

BASE DE DONNEES DES BIENS IMMOBILIERS

Référencement du bien

Code base données	BR-1-I-f-En-A1-V1-3
Dénomination	Ouvrages ferroviaires PLM de Breil-sur-Roya
Type	Bâtiment / Ouvrage d'art / Site aménagé
Localisation	Breil-sur-Roya 1) Plateau de la gare : au nord du village 2) Viaducs des éboulis et de Bancao : route RD 6204, au sud du village
Coordonnées GPS	1) Gare : 43°56'38" N – 7°30'59" E 2) Voir cartographie
Nature	Système d'ouvrages à vocation semblable
Vocation initiale	Civile / Industrielle
Vocation actuelle	Civile / Industrielle
Usage initial	Transport de passagers et de fret, douanes
Usage actuel	Transport de passagers, écomusée des transports, affectations diverses.
Propriétaire	SNCF et privé
Protection légale	Pas de protection officielle hormis servitude SNCF
Mots clés	Breil-sur-Roya, Roya, chemin de fer, gare, voie ferrée, ferroviaire, hangar, train, viaduc, musée

Informations sur la situation du bien

- Accès**
- 1) Le plateau de la gare de Breil est accessible depuis la route RD 6204, au nord du village.
 - 2) Les viaducs des éboulis et de Bancao, longent la route RD 6204 au sud du village

Eléments cartographiques



Localisation de la gare de Breil. (© geoportail.gouv.fr)



Localisation des viaducs des Eboulis et de Bancao. (© geoportail.gouv.fr)

Contexte / implantation

1) La gare de Breil a nécessité de très importants terrassements dans la pente naturelle du site, pour la création d'un vaste plateau pouvant accueillir cette gare internationale, incluant des voies de triage, les services d'alimentation, d'entretien et de retournement des locomotives à vapeur, le fret, les ateliers, les douanes, la police aux frontières et les logements du personnel. La gare elle-même est le plus grand bâtiment du secteur.

2) Les viaducs des éboulis et de Bancao longent le versant abrupt et irrégulier de la rive droite de la Roya entre deux tunnels. Le rythme de leurs arcades soutenant les lignes de voies légèrement incurvées, les détache dans le paysage de garrigue rocheuse.

Accessibilité externe

1) Plateau de la gare de Breil : Accès autorisé et facile, stationnement à proximité.

2) Les viaducs des Eboulis et de Bancao : Visibles depuis la route RD 6204, rares possibilités de stationnement en contrebas.

Conditions de visite

Ouverture au public permanente des abords. Abords des voies dangereux en raison de la circulation des trains.

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)

Informations descriptives et historiques

Caractéristiques générales du bien

La ligne de chemin de fer entre Nice et Cuneo a longtemps permis la liaison directe quotidienne de Nice à Torino en passant par Breil-sur-Roya où se fait la connexion vers Ventimiglia. Les installations ferroviaires de Breil, mises en service en 1928 ont été calibrées pour le trafic voyageur et marchandises transfrontalier important à cette époque.

L'ensemble des bâtiments réalisés pour la compagnie Paris – Lyon – Méditerranée (PLM) pendant les années 1920 est caractérisé par une standardisation qui lui confère une identité architecturale lisible dans le paysage. Les viaducs de franchissement des cours d'eau et des versants abrupts ont également une signature reconnaissable par leurs arcs de soutènement et leurs parements soignés en calcaire clair.

N-B : Les viaducs de franchissement des cours d'eau ont été détruits pendant la seconde guerre mondiale, puis reconstruits. Seuls les ouvrages à flancs de côtes sont d'origine.

Eléments d'intérêt historique et archéologique

En 1902 la compagnie PLM fut missionnée pour réaliser et équiper une ligne ferroviaire entre Nice et Breil-sur-Roya.

En 1906, les premiers accords furent pris pour finaliser la ligne de chemin de fer internationale Nice – Ventimiglia – Torino avec correspondances à Breil-sur-Roya, mais les travaux de jonction, alors refusés par l'état-major français, attendront la paix après la guerre de 14-18 pour être entrepris, et s'achèveront en 1928.

Cette période de grands chantiers modifia sensiblement l'aménagement du territoire communal, s'accompagnent d'un fort accroissement de la population de la commune (main d'œuvre et ingénieurs), du creusement de longs tunnels, de la réalisation d'audacieux viaducs, du terrassement du vaste plateau de la gare, de la mise en œuvre de nouvelles constructions hors du village, ainsi que du défrichage toujours plus haut des versants, pour l'agriculture et la production des bois de construction et de chauffe.

Le service ferroviaire vers l'Italie a été limité dès le début de la seconde guerre mondiale, et des destructions - reconstructions eurent lieu pendant le conflit.

