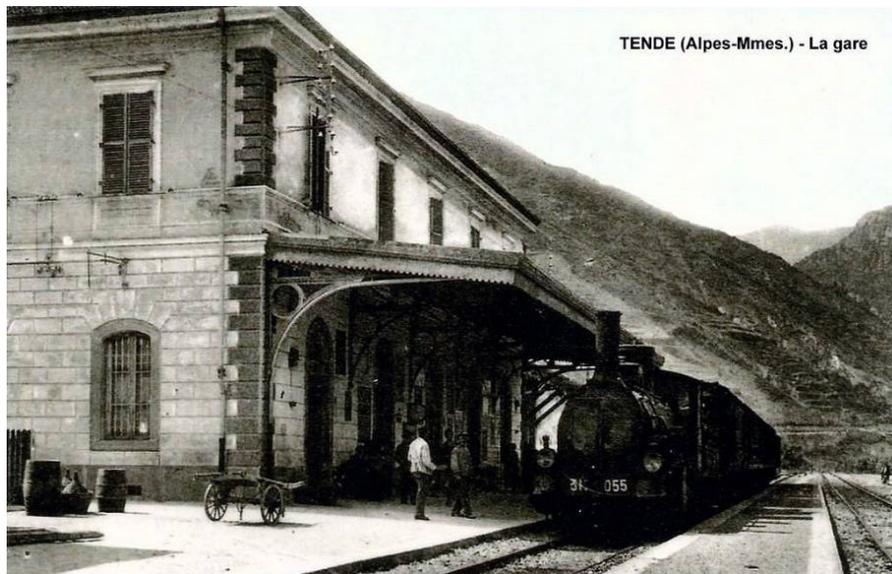


SAINT-DALMAS-DE-TENDE

Bâtiments annexes de la gare, utilisés par la colonie de vacances de la SNCF. (source non identifiée)



Sous-station électrique abandonnée de la gare de Saint-Dalmas. (source non identifiée)
Gare de Tende



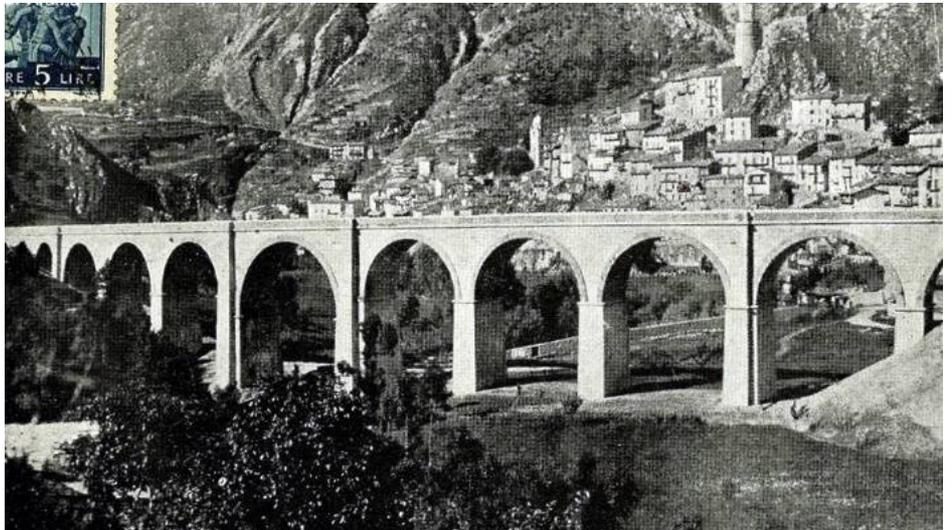
TENDE (Alpes-Mmes.) - La gare

Train en gare de Tende. (source non identifiée)

