

après. Bien qu'en 1835 encore cette route ne fut point « route royale » (sauf de Nice à Menton) on lit dans les Guides d'alors qu'« elle n'en pas moins très praticable pour les voitures les plus fortes » et que « des relais, composés de 10 à 15 chevaux, se trouvent partout organisés, sous l'inspection de l'administration générale des postes ».

Vers 1850, il y avait pour Gènes trois services par jour.

Le *Courrier Malle-Poste* partait de l'Hôtel des Etrangers, à 11 h. 1/2 du matin.

Celui des *Messageries Nationales* partait de l'Hôtel d'York, à 4 heures du matin.

Le *Service des Maîtres de Poste* partait de la maison Lanciarés, rue du Pont-Neuf, à 5 heures du matin.

Le trajet se faisait en 24 heures.

En 1848, le prix du voyage de Nice à Gènes en *berlines de commerce en poste* était de 24 francs dans le premier coupé, de 22 francs dans le second et de 20 francs dans l'intérieur.

Disons pour finir que la voie ferrée de Nice à Monaco fut ouverte le 19 octobre 1868 ; celle de Monaco à Menton le 6 décembre 1869 ; celle de Menton à Vintimille le 11 mars 1872.

DE NICE A TURIN PAR LE COL DE TENDE

Du jour où le Comté de Nice fut rattaché aux Etats de Savoie (1388) ses relations avec le Piémont prirent naturellement une plus grande extension. Mais le chemin, fort mauvais d'ailleurs et souvent impraticable, qui reliait notre ville à la métropole de Turin par le col de Tende (le plus important de la chaîne des Alpes-Maritimes) traversait alors des territoires qui ne dépendaient pas des ducs de Savoie. Ceux-ci, en effet, ne possédaient pas encore le comté de Tende. Aussi Niçois et Savoyards, et en particulier les fermiers de la gabelle de Nice, étaient-ils souvent l'objet d'exactions et d'avaries de la part du châtelain de Tende. Pour échapper à cette sujétion, Amédée VIII fit construire une route muletière par Tourrettes, Levens, Utelle, Lantosque, Roquebillère et Saint-Martin-Vésublie qui aboutissait à Coni sans passer par aucun territoire qui échappât à sa domination. Elle fut achevée en 1434.

Ce ne fut qu'après la réunion du Comté de Tende à la Savoie — quand Henriette, duchesse du Maine, dernier rejeton des Lascaris de Tende, eût vendu ses droits à Emmanuel-Philibert, en 1579, pour cinquante mille florins d'or (1)

(1) Bosio, *La Province des Alpes-Maritimes*, p. 126.

— que les ducs de Tende. Les tr La route suit la la Pointe-de-Co traverse. De l'E de la Bevera et de Brouis, desc et gagne, par le nombreux lacets inscription grav Saorge, célèbre La route air grande partie d de nouveaux et tures. Mais la n notamment le Lande :

« On n'ass à Turin et de T jusqu'au mois d tagne de Tende croit qu'il en se Tende d'un côté ter leurs voitures mois de l'hiver, percé aura, suiv hauteur. Il faud le roc dans des possible morale

« De Nice en voiture.

« Le Col village de mèm gne qui est la jusqu'à 20 pieds montagne, on t

(1) Durante (H de la Révolution ne

(2) On était ob ou en litière on en p

(3) Une toise va

— que les ducs purent entreprendre la construction d'une bonne route par le col de Tende. Les travaux en furent commencés en 1593, sous Charles-Emmanuel I^{er}. La route suit la rive gauche du Paillon jusqu'à la Font-de-Jarrier, au dessus de la Pointe-de-Contes. Elle se dirige, de là, vers le village de l'Escarène qu'elle traverse. De l'Escarène, elle monte au col de Braus, redescend dans la vallée de la Bevera et passe à Sospel. Elle s'élève ensuite à nouveau, franchit le col de Brouis, descend dans la vallée de la Roya, à la Giandola, en amont de Breil et gagne, par les gorges de Saorge, Fontan, le village de Tende et, après de nombreux lacets, le col de ce nom d'où elle dévale sur Limone et Coni. Une inscription gravée dans le roc, sur les bords de la Roya, en face du château de Saorge, célébra longtemps cette victoire sur la nature. (1)

La route ainsi ouverte ne fut, pendant longtemps, pas carrossable dans une grande partie de son parcours (2). En 1780, Victor-Amédée III faisait exécuter de nouveaux et importants travaux pour la rendre vraiment praticable aux voitures. Mais la neige empêchait encore celles-ci de passer les points élevés et notamment le col de Tende pendant l'hiver. Voici en effet ce qu'écrivit de La Lande :