En 1947, la ligne fut remise en service entre Nice et Breil, mais il fallut attendre 1979 pour la réouverture entre Limone et Ventimiglia, sur financements italiens.

Eléments d'intérêt artistique

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.

Les bâtiments de différentes dimensions ont été conçus pour la compagnie PLM en faisant appel à deux esthétiques distinctes. (Voir Portfolio complémentaire 1)

D'une part les bâtiments « à la niçoise » qui allient simplicité des volumes et déclinaison d'éléments standardisés : dimensions des portes et fenêtres, toitures à couvertures de tuiles, larges verrières de quais à ossatures en porte-à-faux de béton armé, arcs en plein cintre des grandes baies, ainsi que terrasses à garde-corps en claustras de terre cuite et pergolas, se déclinent de façon variée sur les gares, et de façon plus formelle sur les maisons de gardes-barrières ou abris de voyageurs. Les peinturages ocre rouge des façades et vert mousse des menuiseries complètent l'identification des constructions.

D'autre part, les hangars qui adoptent la forme moderniste de vastes voûtes de béton armé en plein cintre, dotées d'auvents latéraux en porte-à-faux de béton armé et de larges lanterneaux de ventilation en partie haute.

Les viaducs adoptent eux-mêmes une signature reconnaissable par leurs arcs de soutènement et leurs parements soignés en calcaire clair et refuges sur corbeaux de pierre créant des décors. (Voir Portfolio complémentaire 2)

Autres particularités de la conception

La ligne est à voie unique, sauf dans les gares où se croisent les trains. Pour favoriser la ventilation des longs tunnels du col de Braus (5 939 m), du mont Grazian (3 887 m), de Berghe (1 885 m), de Caranca (916 m), 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 ont nécessité des ouvrages appropriés. Pour s'opposer aux mouvements des terrains, d'importants travaux de consolidation, à ciel ouvert comme en souterrain, furent nécessaires.

La présence d'anhydrite, qui au contact de l'eau forme du gypse, a nécessité le détournement de voies d'eau souterraines, et la modification des fondations de certains ouvrages. Dans le souterrain de Caranca, au sud de Breil, on a injecté du goudron à l'arrière des parements et dérivé par une galerie, un ruisseau souterrain qui circulait dans l'anhydrite gypseuse et y creusait des cavernes.

Le chantier fut marqué par de nombreuses autres difficultés résultant de fondations complexes, crues de torrents, venues abondantes d'eau pendant le percement de souterrains, comme dans le souterrain de Berghe, incidents que, sur cette ligne, on avait fini par considérer comme normaux.

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 Piène.

Contextes sociaux historiques

Après la seconde guerre mondiale, l'exode rural, l'utilisation d'autorails, la réduction du trafic ferroviaire international de passagers, la suppression du transport de marchandises vers la gare de Breil, l'automatisation progressive des systèmes, et le départ des douanes, ont fortement réduit le personnel et les locaux nécessaires au fonctionnement de la gare de Breil, dont une grande partie est en friche.

La partie nord du plateau de la gare, ainsi que l'ancien hangar des locomotives, hébergent désormais l'écomusée du Haut-Pays et des Transports où l'on peut découvrir l'histoire de la ligne et une partie des matériels qui y ont circulé.

Traditions orales

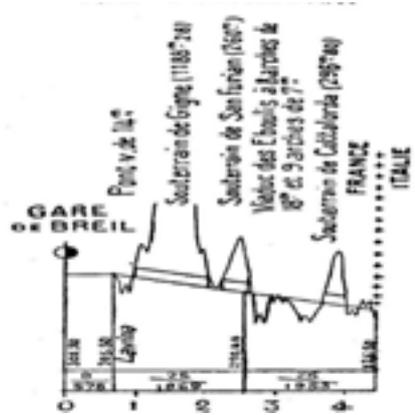
Non documenté.

Portfolio descriptif et historique

Dessins techniques



Plan du plateau de la gare de Breil, lors de la mise en service en 1928. (collection Gérard De Santos)



Profil en long schématique de la ligne, entre la gare de Breil et l'ancienne frontière de Piène (direction Ventimiglia). On y voit la ligne de pente régulière de la voie ferrée et la ligne amplifiée du terrain naturel, au-dessus de la voie, imposant des tunnels, et au-dessous de la voie, imposant des viaducs. (collection Gérard De Santos)

Imagerie historique



Vue, depuis le sud-est, du plateau de la gare achevé. Les hangars sud sont en cours de construction. (Collection J-L Taylor)



Vue depuis le sud du plateau de la gare récemment achevé en 1928. (Collection J-L Taylor)



Vue de la gare de Breil récemment mise en service, avec ses trois quais voyageurs desservant 5 voies au service des passagers. (cliché © Marcel Prouzet, collection Gérard De Santos)

