

## La Route et le Col de Tende dans l'histoire

Entre tant de liens de toute sorte qui unissent à Nice, leur capitale commune, les différentes parties du Comté, il s'en ajoute un, pour Tende, d'une nature et d'une force toutes particulières, c'est celui de la route qui porte son nom.

La situation du village, au pied des hauts monts qui séparent le Piémont du pays niçois, et au débouché d'un des rares cols qui permettent le passage d'un versant à l'autre, en ont fait de tout temps une position-clé sur ce chemin, le plus direct entre l'Italie du nord et les régions maritimes et qui a pris de ce fait, au cours des siècles, une importance politique et économique considérable.

Si les Romains, comme il est vraisemblable, ont connu et fréquenté ce passage, il faut arriver en 1178 pour trouver la plus ancienne mention écrite d'une voie entretenue, laquelle allait de Borgo San Dalmazzo à Vintimille.

Deux siècles plus tard, en 1388, à l'heure cruciale où les Niçois tombent sous la domination de la maison de Savoie, on a une preuve de l'intérêt qui s'attache à la route de Tende dans l'article de l'acte de dédition par lequel le Comte rouge s'engage à la rendre libre par tous les moyens.

La réunion aux domaines de la maison de Savoie en 1579, dans les conditions que l'on sait, du comté de Tende, débarrassera définitivement la route de toute entrave étrangère, mais les comtes, devenus ducs de Savoie, n'avaient pas attendu ce moment pour tâcher d'assurer les communications entre Turin, devenue leur capitale, et Nice, leur unique débouché sur la mer.

En présence des formidables obstacles naturels qui se dressent sur le parcours, du côté niçois, comme pour tourner l'obstruction provenant des seigneurs de Tende, des tentatives seront faites, dès le xv<sup>e</sup> siècle, pour trouver une voie par le col de Fenestre. Mais, en définitive, c'est sur l'itinéraire de Tende que, à partir du xvii<sup>e</sup> siècle surtout, porteront les grands travaux entrepris pour mettre cette voie en rapport avec les ambities visées de certains hommes d'Etat piémontais (2). Ils ne devaient y réussir que dans une mesure restreinte, et la « grand'route » de Turin ne différerait guère, sinon par une affluence plus grande de voyageurs et du trafic, des rudes et étroits chemins de la montagne niçoise, praticables seulement aux mulets.

Aujourd'hui, où l'on peut si commodément, avec les nouveaux moyens de transport, faire en quelques heures ce trajet de Nice à Tende, puis en franchissant le col, jusqu'à Coni et Turin, il ne sera pas sans intérêt de voir comment s'effectuait, durant les siècles qui ont précédé, ce long et périlleux voyage.

Cf. FRESIA : *I valichi alpini Cuneesi*, dans *Miscellanea Cuneese*, vol. CXI, de la Biblioteca della Soc. storica subalpina.

(2) On trouvera des détails sur ces différents projets et travaux successifs dans les 2 articles : *La route de Nice en Piémont du xv<sup>e</sup> au xix<sup>e</sup> siècle* (*Nice Historique*, 1938, p. 104-113 et 146-173).

\*  
\*\*

Les renseignements directs sur ce sujet sont très rares et tout à fait fragmentaires pour tout le moyen âge. Nous savons seulement, de toute évidence, que les principaux usagers de la route pour cette période, et ils le resteront encore en plein XIX<sup>e</sup> siècle, sont les muletiers, qui transportent le sel des régions maritimes en Piémont. C'est pour eux, c'est même par eux en grande partie que la route est faite, car nous connaissons le rôle important qu'ont joué au XV<sup>e</sup> siècle les grands gabeliers dont Pagarin qui a laissé son nom à tant de passages de nos montagnes, fut le plus hardi, comme il fut aussi le plus malheureux.

Par ailleurs, l'histoire ne nous fournit guère que de rares mentions concernant le passage de troupes d'invasion, aux périodes troublées, et celui de quelques personnages d'importance, et particulièrement les princes de Savoie, lorsque des raisons impérieuses de politique ou de famille les obligeaient à passer les monts et à se rendre à Nice (1). Celui de l'empereur Charles-Quint, le 26 juin 1536, est commémoré, de façon exceptionnelle, par une inscription sur la façade de l'église de Limone.

