

## BASE DE DONNEES DES BIENS IMMOBILIERS

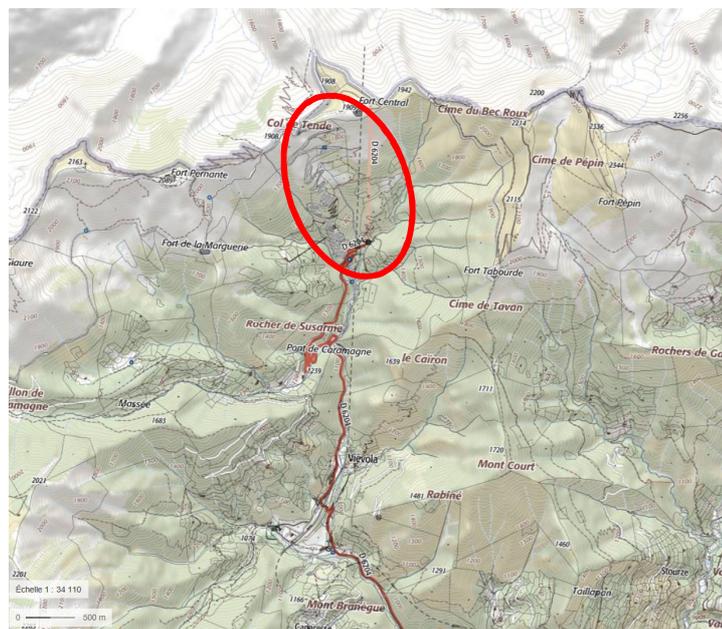
### Référencement du bien

<b>Code base données</b>	TE-1-C-a-En-A2-V1-1
<b>Dénomination</b>	Ca et ancienne route du col de Tende (versant Roya)
<b>Type</b>	Bâtiment / Ouvrage d'art / Site aménagé
<b>Localisation</b>	Tende, versant sud du col de Tende
<b>Coordonnées GPS</b>	Entre 44°08'16" N – 7°34'03" E et 44°08'58" N – 7°33'43" E
<b>Nature</b>	Ensemble d'ouvrages complémentaires
<b>Vocation initiale</b>	Civile
<b>Vocation actuelle</b>	Civile
<b>Usage initial</b>	Route commerciale et auberge - relais
<b>Usage actuel</b>	Chemin touristique et ruine
<b>Propriétaire</b>	Commune de Tende
<b>Protection légale</b>	Pas de protection officielle
<b>Mots clés</b>	Tende, Roya, col de Tende, route, auberge, relais, Ca, lacets soutènements

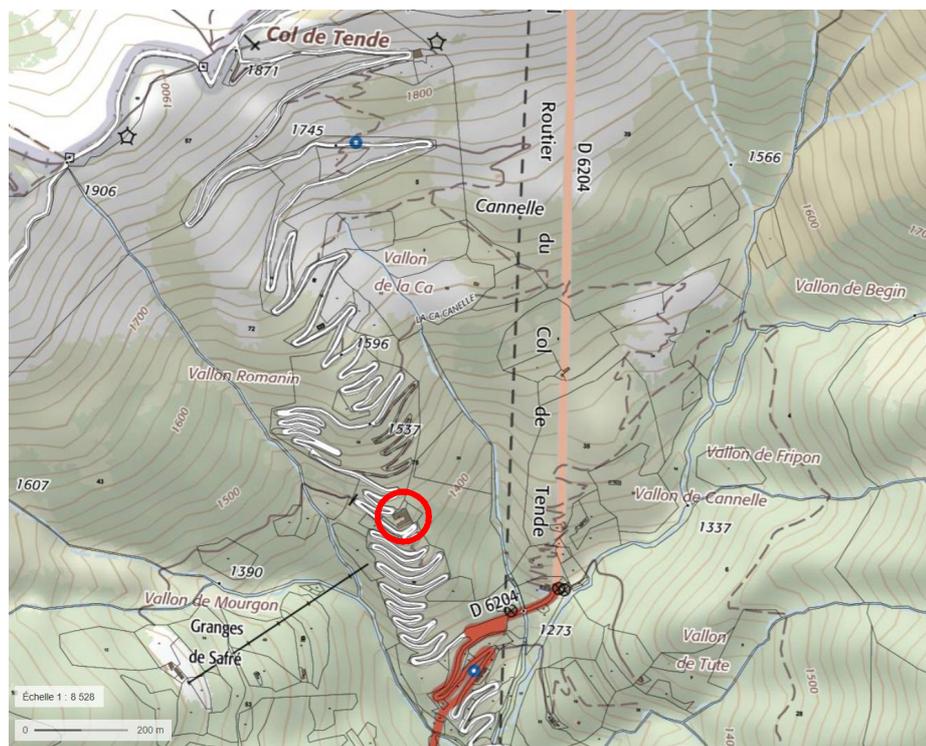
### Informations sur la situation du bien

- Accès** Depuis Tende : L'accès aval de l'ancienne route du col se trouve à l'ouest de l'entrée sud du tunnel de Tende. Il est possible de se garer au départ de l'ancienne route, qui n'est plus carrossable.
- Depuis Limone : L'accès automobile au col est possible l'été, depuis la route E74, par un embranchement de la route de Limonetto, ou peu avant l'entrée du tunnel, via le lieu-dit Panice Soprana.