Vues actuelles

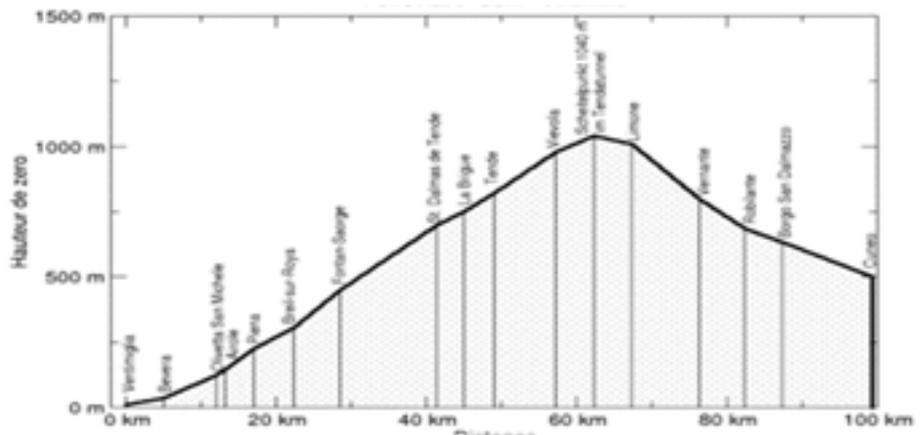


Vue actuelle du plateau de la gare depuis le sud-est. (cliché © Patricia Balandier)

Schémas explicatifs et autres illustrations



Localisation de Breil-sur-Roya sur la carte du réseau ferroviaire Nice/Ventimiglia - Torino (source RGCF)



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

Portfolio complémentaire du sous-ensemble n°1 : Bâtiments PLM

Dénomination du sous-ensemble n°1 Bâtiments construits pour le service et les personnels de la compagnie PLM

Description du sous-ensemble n°1 **La gare de Breil** a été conçue sur une vaste emprise en tant que gare frontalière dotée d'installations appropriées.

Elle offrait aux voyageurs un bâtiment de 59 m de long, trois quais de 175 m pour cinq voies, communiquant entre eux par un passage souterrain. Le quai central, hébergeait un bâtiment de 20 m pour le buffet - buvette, un bâtiment de 50 m pour les douanes françaises et italiennes, un bâtiment de 19 m pour services divers et un bâtiment de 13,50 m pour les gardes de finances italiens.

Le service technique comprenait une remise pour huit machines, un quai à combustibles, un pont tournant, un bâtiment de 32 m comportant des dortoirs, lavabos, douches, réfectoires, magasins pour les mécaniciens et chauffeurs français et italiens. Des hangars ateliers et magasins complétaient l'aménagement du plateau de la gare.

L'emprise opérationnelle de la gare de Breil a été fortement diminuée, et la SNCF commencé à morceler et à céder une partie des terrains et hangars du plateau de la gare.

Des « cités » de logements ont été construites autour du plateau de la gare, en plus des logements de la gare réservés aux agents d'exploitation, et des maisons des garde-barrières. La Compagnie PLM devait également loger un personnel français et italien très nombreux en raison des activités de ce pôle de connexions frontalières. Les cités PLM comprenaient 15 maisons (53 logements) pour le personnel de la compagnie, 8 maisons (36 logements) pour les agents des chemins de fer de l'Etat italien, 5 maisons (16 logements et 6 chambres) pour les douaniers français, 1 maison (4 logements) pour les douaniers italiens.

Progressivement, les logements, qui de moins en moins utilisés pour les employés de la SNCF, dont les effectifs ont chuté, ont été vendus à la population.

Iconographie du sous-ensemble n°1



Vue de la gare de Breil récemment achevée. (cliché © Marcel Prouzet, collection Gérard De Santos)



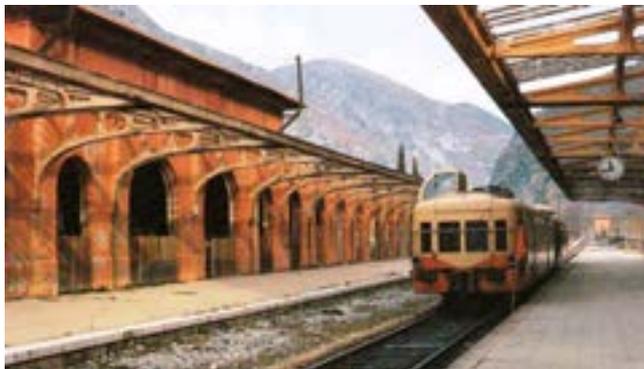
Vue des hangars sud en chantier. (cliché © Marcel Prouzet, collection Gérard De Santos)