Il faut arriver jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle pour trouver un véritable récit, ou tout au moins des notes de voyage assez circonstanciées pour nous permettre de suivre le voyageur dans ses pérégrinations.

C'est le cas à cette époque pour un Hollandais, Adrien van Hoogveen, qui a écrit un « Journal de son voyage à travers les Pays-Bas vers la France, l'Italie et une partie de l'Allemagne, du 15 octobre 1722 au 1<sup>er</sup> octobre 1724 », dont nous sommes heureux de pouvoir donner ici un extrait, encore inédit, concernant son passage dans notre région (2).

Après son arrivée à Nice, où il ne reste qu'un jour, logé, dit-il, « à la Poste, où c'était très cher », notre voyageur s'exprime comme suit :

« Jeudi, nous fûmes obligés de rester à Nice et nous eûmes beaucoup de peine à trouver une occasion pour poursuivre notre route, car il n'existe pas de service régulier pour poursuivre le voyage, mais finalement nous avons trouvé un cocher qui nous mena en deux jours à *Couï*, ce qui m'a coûté 2 louis d'Espagne et un 1/2 pour les bagages. D'habitude, il faut deux jours et demi; mais, d'une part, pour raccourcir le trajet et, d'autre part, pour éviter les bandits, nous avons résolu de voyager le plus rapidement possible, ce qui nous réussit.

Vendredi, le 3 septembre, nous avons quitté à l'ouverture des portes. Nous allions dans ladite rivière (le Paillon), qui est large, mais presque entièrement sèche avec des petits cailloux. Nous avons roulé dans cette rivière pendant très longtemps jusqu'à *Scarena* où nous devions traverser une montagne, descendions ensuite la montagne vers *Sospella*, qui se trouve dans une profondeur par laquelle passe une rivière. Poursuivant notre chemin, nous avons passé une très haute montagne (le Brouis), et, après avoir descendu celle-ci, il fallait suivre un chemin qui avait été construit à grand peine et frais entre de hauts rochers. En certains endroits, la route était couverte. Entre les rochers passait un torrent rempli de lourdes pierres, ce qui faisait tant de bruit que nous ne pouvions pas nous parler. Ceci donnait de temps en temps des vues horribles; à un endroit, il fallait passer sur des ponts et puis, il fallait chercher l'endroit le plus propice pour faire route; nous étions enfin obligés de traverser le torrent, un des ponts s'étant écroulé. Ceci ne se fit pas sans danger, l'eau tombait comme une cascade, ce qui avait usé les pierres tellement que parfois les mulets glissaient jusqu'au ventre et avaient beaucoup de peine à reprendre pied sans tomber. Nous avons ensuite encore longé le torrent qui, l'obscurité se faisant, était affreux à voir, il était étincelant et faisait un bruit terrible. A la tombée de la nuit, nous sommes arrivés à Fontan, une agglomération de maisons

(1) Cf. à ce sujet DOUBLET : *Soggiorni di sovrani sabaudi in Nizza* (ext. de *Fert*, Rome 1930).

(2) Nous devons la connaissance et la communication de ce document à la grande obligeance de M. Quyper, consul des Pays-Bas à Nice, en 1938, qui a bien voulu en faire lui-même la traduction.

où nous avons réussi à grande peine à trouver gîte dans une petite auberge où la table était remplie de charretiers qui, après s'être retirés, nous laissèrent par la grâce de Dieu quelque logis dans la salle à manger commune, d'où nous repartîmes au lever du soleil. Nous avons encore roulé quelque temps le long de la rivière jusque près de Tendé, une petite ville située sur une montagne, et sur une montagne encore plus haute était un vieux château en ruines où nous avons déjeuné. De là, nous avons fait l'ascension de la montagne qui porte le nom de cette petite ville et qui est la plus haute de toutes, mais la montée n'est pas aussi dure que de celles que nous avions passé la veille. Cela nous prit 5 heures pour la traversée, mais comme nous allions au trot tant que la route fut bonne, nous arrivions enfin à Limone, située sur la descente où nous fîmes un nouveau repas, payant 15 sous par personne.