#### Eléments cartographiques



Localisation de l'ancienne route du col de Tende. (© geoportail.gouv.fr)



Cartographie de l'ancienne route du col de Tende (versant sud) et localisation de la Ca de Tende. (© geoportail.gouv.fr)

- Contexte / implantation** L'ancienne route du col de Tende côté Roya développe ses lacets sur le versant escarpé sud de la ligne de crête, dans un contexte naturel peu boisé. Cette route historique se prolonge sous la route actuelle, vers Tende, et sur le versant nord du col, vers Limone. Des vestiges d'ouvrages d'art sont également visibles sur ces tronçons.
- Accessibilité externe** Accès autorisé et facile à l'amont et à l'aval de la route, stationnement à proximité. La route et la Ca se découvrent à pieds.
- Conditions de visite** Ouverture de la route au public permanente, possibilité de neige en hiver. L'intérieur de la Ca est interdit au public pour des raisons de sécurité.

## Informations descriptives et historiques

**Caractéristiques générales du bien** **L'ancienne route du col côté Roya**, au départ de l'actuelle RD 6204, jusqu'au col géographique, trace 46 lacets spectaculaires sur près de 600 m de dénivelé, entre 1280 m et 1875 m d'altitude, et se développe sur 7,5 km environ pour 1,4 km à vol d'oiseau.

L'ensemble de la route entre Nice et Cuneo est devenue carrossable après 1780. A cette époque, le trafic commercial était devenu important. Environ 16 000 mulets quittaient Nice en direction de Cuneo, transportant près de 3 000 tonnes de marchandises diverses ; en outre, plus de 5 000 tonnes de sel suivaient le même chemin. L'ouverture de la route carrossable, et le goût du voyage à l'époque, augmentèrent aussi le nombre de passagers.

En raison de la forte pente, la création de la chaussée du col et de ses lacets a nécessité la mise en place de murs maçonnés, localement hauts de plusieurs mètres, presque tout le long du trajet.

Le chemin mulétier antérieur à la route carrossable l'été, a continué à être utilisé l'hiver, ainsi qu'en cas de coupure de la route par les inévitables effondrements et ravinement dus aux effets du climat de montagne.

L'entretien de cette route a toujours été difficile, et pendant l'occupation française de l'Empire napoléonien, un rapport signale des éboulements empêchant le passage des voitures. L'hiver, la neige perturbait aussi le trafic.

Les travailleurs des compagnies de muletiers de Tende et Limone étaient chargés de déneiger le chemin, bien avant l'existence de la route carrossable.

La neige gelée compliquait la marche des mules, et des marches y étaient créées pour une meilleure assise de leurs pieds. Pour les voyageurs qui allaient de Tende à Limone, il était proposé de faire la descente en luge en une heure, sur le versant nord qui s'y prêtait. Les « coulants » (en charge de frayer un passage à la pelle dans la neige ou de conduire les luges) encadraient le passager, celui de l'arrière retenant le voyageur d'une chute, et celui de l'avant freinant avec ses pieds dans la neige, alors que les mules mettaient deux heures de plus à parvenir au relais de Limone.

Après les intempéries, la neige était pelletée sur la route royale par les employés et damée par des convois de mules partant le matin de Tende et Limone et se rencontrant au col.

En 1882, la mise en service du tunnel, dont l'entrée se trouve à 1279 m d'altitude côté Roya et à 1320 m côté Vermenagna, permit d'éviter le passage le plus difficile du trajet Tende - Limone.

**La Ca** a été construite, ou agrandie, à la même époque, à 1430 m d'altitude (environ 450 m en contrebas du col), pour servir d'étape et d'abri.

Implantée dans la pente, elle est composée de plusieurs corps de bâtiments formant un U autour d'une cour centrale, fermée sur sa face ouest par une grille métallique.

Les toitures de ces bâtiments en maçonnerie de pierres locales sont en lauzes et les encadrements de baies en tuf.

Le bâtiment amont (Nord) est le plus important. Il comprend un rez de chaussée voûté (partiellement en voûte d'arêtes), et un premier étage.

Le bâtiment aval (Sud) s'élève sur deux niveaux à l'ouest et trois à l'est. Un escalier reliait la cour aux écuries situées un niveau plus bas et accessibles par un passage longeant la façade aval sud.

Le bâtiment au fond de la cour (Est), qui s'élève sur deux niveaux, présente deux larges portes voûtées dont une a été condamnée. Il pouvait s'agir d'un garage à voitures dételées.

Cette ancienne auberge-relais, et le passage du col ont été décrits par de nombreux voyageurs écrivains, comme l'anglais Smolett ou l'astronome français de la Lande. On y trouvait gîte et couvert. Les mules et chevaux pouvaient être mis à l'abri.