Viaducs

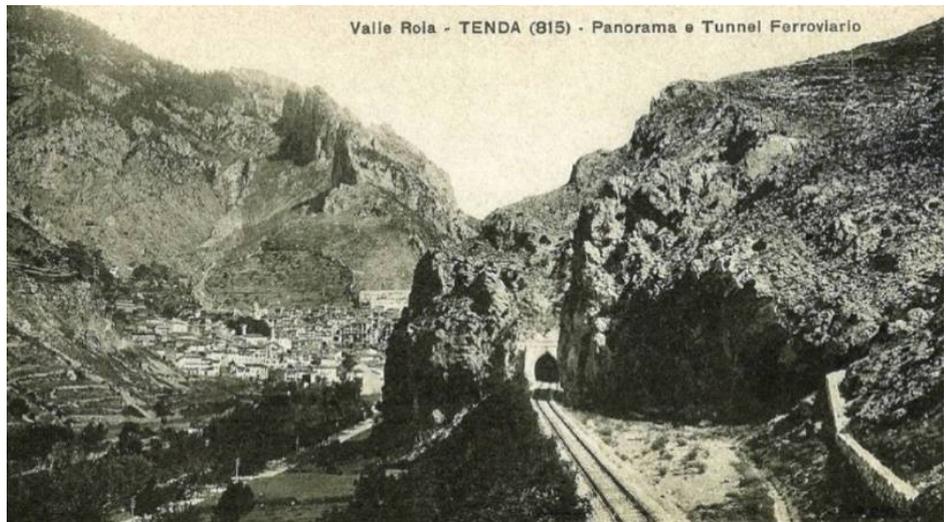


Chantier de construction du grand viaduc de Saint-Dalmas de Tende (source non identifiée)



Grand viaduc de Tende. (source non identifiée)

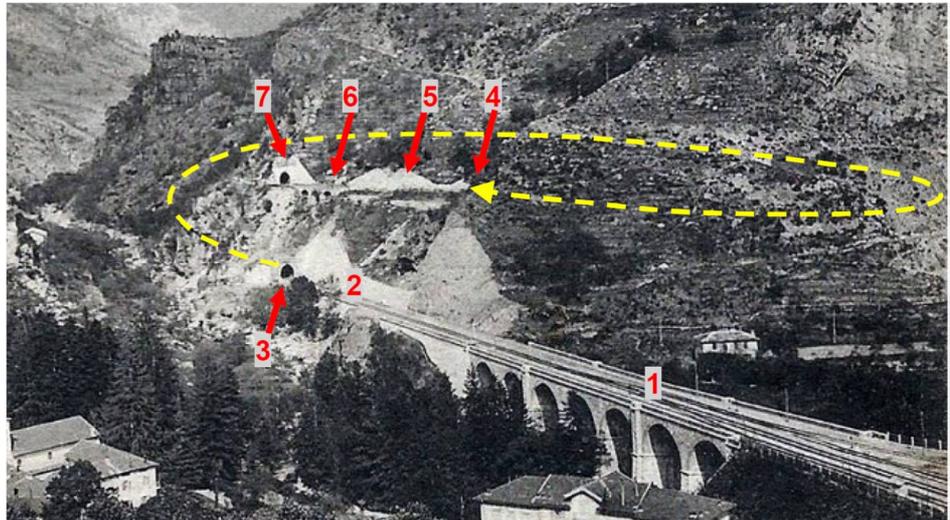
Tunnels



Entrée d'un petit tunnel de franchissement d'une arête rocheuse avant l'arrivée à Tende. (source non identifiée)



Ensemble d'ouvrages accompagnant le tunnel hélicoïdal de Rioro, alors récemment achevés, en amont de la gare de Saint-Dalmas de Tende. (source non identifiée)



Intérprétation de la vue précédente. (P. Balandier sur vue historique)

La courbe jaune symbolise la boucle hélicoïdale du tunnel de Rioro, sans réalisme.

Les ouvrages sont numérotés dans le sens ascendant (de Saint-Dalmas vers Tende).

Au delà du premier viaduc, les ouvrages se trouvent sur la commune de La Brigue en rive gauche de la Roya.

1- Viaduc de Saint-Dalmas : franchit la route RN 6204 et la Roya à la sortie amont de la gare.

2- Tronçon de voie ayant nécessité une excavation du flanc de montagne.

3- Entrée aval du tunnel de Rioro, en boucle hélicoïdale ascendante.

4- Sortie amont du tunnel de Rioro.

5- Tronçon ayant nécessité une excavation du flanc de montagne.

6- Franchissement d'une ravine par un viaduc.