« On m'assure que les carosses et les voitures de tout genre ont été de Nice à Turin et de Turin à Nice sur une distance de 30 lieues depuis le mois d'août jusqu'au mois d'octobre 1784. La quantité de neige qui couvrit ensuite la montagne de Tende rendit le chemin impraticable, si ce n'est pour les mulets ; on croit qu'il en sera de même tous les hivers, et que les voyageurs, arrivés à Tende d'un côté, et à Limon de l'autre, seront toujours obligés de faire démonter leurs voitures pour les faire transporter par les mulets, pendant trois à quatre mois de l'hiver, ou de se faire porter, jusqu'à ce qu'on ait percé la montagne. Ce percé aura, suivant le projet, 1.200 toises (3) de long et 3 1/2 en largeur et en hauteur. Il faudra soutenir les terres à des profondeurs effrayantes, et creuser le roc dans des épaisseurs très considérables ; mais cet ouvrage immense est-il possible moralement parlant ?... »

« De Nice à l'Escarène il y a 4 lieues de beau chemin que l'on faisait déjà en voiture.

« Le Col de Tende est un passage fameux, situé au-dessus d'un gros village de même nom ; c'est à une lieue de ce village que commence la montagne qui est la plus élevée de cette route ; la neige s'y accumule quelquefois jusqu'à 20 pieds d'épaisseur. On monte pendant trois heures. A la moitié de la montagne, on trouve une maison considérable où est un détachement de soldats

(1) *Durante (Histoire de Nice, t. II, p. 392)* la donne telle qu'on pouvait la lire avant que les troupes de la Révolution ne l'aient détruite en 1794.

(2) On était obligé d'embarquer sa voiture pour la faire passer à Gênes, et arrivé à Coni sur un mulet ou en litière on en prenait une de louage.

(3) Une toise valait 6 pieds, soit 1^m.949.

chargés d'empêcher la contrebande et de veiller à la sûreté de la route ; il y a aussi une auberge nommée la *Ca*, qui veut dire la maison, en langage du pays ; on y trouve des hommes appelés *Coulaux*, dont le métier est de frayer le passage avec des pelles, et d'aider les voyageurs, soit à monter, soit à descendre sur la neige qui est glissante et si dure que les mulets eux-mêmes ne pourraient s'y cramponner.

« Dès qu'on est au sommet on commence à descendre sans aucun intervalle de plaine. Ce sommet fait la limite du Comté de Nice et du Piémont. Il est presque toujours orageux ; on y éprouve la tourmente, ou un tourbillon de vent si violent, qu'il entraîne jusqu'à des mulets chargés, et aveugle les voyageurs, par la quantité de neige dont il les couvre en un instant.

« On ne découvre de là que des montagnes affreuses ; mais quand il fait beau l'on aperçoit la mer de Nice... Dès qu'on a passé le col de Tende, on trouve des fleurs, des prairies, des troupeaux ; ce passage est agréable en été ; on ne voit alors des neiges que sur les sommets les plus élevés.

« On emploie deux heures sur les mulets pour descendre jusqu'à Limon ; mais on peut en une heure descendre en *laise*, espèce de traîneau formé de quatre pièces de bois fort légères ; le voyageur se place au milieu, un *coulant*, placé sur le devant, gouverne avec ses talons, et ralentit le traîneau ; un autre placé sur le derrière, retient le voyageur par les épaules, sans quoi il courrait risque de tomber par dessus la tête du conducteur. Chaque coulant se paye 40 sous.

« Limon, où est la seconde couchée, est une petite ville, un gros bourg, habité par les muletiers et les coulants du canton. Le roi de Sardaigne y entretient 18 mulets uniquement occupés à frayer le chemin ; ils partent tous les matins, et ils sont suivis à l'allée et au retour par les voyageurs auxquels ils servent de guides, car ce parage est très fréquenté pour les sels de Sardaigne, les soies et les riz du Piémont. A Limon, les voitures commencent à rouler, les gorges s'élargissent ; et après avoir descendu deux heures on se trouve dans la plaine du Piémont qui continue jusqu'à Turin, et l'on arrive en deux heures à Coni.

« Le trajet de Tende à Limon se fait en six heures, on en met quatre ou cinq de Limon à Coni.

« Les mulets se payent 20 livres de Nice à Coni ; on donne 40 sous par jour au guide ; mais l'on paye six jours, trois pour aller, trois pour le retour.