Ayant perdu sa vocation suite à l'ouverture du tunnel de Tende en 1882, la Ca fut momentanément réaffectée au stationnement de troupes alors que la ligne de crête dominante était dotée d'une ligne de fortifications. Les bâtiments présentent des réaménagements qui montrent son occupation militaire pendant la période mussolinienne.

La Ca tombe désormais inexorablement en ruine, sa situation (accessibilité, conditions climatiques) rendant difficile une reconversion et les investissements nécessaires à sa sauvegarde.

### **Éléments d'intérêt historique et archéologique**

Les vallées de la Vermenagna et de la Roya, de la Bévéra et du Paillon ont joué un rôle important dans la communication entre Nice et le Piémont. Une voie muletière y existait depuis le Moyen-âge. En 1388, ces vallées, puis en 1581 le territoire tendasque, passèrent sous la domination de la maison de Savoie jusqu'en 1860. Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, le trafic était devenu plus intense suite de la création du port de Nice par Charles Emmanuel 1<sup>er</sup>. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la voie muletière fut améliorée et rendue carrossable sur tout son trajet par Victor-Amédée III, devenant « Route Royale ». Cette nouvelle route reliant le port de Nice à la Capitale Turin permit l'augmentation du transit de marchandises, favorisant l'essor commercial des villages traversés.

Les corporations de muletiers de Tende et Limone vivaient du passage du col. En contrepartie de leur privilège, dont les tarifs étaient fixés par le duc de Savoie – roi de Sardaigne, ils avaient l'obligation d'entretenir le passage, été comme hiver.

Un règlement (Lettres patentes de 29 articles et 24 pages), publié par l'imprimerie royale en 1788, rappelle en introduction l'importance de la route récemment modernisée pour l'économie du royaume, et la nécessité de mettre

fin à la concurrence sauvage et aux abus commis par les passeurs, dont se plaignaient les voyageurs.

L'édit réservait les emplois liés au passage du col aux habitants de Tende et Limone, mais les permettait aux habitants de La Brigue et Saorge résidant à Tende. Ces activités étaient ainsi définies : porteurs, coulants, conducteurs de traîneaux, muletiers, messagers à pieds. Les professionnels enregistrés exerçaient leurs missions selon un tour de rôle équitable établi par les Directeurs de Tende et Limone.

Les tarifs furent établis en fonction de l'importance du service (nombre de voyageurs, de bagages, nombre de passeurs mobilisés. Les services étaient payés à l'arrivée au Directeur qui rétribuait les travailleurs. Il était possible de louer des mulets de selle ou de bât, des chaises à porteur et de faire transporter les voitures démontées en hiver. Pour les chaises à porteurs, le nombre de porteurs se relayant, entre quatre et huit, dépendait de la corpulence du passager. Les chaises à porteur ne pouvaient être chargées de bagages. Avant d'entamer leur passage, les voyageurs devaient se présenter un bureau de Tende ou Limone pour le pesage de leur voiture. S'ils souhaitent bénéficier d'un horaire précis, ils devaient se faire préinscrire en précisant le « volume » à faire passer.

Les tarifs de belle saison (mai-octobre) étaient plus bas que ceux de la mauvaise saison (novembre-avril). Les prestations pouvaient être réalisées de Tende à Limone (et vice-versa), ou pour moins cher sur la distance réduite entre la Ca et Limone.

Des peines d'emprisonnement étaient prévues pour les passeurs demandant un supplément ou un pourboire. Toutefois le passage des marchandises pouvait être négocié.

Les Directeurs établissaient les caractéristiques des convois. En cas d'avaries sur les bagages, les porteurs étaient responsables, et leurs mules pouvaient être vendues pour couvrir les frais. Les conducteurs de mulets étaient tenus de laisser le passage aux voyageurs, à pieds, en chaise à porteurs ou à cheval.

Le Directeur organisait le remplacement des malades, veillait au parc de chaises à porteurs, il pouvait exiger des passeurs d'assurer leur travail au delà de Limone en cas d'enneigement le justifiant.

Le règlement était affiché dans les hôtels et auberges de Tende, Limone et Borgo San Dalmazzo. Le montant des amendes était reversé aux curés des communes à l'intention des pauvres infirmes.

La Ca offrait les services d'une auberge-relais, où des passeurs attendaient les voyageurs pour les aider à franchir le col, notamment en hiver, en vérifiant et aménageant les marches dans la neige pour les mules. Une garnison se tenait également sur place pour protéger les personnes et lutter contre la contrebande.

**Eléments d'intérêt artistique**

Le graphisme très affirmé des lacets superposés dans le paysage, la qualité des ouvrages de soutènement, ainsi que l'insertion de l'architecture de la Ca dans la pente proche de la courbe d'un virage de la route, constituent une forme élégante de « Land-art » né du contexte contraignant le génie civil.

**Autres particularités de la conception**

Non documenté.