7- Entrée du tunnel de Levenza, en direction de la gare de La Brigue,

Vues actuelles

Gare de Saint-Dalmas (voir aussi portfolio complémentaire)



Vue de la façade nord de la gare de Saint-Dalmas en 1992 (cliché © Jean Marx / DRAC PACA)

Gare de Tende



Façade de la gare de Tende, côté place (cliché © Giorgio Stani)

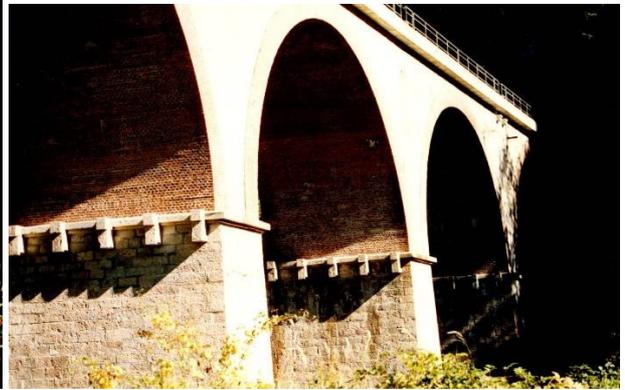


Façade de la gare de Tende, côté voies. (cliché © Eugenio Merzagora)

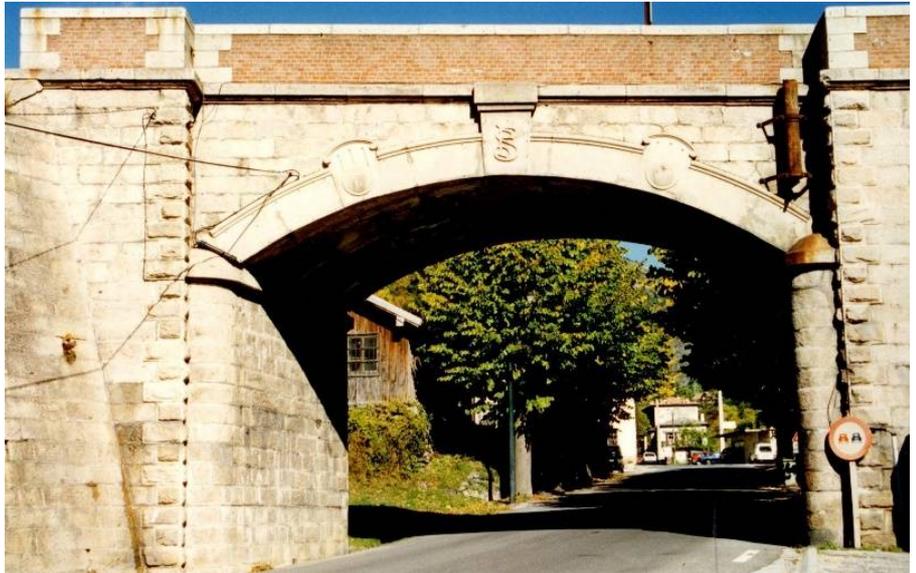
Viaducs



Viaduc aval de Saint-Dalmas de Tende. (cliché Vincent Jacques / Drone de Regard)

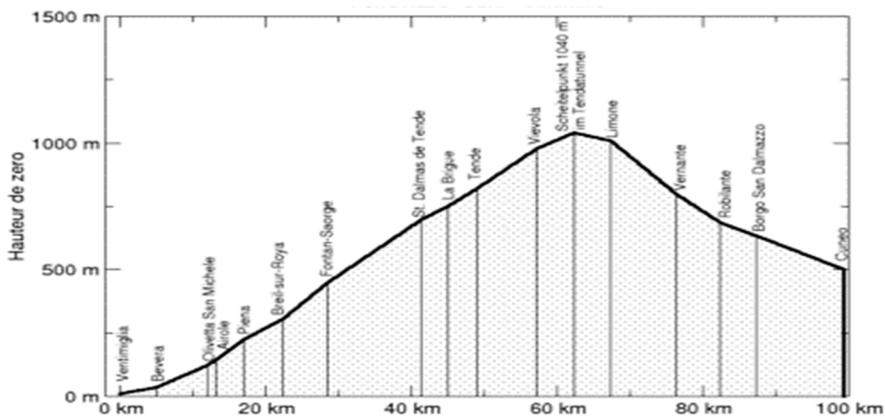


Vues de détails du viaduc aval de Saint-Dalmas de Tende. (clichés © Patricia Balandier)