Il est intéressant de comparer ce récit, sobre et dépouillé d'artifice, avec celui, plus circonstancié et déjà connu, que nous a laissé, 40 ans plus tard, l'Anglais Smollett qui, après un séjour à Nice de plusieurs mois, se rendit à Turin, dans l'hiver de 1765 (1).

Smollett commence par déclarer qu'il n'y a à choisir, pour voyager dans ce pays, qu'entre le mulet et la chaise à porteur, laquelle consiste en une « chaise ordinaire, à bras, et pourvue d'une planchette pour appuyer les pieds, recouverte d'une toile cirée pour protéger de la pluie ou de la neige. » « C'est, dit-il, le moyen de transport dont se servent les dames de Nice pour aller à Turin; il est fort ennuyeux et très coûteux, car les porteurs doivent être relevés souvent. » Pour lui, il prend donc le mulet, part le 7 février avec son domestique, à 2 heures du soir. Il arrive, sans autre ennui et difficulté que la pluie et la boue, à l'Escarène, à 6 heures. Hébergé de façon détestable, il ne reste au lit que juste le temps de se reposer, et repart à 2 heures du matin, en s'adjoignant un guide pour le reste du trajet. Après quatre heures pour monter et redescendre le Braus, autant pour le Brouis, avec deux heures de repos à Sospel, il arrive à l'auberge de la Giandola. Il y prend un repas et continue son voyage le long de la Roya, en compagnie d'un certain marquis niçois, qu'il avait d'abord pris, à cause de son singulier accoutrement, pour un de ces maraudeurs et contrebandiers qui infestent ces parages. Encore six heures de marche, et ils arrivent à l'auberge, au pied du col de Tendé, où ils trouvent refuge.

Il serait aisé de poursuivre la comparaison avec les récits qui se font plus nombreux à mesure qu'on avance dans le XVIII<sup>e</sup> siècle, car la littérature de voyage a désormais pris naissance et ne fera que se développer (2).

On constaterait que, dans l'ensemble, ces récits concordent sur les conditions générales du parcours, la longueur et la durée des étapes, les lieux de repos et de gîte, et leur qualité médiocre. Il est rare que l'on ne retrouve pas chez eux, plus ou moins prononcée, la marque de l'impression profonde qu'a laissée chez Van Hooegeven la dernière partie du trajet dans les gorges de la Roya, alors incomplètement ouvertes, et qui faisait un contraste saisissant avec la traversée des montagnes, aux larges horizons, qui précédait. Ce parcours le long du torrent, le plus pittoresque, surtout en vue de Saorge, dominé alors par les châteaux couronnant des rochers à pic, n'était pas non plus considéré comme sans difficulté ni même sans péril,

(1) Dr PILATTE : *Smollett, Lettres de Nice sur Nice* (Nice 1919). — Le voyage à Turin est relaté dans la Lettre XXXVIII; cf. aussi p. 155.

(2) Smollett paraît donc ici en contradiction avec Van Hooegeven, qui aurait fait la route « en roulant » comme nous venons de le voir. Les contradictions se rencontrent assez fréquemment dans les textes administratifs qui se rapportent à l'histoire de la route, et nous la présentons avec des alternances, tantôt comme « carrossable », tantôt, et c'est le cas le plus ordinaire, comme praticable seulement à pied ou à dos de mulet.

(3) Cf. Dr BARÉTY : *Le voyage de Nice autrefois* (Nice Historique, 1913, p. 178 sqq.) qui donne quelques détails sur des récits de voyages postérieurs.

mais c'est sans conteste le « célèbre et périlleux col de Tende » qui constituait l'obstacle vraiment sérieux, dont le passage a toujours exigé des mesures et des précautions spéciales.

\*  
\*\*

Il suffira pour s'en rendre compte de se référer au témoignage de Smollett, dans la suite de son récit, en le rapprochant de celui d'un autre voyageur de la même époque, Sulzer. Ce dernier, un Allemand, venu comme Smollett, dans la suite de son récit, en le rapprochant de celui d'un autre santé, en était reparti après plusieurs mois de séjour, le 2 mai 1776 (1).