**Chronologie et réalisateurs**

Le passage des populations par le col de Tende est préhistorique. En ce qui concerne l'ouverture des Etats de Savoie vers Nice, et le contexte de la construction de la route, on peut retenir la chronologie suivante.

**1388** : Le comté de Nice, et les communes de la moyenne Roya furent rattachés aux Etats de Savoie. Mais l'indépendance des comtes de Tende était une difficulté en raison de l'instabilité des relations politiques et du brigandage dont étaient victimes les convois passant par le col de Tende.

**1406** : La Brigue rejoignit la Savoie.

**1436** : Le gabelier de la maison de Savoie, Paganino del Pozzo, fut chargé d'améliorer la route Nice-Turin, de Breil à Saorge, en remplaçant les ponts en bois par des ponts en pierres.

**Mi XVe S** : Accord entre Honoré de Tende et la Savoie pour le transit des marchandises par le col de Tende.

**1579-81** : Tende rejoignit la Savoie, ce qui favorisa définitivement la route par la Roya.

**1585** : Charles Emmanuel 1er lança une campagne de travaux et de modifications de la route Turin-Nice pour raccourcir la durée du trajet en évitant les détours par les villages de Breil, Saorge et La Brigue (ce qui entraîna le développement des étapes de La Giandola, de Fontan et de Saint-Dalmas).

**1613** : Nice et Villefranche furent déclarés ports francs et des facilités douanières furent accordées sur les voies de Savoie, dont la Roya.

**1780** : Victor-Amédée III lança un programme d'élargissement de la route de Nice en Piémont pour la rendre carrossable sur tout le trajet.

**1784** : 2<sup>ème</sup> tentative de creusement du tunnel de Tende (200 m) puis abandon.

**1788** : Règlement strict des activités de franchissement du col, garantissant l'entretien du passage, l'équité des employés, et évitant les abus contre les voyageurs.

**1792** : Premières incursions des Français révolutionnaires dans la Roya qu'ils ont progressivement occupée, désorganisant le système d'entretien de la route.

**1814** : Retour du pouvoir Sarde après l'occupation française. Restauration de la route.

**1873** : Début du percement du tunnel de Tende (achevé en 1882)

**1881-85** : Construction des forts du col.

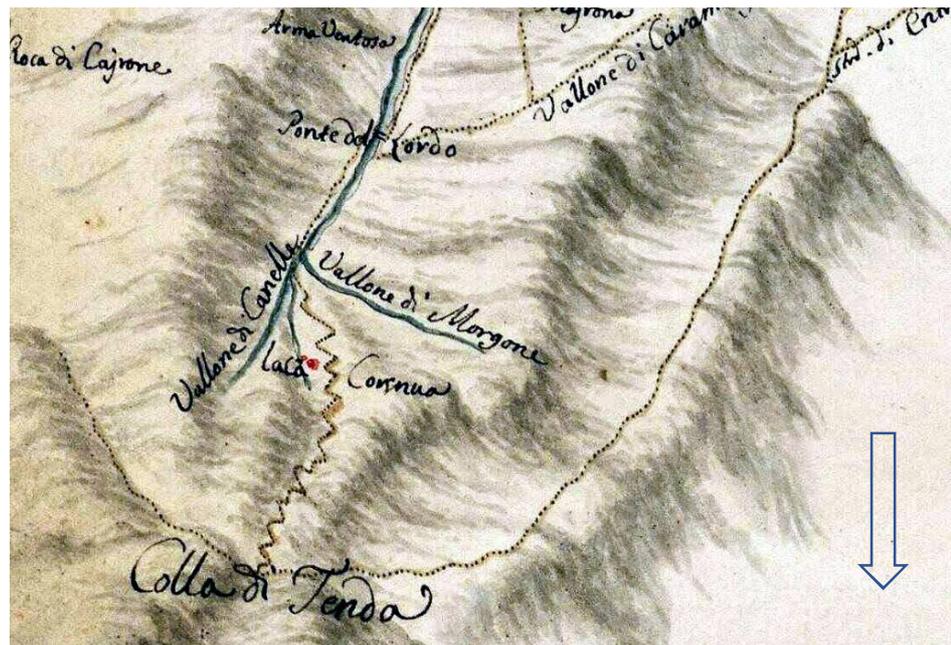
**1900** : Ouverture de la ligne ferroviaire Cuneo-Vievolta passant par un tunnel sous le col de Tende.