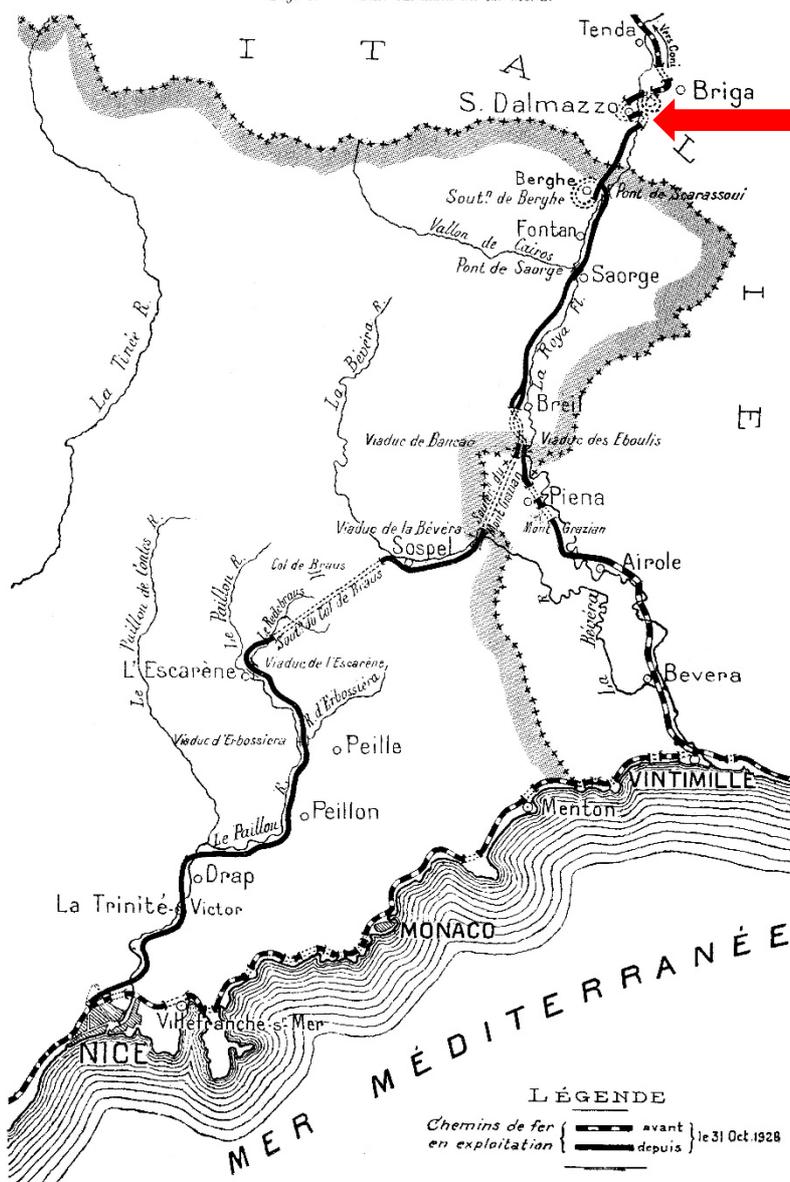
Arche sur la route du viaduc intermédiaire de Saint-Dalmas de Tende portant le monogramme FS. cliché © Patricia Balandier)

**Schémas explicatifs
et autres illustrations**



Profil en long de la ligne entre Ventimiglia et Cuneo. (source wikipm.railsdautrefois.fr)

Fig. 1. — PLAN GÉNÉRAL DE LA LIGNE.



Localisation de la gare de Saint-Dalmas sur la carte du réseau ferroviaire de la Roya, avec localisation de la frontière de l'époque de la construction de la ligne. (source RGCF)

Portfolio complémentaire du sous-ensemble n°1 : Gare de Saint-Dalmas

Dénomination du sous-ensemble n°1 Gare FS de Saint-Dalmas de Tende

Description du sous-ensemble n°1

Seul le bâtiment principal de la gare de Saint-Dalmas est décrit dans ce portfolio, en raison de ses hautes qualités architecturales.