S'étant mis en route après le repas, voyageant à dos de mulet, selon le mode ordinaire, il était arrivé le surlendemain à midi à Tende, où nous lui laissons la parole pour la suite de son récit.

Tende, bourg bâti sur une petite hauteur, entouré de montagnes qui portent quelques pâturages et un peu de vigne, de peu de rapport.

Les habitants vivent du transport des marchandises et du passage des voyageurs. Le roi y tient un détachement de soldats tant pour la surveillance de la contrebande que pour la sûreté de la route.

On m'avait beaucoup parlé à Nice du passage du col de Tende, périlleux tant par les neiges quand elles fondent et causent des avalanches, que pour le vent en tourbillon, dit « la tormenta », à qui ne peut résister ni homme ni bête. Cela me fut confirmé sur les lieux, mais pour le vent, les gens du pays, par une longue expérience, savent le prévoir plusieurs heures à l'avance, et pour la neige, ils ont l'habitude de passer le col à l'aube du jour (*sul far del giorno*) avant qu'elle ne fonde. Me trouvant à Tende à midi, j'hésitai à différer mon départ jusqu'au lendemain matin, mais la peur du froid l'emporta sur la peur de la neige et je partis après le repas.

COL DE TENDE. — Je m'accordai avec six hommes pour me porter sur une chaise (*soggiola con soppedaneo*), soutenue de deux barres. Je voulus pourtant aller à cheval jusqu'à la neige, à un tiers de la montée. La route est agréable, par un bon bout à travers de frais pâturages où coule un limpide ruisseau. La montagne est extrêmement ardue, mais non la route qui va en serpentant.

Arrivé à la Casa (2), ample bâtiment qui sert d'auberge et où se tient le détachement de soldats dont il a été parlé, j'entrai dans la chaise, portée par deux hommes qui changent alternativement avec les quatre autres qui se tiennent sur les côtés, aidant à la soutenir et à la porter. Le sentier, battu dans la neige, est très étroit et ceux qui marchent sur les côtés ont les jambes dans la neige ou dans l'eau, quand la chaleur la fait fondre, mais ils ne perdaient pour cela ni leur courage, ni leur bonne humeur.

A peine finie la montée, je commençai à descendre du côté nord. Ici, la montagne est moins rapide, mais la neige est plus haute, sur laquelle je me fis porter une demi-heure.

J'avais laissé derrière mon bagage et les gens, « la mia gente », et je n'étais pas sans quelque crainte à leur sujet, mais ils arrivèrent à Limone une heure après moi.

Limone, bourg, porte du Piémont, où je quittai le dos de mon mulet pour entrer dans une chaise de poste.

Comme on voit, Sulzer a pu passer le col sans trop de peine, en se faisant aider et en s'entourant de toutes les précautions utiles. Smollett qui fait, lui, la traversée en plein hiver, doit employer des moyens appropriés à la saison, ce qui nous vaut de sa part quelques observations pittoresques. Voici le

(1) Les notes de voyage de SULZER ont été publiées, traduites en italien, par AMORETTI, à la suite de son *Viaggio da Milano a Nizza*, sous le titre de : *Viaggio da Berlino a Nizza e ritorno fatto negli anni 1775 e 1776*, di S. Giorgio Sulzer, impr. à Milan, 1819.

(2) Plus souvent désignée, par contraction, sous le nom de la Ca. C'était la seule que l'on trouvât dans toute la traversée.

résumé de son récit: Départ à 3 heures du matin, mais la montée véritable ne commence qu'à 4 heures. « A mi-chemin, à la Ca, nous louâmes, dit-il, six hommes pour nous aider dans l'ascension; chacun d'eux était pourvu d'une espèce de pioche pour couper la glace et y tailler des marches pour les mules. Quand nous fûmes près du sommet, il nous fallut mettre pied à terre et continuer notre route appuyés sur deux de ces hommes, que l'on appelle « coulants » (1) et qui marchent sur la neige avec beaucoup d'adresse et de sécurité. Les mules nous suivaient... »