**Contextes sociaux  
historiques** Non documenté.

**Traditions orales** Non documenté.

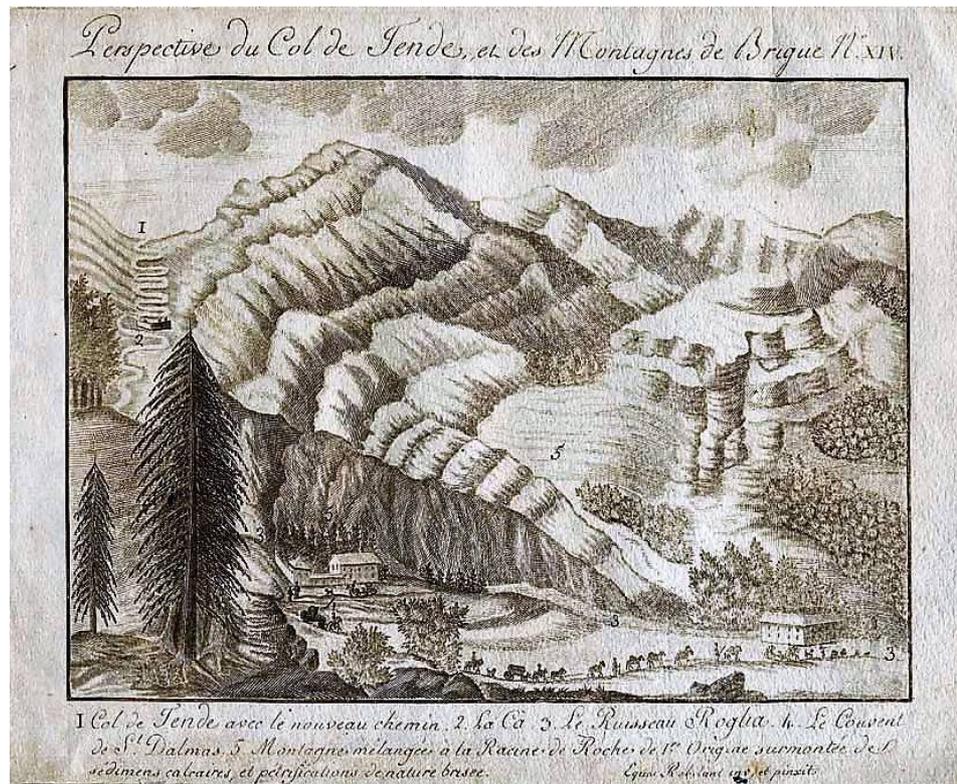
## Portfolio descriptif et historique

Dessins techniques,  
plans coupes,  
élevations

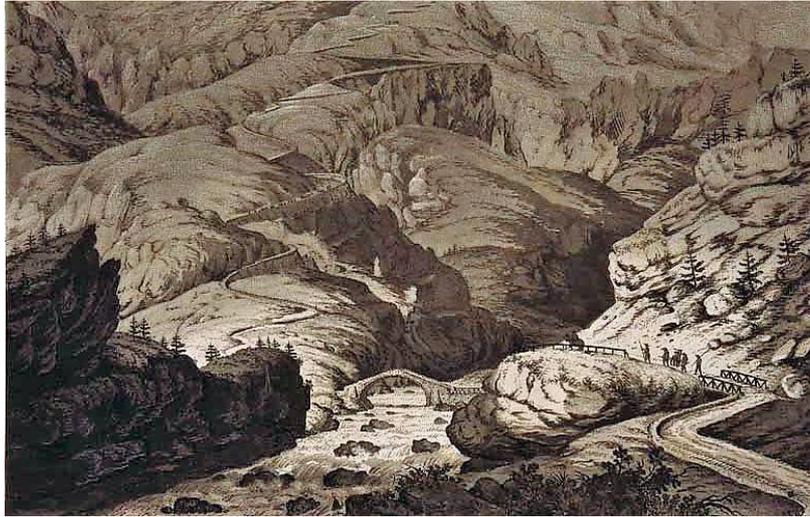


Route et Ca du col du Tende représentées sur une carte non datée du XVIIIe siècle. (Carta Topografica Dimostrativa del Corso del Fiume Rodia con li Addiacienti Villaggi, e Valloni, de Guibert [Guibert], © Archives d'Etat de Turin)