Le bâtiment principal de la gare de Saint-Dalmas a une vaste emprise au sol (plus de 2 000 m²), globalement rectangulaire et très allongée, 125 m de long pour 17 m de large.

Alors que l'architecture futuriste florissait en Italie, l'expression architecturale de la gare de Saint-Dalmas, comme celle de Cuneo, fut néoclassique, empruntant quelques éléments à la Renaissance française.

La composition ternaire de la façade nord est lisible à différentes échelles.

Symétrique selon un axe transversal, le bâtiment est composé d'un corps central plus haut (4 niveaux, 22 m), en avancée sur la façade nord (côté place), et de deux ailes latérales (deux niveaux).

Chaque aile est elle-même composée en trois parties dont le centre, réhaussé d'un couronnement, avance également côté place.

La façade côté voies est plane. Des décors sont plus discrets. Elle a perdu la verrière qui couvrait le quai.

Sur la façade nord, les trois avancées sont composées en « arc de triomphe » sur deux niveaux : une arche centrale en plein cintre encadrée d'ouvertures latérales en léger retrait. L'arche centrale est elle-même divisée verticalement en trois parties, afin de réduire la largeur des fenêtres et portes-fenêtres qui s'y trouvent.

Les décors de la façade nord sur les deux premiers niveaux sont créés par le jeu des parements en pierres taillées.

Tous les angles et décrochements, ainsi que les encadrements des trois arcs sont soulignés par des pierres harpées, alternant des faces lisses et des faces à bossage irrégulier.

Sur les deux niveaux supérieurs du pavillon central, la brique est également utilisée en parement, apportant une touche de couleur. Le couronnement du mur en pierre porte les armes de la Savoie qui étaient restées celles du royaume d'Italie.

Les trois larges portes de l'entrée principale sont dotées de grilles en fer forgé.

Les bâtiments sont couverts de tuiles sur des toitures à croupes, sauf les deux extrémités de la gare, aux toitures terrasses cernées de balustrades.

La surface des planchers du bâtiment est d'environ 5 100 m², auxquels s'ajoutent les caves.

Au rez-de-chaussée se trouvaient le hall, mais aussi un restaurant et sa cuisine, la salle de consigne pour les bagages, les bureaux de police et d'exploitation, une vaste salle d'attente...

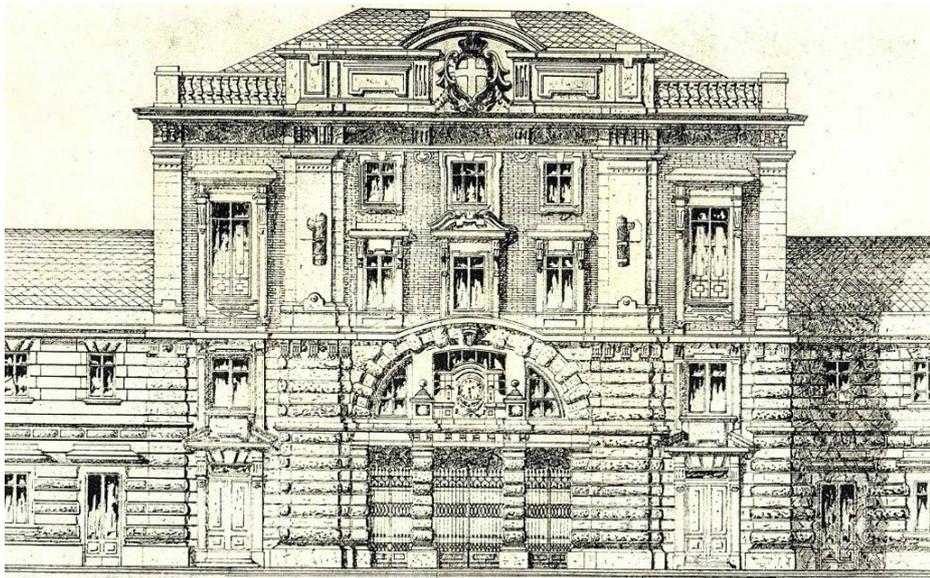
Les mobiliers ont disparu, mais les salles présentent encore leurs sols en granito et en carreaux de ciment, dont les décors sont extrêmement variés. Quelques autres vestiges (fers forgés, menuiseries...) témoignent de la grandeur passée de ce bâtiment