Mais c'est la descente sur le versant piémontais qui constitue l'attraction la plus originale. Elle se fait au moyen de « lèzes, sortes de traîneaux faits de deux morceaux de bois que les coulants avaient apportés avec eux ». « Ce genre de véhicule, avoue Smollett, ne me plaisait pas beaucoup; la pente sur l'autre versant étant très raide et couverte d'un brouillard épais qui ne permettait pas de voir à 4 ou 5 pas. Néanmoins, nos guides étaient si sûrs d'eux-mêmes, et mon compagnon, qui avait fait déjà la route plusieurs fois, si confiant, que je me hasardai sur cette machine; l'un des « coulants » se plaça debout derrière moi, et l'autre s'assit devant, ses pieds raclant la neige en guise de frein. Dans cet équipage, nous descendîmes avec une telle vélocité qu'en une heure nous arrivâmes à Limone. » (2).

Entre autres détails supplémentaires, Smollett nous donne les raisons de son départ si matinal pour cette dernière et difficile étape. C'est d'abord le désir de faire l'ascension avant que le soleil n'ait réchauffé et fait fondre la neige, provoquant ainsi une de ces avalanches qui constituent le plus redoutable danger. Et c'est, en second lieu, pour éviter la rencontre d'une caravane de mulets, obligeant à se garer dans des conditions difficiles sur un sentier glissant qui n'a guère plus d'un pied et demi de large.

Nous sommes ainsi amené à dire quelques mots des muletiers, de la place qu'ils tiennent sur la route et qui est, de beaucoup, la première, sur le rôle essentiel qu'ils jouent dans le trafic des marchandises comme dans celui des voyageurs. L'époque à laquelle nous sommes arrivés, c'est-à-dire les dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle, marque bien semble-t-il, l'apogée de leur importance, on peut dire de leur puissance. Les grands travaux entrepris par le roi Victor-Amédée III, en vue de rendre carrossable sur tout son parcours la route Nice-Coni ne seront terminés qu'à la fin du siècle, et, même alors, il s'en faudra encore de long temps avant qu'ils n'apportent tous les résultats escomptés.

Il semble bien d'autre part que le mouvement commercial ait atteint à cette époque, le plus haut degré de son développement. Par un mémoire très documenté, datant de 1780, nous pouvons nous faire une idée assez précise de la nature et de la quantité de marchandises qui constituaient le trafic normal entre Nice et Coni dans les années précédentes. Il nous montre que chaque année, le nombre de mulets chargés partis de Nice s'élevait, année

(1) Les *coulants* ou *collants*, jouent, pour la traversée du col de Tende, un rôle d'auxiliaires analogue à celui des « gueyeurs » pour la traversée du Var. Mais leur activité ne paraît pas avoir donné lieu aux mêmes plaintes de la part des voyageurs.

(2) LALANDE : *Voyage en Italie*, et Roland DE LA PLATIERE : *Lettres de Suisse et d'Italie*, mentionnent également l'emploi des *lèzes*, appelés aussi « *slittes* » et connus ailleurs sous le terme de « ramasse ». Certains Anglais, paraît-il s'en faisaient une partie de plaisir, et déjà un sport, notamment à Lanslebourg, en Savoie, mais d'autres n'avaient jamais pu se résoudre à l'adopter (Cf. BARÉTY, dans *Nice Historique*, 1913, p. 278).

On trouvera dans FRESIA, *op. cit.*, la reproduction d'un de ces *slittes*, mais perfectionné, à 4 places, qui a servi jusqu'en 1862 aux cantonniers employés sur le col de Tende et qui est actuellement conservé au magasin du Génie civil à Limone.

moyenne, à plus de 16.000, comportant environ 320.000 rubs (1) de marchandises diverses. Mais à ces chiffres doivent s'ajouter ceux de 600.000 rubs de sel, avec un nombre de mulets en conséquence. On voit, en tenant compte des passages au retour, des transports de bagages et divers pour voyageurs, quel mouvement en résultait et de quel secours pour l'économie du pays pouvait être l'élevage des mulets, l'emploi de main-d'œuvre diverse, vente de fourrage, etc...