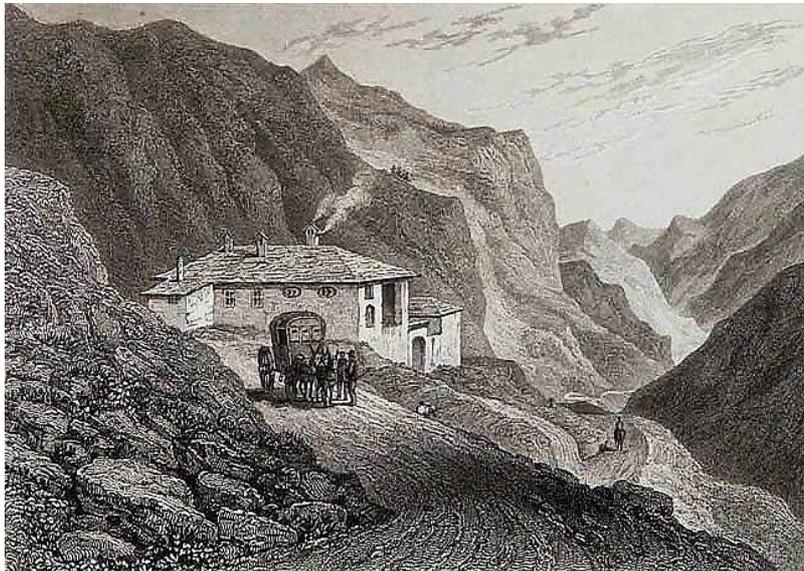
Imagerie historique



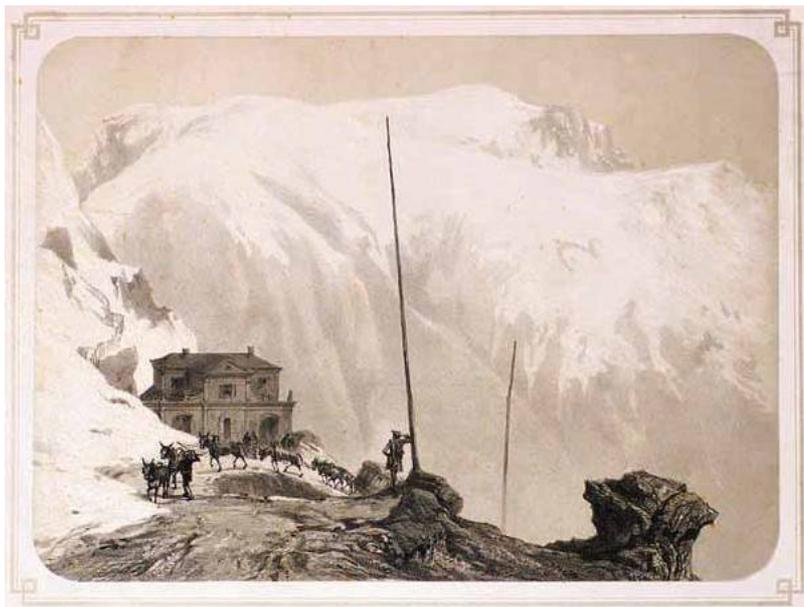
Route et Ca du col de Tende représentées à gauche de la gravure « Perspective du col de Tende et des montagnes de Brigue » en 1790. (De l'utilité et de l'importance des voyages. Nicolis de Robilant dessinateur).



*Vue de la route en contrebas de la dernière montée en 1795. On y voit un voyageur en chaise à porteur à droite. (Travels through the Maritime Alps. Nice, Albanis de Beaumont dessinateur, Cornelis Apostool graveur).*



*La Ca en 1829. (The passes of Alps. William Brockedon dessinateur, Edward Finden graveur)*

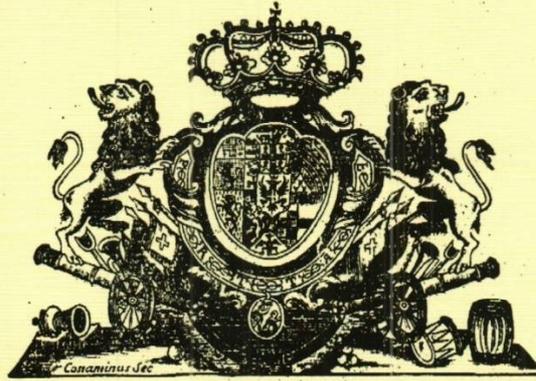


*La Ca en 1850. (La Chartreuse de Pesio, Piémont. Nice. Jacques Guiaud, dessinateur, Jacques Guiaud lithographe)*

# REGIE PATENTI

Con cui vengono approvate tutte le determinazioni, e disposizioni, che, relativamente al passaggio del Colle di Tenda, sono contenute nel Regolamento, e successiva Tassa uniti alle medesime.

In data degli 11 luglio 1788.



IN TORINO

NELLA STAMPERIA REALE.

Couverture de la licence des passeurs du col de Tende rédigée en 1788. (Source le Haut-Pays)