Croisement de trains dans la gare de Breil peu après sa mise en service. (cliché © Marcel Prouzet, collection Gérard De Santos)



Vue de la gare de Breil partiellement détruite pendant la guerre. (Source ADAM)



1948 : gare de Breil partiellement remise en service après la guerre. (photo © Paul Carencio)



1978 : bâtiment du quai 2 avec sa verrière avant sa démolition. (cliché © Patricia Balandier)



1979 : réouverture de la ICuneo – Ventimiglia avec nouveau bâtiment quai 2. (cliché © Gérard De Santos)



Vue actuelle de la gare de Breil. (cliché © Patricia Balandier)



Ancien hangar SNCF désaffecté. (cliché © Patricia Balandier)



Lanterneaux de ventilation des hangars. (cliché © Patricia Balandier)



Vue des « cités » de logements construites par la PLM aux quartiers Burdanches et Saint-Pierre en 1929. (Collection Michel Braun)



Vue actuelle des cités au quartier Saint-Pierre. (cliché © Patricia Balandier)



*Maison du garde-barrière au passage à niveau de la gare en 1929. (source wikiplm.railsdautrefois.fr)
Vue actuelle de l'ancienne maison du garde-barrière au passage à niveau de la Giandola. (cliché © Patricia Balandier)*

Portfolio complémentaire du sous-ensemble n°2 : Viaducs de la PLM

Dénomination du sous-ensemble n°2 Ensemble de viaducs et murs de soutènements à arcades en maçonnerie de pierres construits par la PLM pendant les années 1920.

Description du sous-ensemble n°2 Le viaduc de Bancau en direction de Nice, avec ses 8 arches de 9 m, ainsi que celui des Eboulis en direction de Ventimiglia, avec ses 8 arches de 18 m et 9 arches de 7 m, sont les ouvrages les plus remarquables de la ligne sur le territoire breillois.

Ces viaducs suivent globalement la courbe du versant qu'ils longent, entre deux tunnels, en affranchissant la voie ferrée des ravines et autres accidents topographiques.

De plus petits viaducs moins spectaculaires, et de longs murs de soutènement, amont et aval des voies, sont tout aussi représentatifs de l'ingénierie des ouvrages maçonnés en pierre, utilisant les arcades comme franchissements mais aussi comme raidisseurs.

Les viaducs qui franchissaient la Roya ayant été détruits en temps de guerre, ces ouvrages construits entre Breil et Piène témoignent encore de la qualité des travaux réalisés pour le compte de la PLM dans ces sites difficiles.

Iconographie du sous-ensemble n°2



1921, chantier du petit viaduc de l'Arbousset (au sud de Breil). (Source : Le Haut-Pays n°12)



Viaducs de Bancau (en haut, vers Nice) et des Eboulis (en bas vers Ventimiglia) peu après leur mise en service. (collection Gérard De Santos)



Viaduc des éboulis. On observe entre les séries d'arcades différentes, des piles renforcées formant des sortes de pilastres dont la tête constitue un refuge en encorbellement, supporté par des corbeaux créant un décor en relief. (Collection Albert Ipert)



Au premier plan le viaduc des Eboulis vers Ventimiglia et au second plan le viaduc de Banca vers Nice. (cliché © Patricia Balandier)



Vue partielle du long mur de soutènement en maçonnerie de pierres, doté d'arcades de raidissement, implanté en amont des voies au quartier Arbousset, au nord de l'ancienne frontière du Riou, à Piène. (cliché © Patricia Balandier)



Vues des refuges en encorbellement sur corbeaux le long du viaduc des Eboulis. (cliché © Patricia Balandier)

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
- Magazine Le Haut-Pays numéro 3, *Le viaduc de Scarassoui*, par José Banaudo et Michel Braun, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1985.
- Magazine Le Haut-Pays numéro 26, *Les accidents lors de la construction de voie ferrée Nice –Cuneo* par J Sassi, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1993.
- Magazine Le Haut-Pays numéro 33, *Le chemin de fer Nice- Breil – Tende, modernisation partielle programmée* par Michel Braun Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 1995.
- Magazine Le Haut-Pays numéro 56, *Modernisation de la ligne Nice- Cuneo* par Michel Braun Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 2003.
- Magazine Le Haut-Pays numéro 61, *1979 – 2004 : Les 25 ans de la réouverture de la ligne Nice Cuneo* par José Banaudo, Les Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 2004.

Notices d'archives Non documenté.

Liens internet http://wikiplm.railsdautrefois.fr/wiki/PLM/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 Fontan – Saorge
Gare-pont FS de Piène-Basse à Breil-sur-Roya
Gare de Saint-Dalmas de Tende et autres ouvrages ferroviaires FS à Tende
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 :