Les muletiers étaient, dans leur grande généralité, originaires de Limone, de Tende, de La Briga. Les mulets provenaient des mêmes localités, du moins ceux-là étaient « les seuls en état de résister l'hiver et de passer la colle ». Les petits mulets, mules et ânes, dont le Comté de Nice était rempli et qui servaient pour les terres, ne pouvaient être utilisés pour le portage que dans les périodes où ils n'étaient pas employés à la campagne et seulement jusqu'à Breil.

C'étaient donc de véritables caravanes de mulets qui sillonnaient la route et qui devaient lui donner au passage tant de vie et de pittoresque. Sulzer, dans son voyage, croisa un de ces convois, dans la montée du col de Braus, dans l'endroit où les lacets de la route se superposent comme les marches d'un escalier gigantesque, et il trouva la scène « délectable, avec ces mulets cheminant les uns en haut et comme au-dessus de la tête, les autres au-dessous, et comme à ses pieds ». Et il la compare joliment à « une espèce de ballet dont les innombrables sonnettes attachées au cou des mules formaient la musique. » (2).

Le nombre et l'importance de ces convois était encore plus grand lorsque la circulation s'était trouvée quelque temps arrêtée pour une cause quelconque. C'est ce qui arriva ce jour-là, où la quantité de mulets rencontrés par Sulzer fut extraordinaire « parce que la neige étant tombée sur le col de Tende avait tellement encombré le passage qu'il était resté fermé durant trois jours. »

\*\*

La Révolution Française avec les conquêtes napoléoniennes qui s'ensuivirent et qui devaient modifier si profondément tous les rapports et relations entre les différents États, allait presque tout de suite avoir une répercussion considérable dans notre région.

Par suite de la réunion du Comté de Nice à la France, en 1792-94, la route de Tende perdit son caractère spécial, cette sorte de primauté et de prestige qu'elle présentait lorsqu'elle constituait le lien, le trait d'union entre Turin, capitale du royaume et Nice capitale de la province, et le seul port du Piémont.

Elle n'en conserva pas moins durant cette période un intérêt considérable, de l'estimation même du meilleur juge, le préfet Dubouchage qui la signalait

(1) Le rub équivaut à 9 k. 225 en Piémont. — Pour les détails sur le trafic en question, cf. *Nice Historique*, 1938, p. 164 sq.

(2) L'usage d'attacher des sonnettes ou grelots au cou des mulets paraît avoir été très général dans le pays. Lors du séjour que fit à Nice la princesse Pauline, en 1807, où elle logeait rue de France, elle se plaignit vivement « du bruit que font les sonnettes des mulets qui passent continuellement sur la route pendant la nuit, ce qui nuit essentiellement au repos dont elle a besoin ».

Il s'agissait des mulets « venant principalement des moulins à huile et autres des environs de la ville ».

A Grasse également, où Pauline avait fait auparavant un court séjour, « les mulets qui portent leurs olives au moulin avaient dû, au témoignage de l'historien local Senequier, être dépouillés de leurs sonnettes retentissantes ».

« comme une des deux plus importantes sous le rapport politique, commercial et militaire » et comme « la communication la plus utile au département pour son agriculture, son commerce et son industrie. » Aussi ne cessera-t-elle pas, durant toute cette période, d'être l'objet de soins incessants, pour la mettre en état de remplir son rôle indispensable.