T A S S A	
<i>A corpo, e non a peso per il trasporto delle vetture, che si eseguirà o a braccia d'uomini, o con muli, ed in punta di basto, ed anche come tornerà più in acconcio ai mulattieri prescritti per trasportarle.</i>	
Per le Carrozze da viaggio a quattro piazze, ed a quattro ruote, volgarmente dette Berline all'Inglese si pagherà come qui contro viene espresso per questa, e per tutte le altre successive categorie.	<p>Per una Berlina da viaggio con li colli d'oca, assali, e molle (volgarmente chiamate ressors) di ferro fatti a C, e perciò dette alla Polignaca, non compresi li bauli, cavagna sopra l'imperiale, e tutociò, che costituisce l'equipaggio de' viaggiatori, che devosi pesare in difarte, come fu sopra detto . . . . . ll. 90. 0. 0.</p> <p>Per altra simile, ma colle molle all'Inglese . . . . . 82. 10. 0.</p> <p>Berlina più leggiera, e non da viaggio, formata come le sopradescritte . . . . . 71. 5. 0.</p>
Carrozze da viaggio a quattro piazze, ed a quattro ruote, volgarmente dette Berline alla Francese.	<p>Berlina montata sui cignoni a barre lunghe di legno cogli assali di ferro, ma senza molle . . . . . ll. 67. 10. 0.</p> <p>Altra simile cogli assali in legno, e dette di vettura . . . . . 52. 10. 0.</p>
Carrozze da viaggio a due piazze, ed a quattro ruote, volgarmente dette Diligenze all'Inglese.	<p>Diligenza colle molle all'Inglese, colli d'oca, ed assali in ferro . . . . . 71. 5. 0.</p> <p>Per altra simile colle molle fatte a C, e dette alla Polignaca . . . . . 82. 10. 0.</p>
Carrozze da viaggio a due piazze, ed a quattro ruote, volgarmente dette Diligenze alla Francese.	<p>Diligenza senza molle montata sopra li cignoni, colle barre di legno, ed assali in ferro . . . . . 67. 10. 0.</p> <p>Altra simile cogli assali in legno . . . . . 60. 0. 0.</p> <p>Diligenza detta Coupé, cogli assali, e barre in legno, come quei di vettura . . . . . 39. 0. 0.</p>
Vetture in uso a diverse piazze, ed a quattro ruote.	<p>Biroccio all'Inglese, con assali, colli d'oca, e molle in ferro . . . . . 48. 15. 0.</p> <p>Per altro detto a cavagna, cioè colla gabbia capace di sei piazze, con il sedere, e montato come quel di sopra, . . . . . 52. 10. 0.</p> <p>Altro biroccio assai-elevato, e denominato Faetone, montato come sopra . . . . . 45. 0. 0.</p> <p>Carro alla Tedasca a fleccia, ed assali in legna . . . . . 45. 0. 0.</p>
Altre vetture a due piazze, ed a quattro ruote.	<p>Biroccio colle barre, assali in legno, e gabbia montata sopra li cignoni, privo di molle, ma cogli sedere . . . . . 52. 10. 0.</p> <p>Altro costituito detto da vettura senza sedere . . . . . 37. 10. 0.</p>
Vetture a due ruote.	<p>Sedia di posta coll'assale in ferro, e colle molle . . . . . 37. 10. 0.</p> <p>Altra detta da vettura coll'assale in legno, e senza molle . . . . . 26. 5. 0.</p> <p>Coupé da vettura ordinario . . . . . 26. 5. 0.</p> <p>Altro detto Cabriolet coll'assale in ferro, e col soffietto mobile . . . . . 33. 15. 0.</p> <p>Altro coupé chiuso, ed a diverse piazze . . . . . 40. 0. 0.</p> <p>Coupé chiuso co'cignoni a cricco, e coll'assale in legno . . . . . 33. 15. 0.</p> <p>Per una sedia di posta antica montata sulle molle, assale in ferro, e con cignoni a cricco . . . . . 45. 0. 0.</p>
Ove poi si presenti per il passaggio della montagna qualche altra vettura non compresa in quelle sopra individuate, spetterà al Direttore il determinare il prezzo del trasporto per la medesima, regolandolo a rara del peso, e volume, che gli sembrerà possa quella stimarsi in paragone delle avanti specificate.	

Tarifs des prestations de passage du col de Tende établis en 1788. (Source le Haut-Pays)

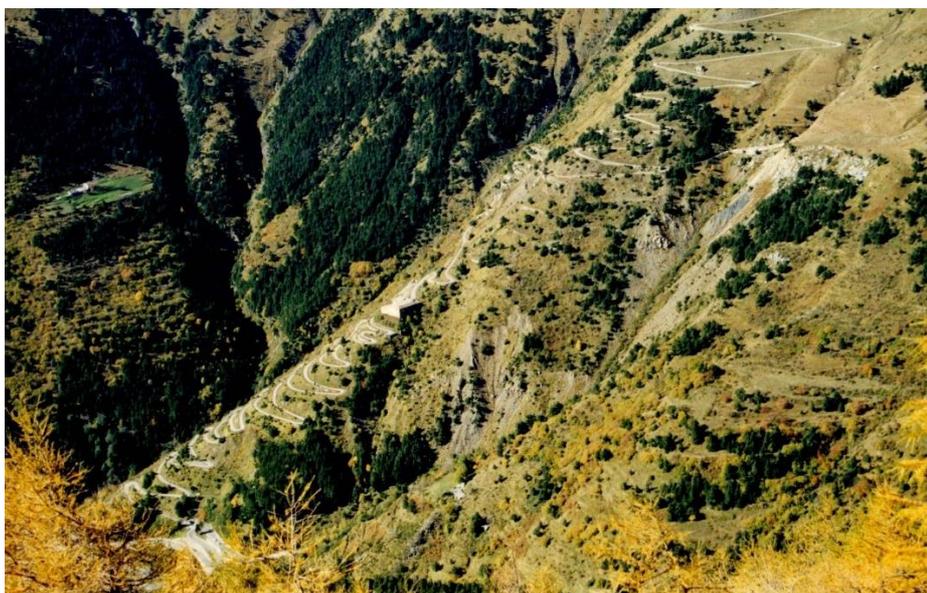
**Vues actuelles**



*Vue aérienne de la Ca et de quelques lacets proches. (cliché © Vincent Jacques / Drone de regard.fr)*