Iconographie du
sous-ensemble n°1

Façade nord (côté parking-place)



Vue de la façade nord depuis le nord-est. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Dessin de la façade nord : pavillon central. (Document FS)



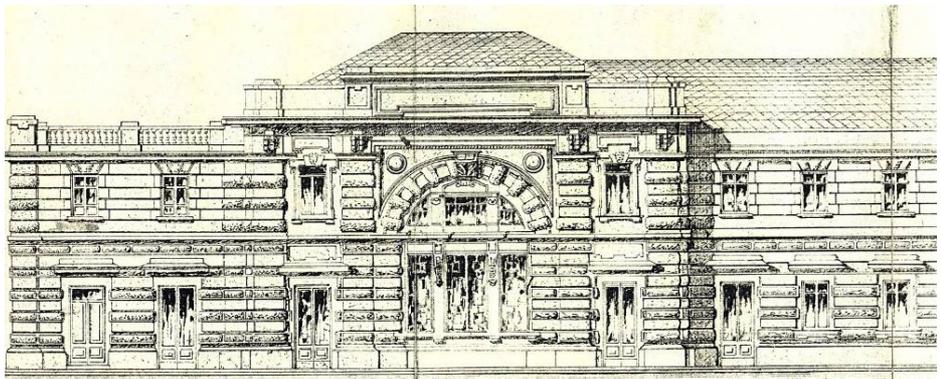
Vue de la façade nord : pavillon central. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Vue de la façade nord : composition de l'arc des deux premiers niveaux du pavillon central. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Corps central vu de trois-quarts en 1992. (cliché © Jean Marx / DRAC PACA)



Dessin de la façade nord : Aile est. (Document FS)



Vue de la façade nord : composition en arc de triomphe de la partie centrale de l'aile est. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Détail du décor de la partie centrale de l'aile est. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Détail des claveaux de l'arc de l'avant-corps central d'une des ailes en 1992. (cliché © Jean Marx / DRAC PACA)

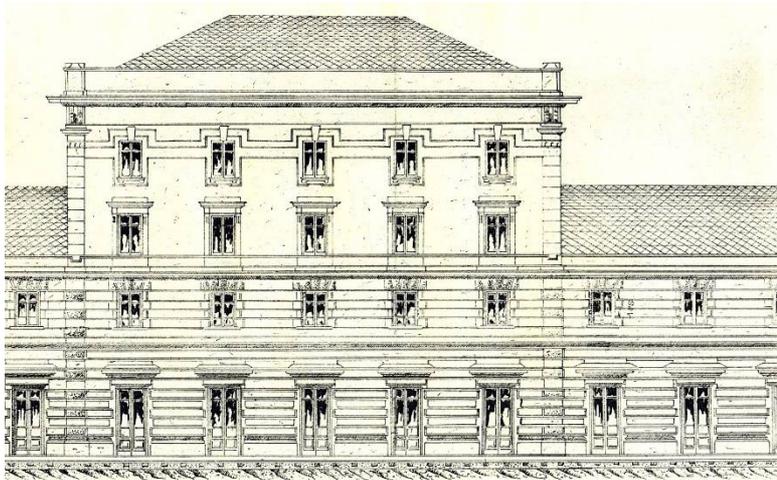


Armes du royaume d'Italie dans un encadrement néobaroque. (cliché © Patricia Balandier)

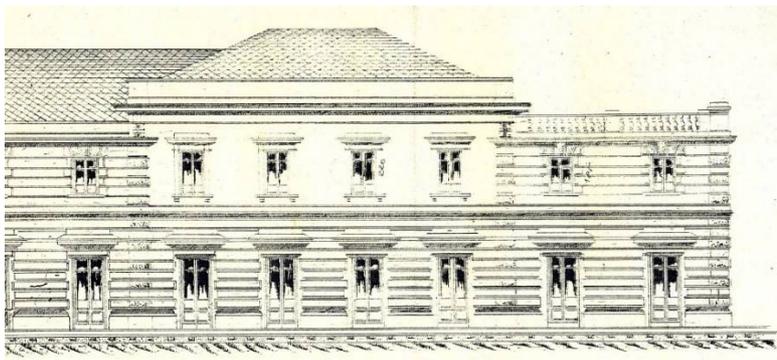
Façade sud (côté voies)