Les opérations militaires qui se déroulèrent à partir de 1792 dans la région des Alpes et de l'Italie du nord ne manquèrent pas de provoquer une utilisation intensive de la route par un mouvement continu de troupes, de fonctionnaires, de transports en tout genre. En 1810, nous voyons le Maire de Sospel demander à être autorisé à porter le costume réservé officiellement aux maires des communes de 5.000 habitants, en se prévalant du fait que « la situation topographique de cette ville sur la grande route... donne souvent lieu au passage des troupes et convois militaires, et nous fournit l'accès au fréquent passage de personnages de marque et de beaucoup d'étrangers. »

Parmi les passagers de marque en cette période, il n'en est pas de plus connu que la princesse Pauline, sœur du grand Napoléon, et dont le voyage ait occasionné plus de préoccupations aux autorités des deux côtés des Alpes, au printemps de l'année 1808. C'est le 4 avril que le Ministre de l'Intérieur prévenait enfin le Préfet Dubouchage que le prince Borghèse, nommé gouverneur général des départements au delà des Alpes, vient retrouver à Nice, où elle avait passé l'hiver, la princesse, son épouse, pour aller avec elle prendre possession de son gouvernement. Le 12, le prince arrive à Nice. Le départ a lieu le 19, l'itinéraire étant ainsi fixé: premier jour, coucher à Sospel; le deuxième, à Tende; le troisième, à Limone ou à Coni. Une garde d'honneur à cheval, formée dans le département, escorte leurs Altesses jusqu'à Tende. Pas d'incident fâcheux, sauf pour un mulet qui meurt à l'Escurène « par suite de la violence extrême avec laquelle on l'a fait marcher. » Le 21, le col de Tende, que le Maire a fait déblayer des neiges pour en favoriser le passage, est heureusement franchi. Le convoi ne comprenait pas moins, d'après la chronique, de sept voitures surchargées de bagages, plus une chaise à porteurs, sans doute à l'usage de la princesse pour lui éviter les fatigues du voyage. Le nombre et l'importance de ces bagages était digne, on le voit, de celle que l'on a appelée « la reine des colifichets ».

Plus considérables encore étaient ceux qu'expédiait quatre ans plus tard, par la même voie, le roi d'Espagne détrôné, Charles IV, lorsqu'il se rendit à Rome pour y résider avec sa famille. Le roi lui-même ne prit pas la route de terre, mais le 28 mai arrivait à Nice de Marseille un convoi de 35 personnes de sa suite avec 7 voitures, qui prirent la route du col de Tende, bientôt suivi d'un deuxième convoi de 70 personnes attachées à S. M., dont « la confesseuse de S. M. la reine Marie-Louise et trois dames d'honneur de S. M. la reine des Espagnes. » Tout ce monde traînait à sa suite six voitures, deux fourgons, deux charrettes, 24 chevaux de selle et 44 mulets de trait.

On voit par ces détails que la route était à ce moment praticable aux voitures et charrettes, mais il ne faudrait pas en conclure que les conditions de transport aient été radicalement transformées et que la substitution du roulage au portage à dos de mulets fût générale. En réalité, l'amélioration obtenue était loin d'être complète, et n'intéressait guère que certaines parties du parcours et une seule saison de l'année.

En 1811, le Maire de Nice, répondant à une demande de renseignements, déclare que du côté du Piémont « les objets viennent généralement à dos de mulet, sauf en été où ils arrivent sur de petits chariots ». Le point sensible est toujours le col, au sujet duquel, en 1813, l'ingénieur en chef de la Stura, s'exprime ainsi: « Le col de Tende n'est praticable aux voitures que 6 mois

de l'année; pendant les 6 autres mois, la route actuelle qu'on nomme chemin d'été n'est pas même praticable aux mulets à cause des tourmentes auxquelles elle est exposée et des avalanches qui la rendent dangereuse en certains points. On suit alors le chemin d'hiver qui est un sentier fort roide, mais à l'abri des tourmentes et des avalanches. »

Du reste, diverses circonstances concouraient à réduire, durant toute cette période, le trafic des marchandises. Le coup le plus dur avait été porté par les mesures administratives réglementant le commerce du sel et confiant à une Régie nationale la distribution de cette denrée, élément essentiel, nous le savons, du transport muletier. Aussi, l'application de cette mesure n'avait-elle pas été sans provoquer une certaine émotion. Ainsi, en brumaire an XIII, des muletiers, au nombre de 150 environ, avec 400 mulets chargés de sel, se trouvant arrêtés par la Douane, à la sortie de Tende, foncèrent sur le barrage qui leur était opposé et s'ouvrirent passage par force. Le Maire dut demander l'envoi d'un détachement d'hommes de troupe, avouant « qu'il a peu à compter sur les gardes nationales (du pays) qui ressentent tous généralement un avantage réel dans le passage du sel qui de tout temps a été un des principaux moyens d'existence pour nos habitants. »