*Vue de la route et de la Ca depuis les hauteurs vers 1988. (Source Le Haut-Pays)*



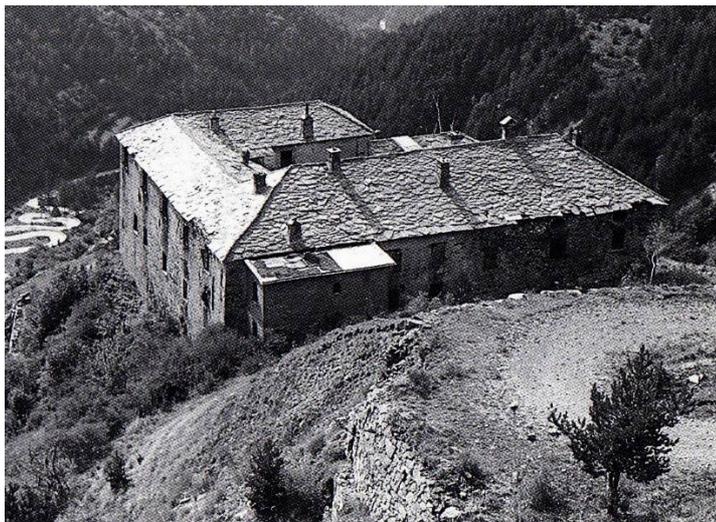
*Vue du versant et de la route depuis l'est en 1996. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vue de la Ca, et du fort Central sur la crête, depuis le bas de la route. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vue de la façade sud de la Ca. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vue des toitures de la Ca vers 1988. (cliché © José Banaudo)*



*Vue de la façade est de la Ca en 1996. (cliché © Patricia Balandier)*



Vue de la façade ouest de la Ca. (Cliché © Louis Carlot, Raoul Barbès / archeo-alpi-maritimi.com)



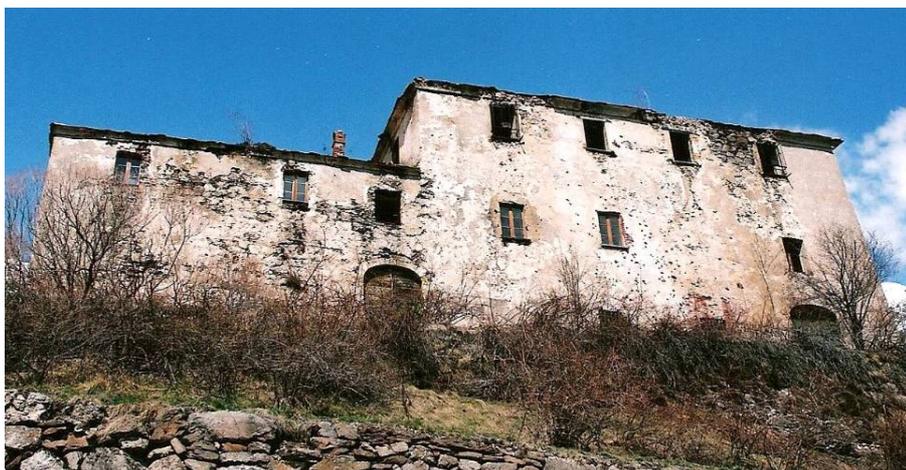
Vue du portail de la Ca. (Cliché © Louis Carlot, Raoul Barbès / archeo-alpi-maritimi.com)



Vue de la cour de la Ca. (Cliché © Louis Carlot, Raoul Barbès / archeo-alpi-maritimi.com)



Oculus ovale. (cliché © Jean Marx / Patrimoine.culture.gouv.fr)



Vue de la façade aval, sud. (Cliché © Louis Carlot, Raoul Barbès / archeo-alpi-maritimi.com)

**Schémas explicatifs  
et autres illustrations**

Non documenté.

## Outils informatifs complémentaires

- Bibliographie** Banaudo José, *Règlement des transports au Col de Tende*, Magazine *Le Haut-Pays* N°55, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 2002.
- Beltrutti Giorgio, *Tende et La Brigue*, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1988.
- Ortolani Marc, *Souvenirs de voyage sur la route du col de Tende au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Magazine *Le Haut-Pays* N°13, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1988.
- Ortolani Marc, *Tende 1699-1792, Destin d'une autonomie communale*, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1994.
- Collectif, Magazine *Le Haut-Pays* N° 35, *Numéro spécial. Saint Eloi à Tende*, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1996.

**Notices d'archives** Non identifiée.

**Liens internet** [relais de poste, relais de diligences de la Ca](#)  
<http://www.archeo-alpi-maritimi.com/tendecoldetende.php>

**Patrimoines  
Vermenagna-Roya  
corrélés** Fortifications du col de Tende  
Muletiers de Tende et fête de la Saint-Eloi  
Pont du Coq à La Brigue  
Route des gorges de Saorge  
Vestiges de voies muletières historiques à Breil

**Historique de la fiche** Conception originale : Patricia Balandier le 31 août 2018  
Mise à jour :