Vue d'ensemble, côté voie en 1992. (cliché © Jean Marx / DRAC PACA)



Façade sud, côté voies, pavillon central. (Document FS)



Façade sud, côté voies, aile latérale est. (Document FS)

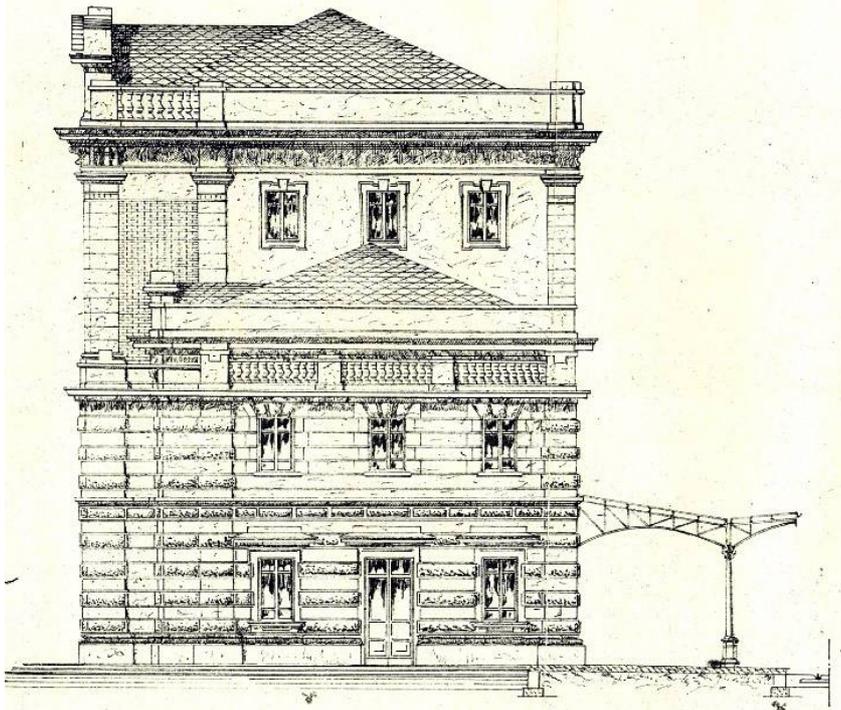


Façade sud, côté voies, décors de fenêtres. (cliché © Patricia Balandier)



Façade sud, portes murées de la gare à l'abandon. (source non identifiée)

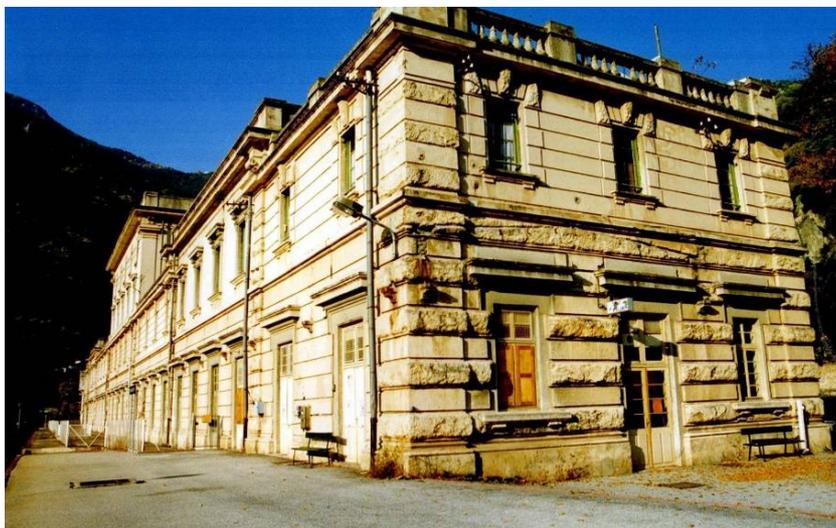
Façades latérales



Façade ouest. (Document FS)