\*  
\*\*

1814. — L'Empire s'écroule et le Comté de Nice et le Piémont retournent sous la domination de la maison de Savoie. Mais il s'en faut que la situation redevenue en tous points ce qu'elle était sous l'ancien régime. L'adjonction de Gênes au royaume de Piémont-Sardaigne va continuer à offrir un débouché sur la mer, plus commode et plus avantageux que la route de Nice « longue, coûteuse, difficile, écrit le comte Balbo à ce moment, et qui ne se fait encore qu'à dos de mulet ».

Cependant cette route prend de plus en plus le caractère de « voie nourricière de la ville de Nice et des autres villes du littoral », mais elle reste encore de « vitale importance pour le commerce de Nice et aussi pour ne pas laisser dans l'isolement par rapport au Piémont le Comté tout entier, ainsi que l'extrémité occidentale de la côte ligurienne ». Aussi, se préoccupe-t-on à Turin de remédier à ses défauts, surtout en ce qui concerne le passage du col, qui est toujours l'écueil du voyage. On reprend, en les renforçant encore, les mesures indispensables pour la sécurité: entretien de *collanti* et d'équipes de muletiers pour tracer la voie dans la neige, signalisation et balisage de la route, installation de refuges et maisons de cantonniers. On voit là une véritable administration avec un directeur du passage et agents de tout ordre avec un matériel approprié, notamment les « slittes » ou « lèzes ».

Mais il apparaît de façon toujours plus évidente que la seule solution du problème est celle qui a été envisagée dès le xv<sup>e</sup> siècle, entreprise, puis abandonnée maintes fois, le percement du tunnel (1). Etudes et pétitions en ce sens se succèdent sans interruption, mais il faudra attendre jusqu'en 1882 la réalisation, par le Gouvernement italien, de cette œuvre si utile pour assurer la communication avec la vallée de la Roya et avec Vintimille que l'annexion du Comté de Nice à la France, entre temps, a presque isolée.

L'achèvement de ce travail, qui facilite si grandement la circulation des marchandises en permettant enfin leur transport par charrettes de façon régulière et continue de Turin jusqu'à Nice, va porter un coup décisif à la

(1) L'intention de creuser un tunnel sous le col de Tende, et diverses tentatives faites en ce sens se révèlent dès 1614, puis à mainte période, en 1624, 1672, 1784, mais toujours sans résultat.



pratique séculaire du « portage », qui allait en déclinant depuis le début du siècle. Mais bientôt le « roulage » lui-même, ce progrès si longtemps espéré et si difficilement réalisé, va être supplanté à son tour par la construction du chemin de fer, déjà envisagée en 1856 (1), réalisée et complètement achevée jusqu'à Nice en 1928, qui va doubler la route et lui enlever tout le gros trafic; et l'on voit ainsi, en quelques années, la traction mécanique se substituer, presque sans transition, au mode ancestral et primitif du transport muletier.

Il semble bien, à ce moment, que la route, objet de tant de préoccupations au cours des siècles, doive tomber dans l'abandon. Mais ici comme ailleurs, après une période de vie ralentie, de somnolence, la route va reprendre son animation d'autrefois, une vie nouvelle adaptée à un nouveau mode de locomotion, l'automobile, et au développement toujours croissant du tourisme.

Comme tout au long de son histoire, le sort de la route de Tende est étroitement lié aujourd'hui à l'activité et à la prospérité de Nice et du pays niçois, et de bonnes relations entre les deux versants des Alpes. Porte de la France, ouverte vers une Italie nouvelle, enfin réconciliée, Tende aura encore un beau rôle à remplir.

L. IMBERT.



*Vue de Tende*  
Ex. de l'Album de Lorcois, 1812 (Cl. du Musée Masséna)

(1) Cf. L. IMBERT : *Les origines du « Nice-Coni »* (Armanac nissart, 1929, p. 39).