Façade latérale ouest en 1992. (cliché © Jean Marx / DRAC PACA)



Angle sud-est de la gare. (cliché © Patricia Balandier 1996)

Salles et espaces intérieurs



Sanitaires. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Escaliers et baie vitrée. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Salle à sol en granito. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Dégagement et salle. (cliché © Patricia Balandier 1996)

Sols en granito (exemples de motifs)



Illustration de la diversité des décors de sol en granito. (clichés © Patricia Balandier 1996)

Sols en carreaux de ciment (exemples de motifs)



Illustration de la diversité des sols en carreaux de ciment. (clichés © Patricia Balandier 1996)

Décor peints des murs et des plafonds (exemples)



Décor allégorique (Agriculture) dans un cartouche en trompe l'œil. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Guirlande végétale entre deux décors allégoriques. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Décor allégorique (Vendanges) dans un cartouche en stuc. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Décor allégorique (Vendanges) dans un cartouche en stuc. (cliché © Patricia Balandier 1996)



Vestiges de décors peints. (clichés © Patricia Balandier 1996)

Outils informatifs complémentaires

- Bibliographie** De Santos Gérard et Banaudo José, *Le chemin de fer du Col de Tende*, Les Editions du Cabri, Menton, 1979
- Banaudo José et Bėjui, Pascal, *Evviva Nissa - Cuneo ! : La remise en service de la ligne du Col de Tende*, Les Editions du Cabri, Menton, 1980
- Banaudo José, Braun Michel et De Santos Gérard, *Les trains du col de Tende*, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, Volume 1 2018, Volume 2 2019 et Volume 3 2020.
- Braun Michel, *Le chemin de fer du Col de Tende : hier, aujourd'hui et demain*, Eisenbahn-Amateur, 372^e série, août 1975
- Braun Michel, *Le chemin de fer du Col de Tende*, Eisenbahn-Amateur, 152^e série, août 1979
- Collidà Franco, Gallo Max; Mola Aldo A., *CUNEO-NIZZA Storia di una ferrovia*, Cuneo, Cassa di Risparmio di Cuneo, 1982.
- Dutto Claudio, *Treni di ieri, oggi e domani sulla ferrovia internazionale Cuneo-Ventimiglia-Nizza*, in *Rassegna - Rivista trimestrale della Cassa di Risparmio di Cuneo*, n° 7, septembre 1979.
- Schiavazzi Gianfranco, *Ferrovia Cuneo Ventimiglia*, Pinerolo, Comitato Intemelio per la Cuneo-Ventimiglia, con i tipi della Tipolitografia G. Alzani & C., 1979.
- SNCF Région de Marseille, *Ligne: Cuneo – Breil sur Roya – Ventimiglia. Reconstruction et équipement de la section de ligne située en territoire Français*, Marseille, Imprimerie St-Victor, 1980.
- Magazine « La Vie du Rail », *De Cuneo à Ventimiglia et Nice : une voie ferrée pour deux rivieras*, n° 1715, Paris, novembre 1979
- Notices d'archives** Non documenté.
- Liens internet** [gare de Saint-Dalmas-de-Tende](http://wikiplm.railsdautrefois.fr/wikiPLM/index.php?title=RGCF_novembre_1928:_Ligne_de_Nice_%C3%A0_Cuneo)
http://wikiplm.railsdautrefois.fr/wikiPLM/index.php?title=RGCF_novembre_1928:_Ligne_de_Nice_%C3%A0_Cuneo
<https://structurae.info/ouvrages/ligne-nice-Ventimiglia-a-Cuneo-cuneo-par-breil-sur-roya>
<http://www.stagniweb.it/Foto6.asp?File=tenda&Tipo=index&Righe=100&Col=5>
- Patrimoines Vermenagna-Roya corrélés** Ouvrages ferroviaires PLM de Breil-sur-Roya
Ouvrages ferroviaires PLM de Fontan - Saorge
Gare-pont FS de Piène-Basse à Breil-sur-Roya
Ecomusée du Haut-Pays et des Transports à Breil-sur-Roya
- Historique de la fiche** Conception originale : Patricia Balandier le 31 août 2018
Mise à jour :