« Les personnes qui ne veulent pas aller sur des mulets, ni *en laise*, se font porter dans des fauteuils de paille recouverts d'une toile cirée, qui est soutenue par deux cerceaux ; il y a une planche où l'on met les pieds. Cette chaise est portée par six ou huit hommes ; les deux qui sont aux brancards ont des bricoles ; les autres soutiennent une barre d'une main, et relèvent les porteurs de temps à autre ; ils marchent fort vite, ceux de derrière mettent le brancard sur les épaules dans les montées, et ceux de devant dans les descentes. On donne aux porteurs 4 livres par jour pour chacun. On compte trois jours pour

aller et trois jours équipages s'expédient jours à faire le mouton coûtent 15 livres ; on fait ce trajet de pays paye 7 livres 10 sous mais on ne paye rien

De La Lande *Lettres écrites de 1778* (Amsterdam qui parut en 1760) les éditions postérieures qu'on trouve ces jours Lande n'a-t-il jamais de la Platière, l'auteur réfère d'ailleurs) (1)

« Pressés par caravane, et notre tique, un prêtre, un Sardaigne et moi avant le jour, on se rapproche, on t d'analogie.

« Avec cette jours avec un grand Sarde, a bientôt de cultiver et d'acquiescer. Je dois à l'avenir qui meut ses lettres, me disait-touche ; ce sont de naturaliser ; mais que des jouissances pourrai-je être ren-

« Le torrent qui chemine pendant tout le trajet où il peut l'âtre, agreste et sa-

(1) Le Paillon.

alier et trois jours pour revenir, lorsqu'on se fait porter de Nice à Coni ; les équipages s'expédient un jour d'avance par des muletiers qui emploient quatre jours à faire le même trajet : les chaises dans lesquelles on va de Coni à Turin coûtent 15 livres ; on en donne huit de plus lorsqu'on les fait venir à Limon ; on fait ce trajet dans un jour et demi, ou dans un jour ; si l'on prend la poste on paye 7 livres 10 sous pour deux chevaux, et l'on donne 10 sous au postillon, mais on ne paye pas d'avantage quand même on serait trois dans la chaise. »

De La Lande, dans cette description, s'est inspiré beaucoup de celle des *Lettres écrites de Suisse, d'Italie, de Sicile et de Malte en 1776, 1777 et 1778* (Amsterdam. 1780). En effet, la première édition du *Voyage* de de La Lande, qui parut en 1769, ne dit rien de toute cette partie de l'Italie. Ce n'est que dans les éditions postérieures à la publication des *Lettres de Suisse et d'Italie* qu'on trouve ces renseignements sur la route de Tende. Peut-être même de La Lande n'a-t-il jamais fait cette partie du voyage ? En tout cas, le récit de Roland de la Platière, l'auteur des *Lettres de Suisse et d'Italie* (auquel de Lalande se réfère d'ailleurs) est beaucoup plus vivant et a toute la saveur de l'original.

« Pressés par le temps, ou invités par la Compagnie, nous avons grossi la caravane, et notre cavalcade est de huit personnes : trois officiers, un domestique, un prêtre, un jeune homme, le directeur des fabriques de tabacs de Sardaigne et moi. Comme il est d'usage dans les voitures publiques de partir avant le jour, on s'est salué sans intérêt, on a cheminé sans mot dire ; puis on se rapproche, on tâte son monde, on s'accroche enfin où il se trouve le plus d'analogie.

« Avec cette douce urbanité d'une société aimable, qui ne s'allie pas toujours avec un grand nom, M. le baron de Grimaldi, officier aux gardes de S. M. Sardie, a bientôt décélé son goût des belles connaissances, qu'il est aussi avide de cultiver et d'approfondir, que s'il n'avait que cette ressource pour se distinguer. Je dois à l'ardeur de savoir qui agite son esprit, et à la douceur du sentiment qui meut son âme, tout le charme de cette traversée. Les sciences et les lettres, me disait-il, sont les doux enfants du loisir : le bruit des armes les effarouche ; ce sont des plantes dans un climat exotique, elles ne sauraient s'y naturaliser ; mais elles ont cela de commun avec l'agriculture, qu'elles n'offrent que des jouissances qui même se secondent et s'accroissent mutuellement : quand pourrai-je être rendu à ma terre natale !

Felices nimium sua si bona norint
Agricolae !

« Le torrent qui passe sous la ville (1) trace la route de la montagne. On chemine pendant trois heures dans une sorte de gorge, à travers un pays cultivé partout où il peut l'être, où les oliviers dominant, et qui devient de plus en plus âpre, agreste et sauvage. Vient ensuite une haute montagne, contre laquelle la

(1) Le Paillon.

route est en un si grand nombre de terrasses qui se replient les unes sur les autres, qu'on voit pendant une heure pendre sur sa tête ceux qui ont précédé et qu'un faux-pas rejeterait loin de ceux qui suivent. Dans cette exposition au Midi, elle n'est point sans culture ; bientôt les rochers grossissent et se multiplient ; on trouve des marbres, du granit : mais rien de scabreux, point d'accidents ; quelques grains çà et là qui ne sont pas mûrs à la fin de juillet ; peu d'habitants ; des troupeaux de petites chèvres qui gambadent sur ces rochers.

« Il nous a fallu sept à huit heures de marche pour arriver à Soupelle (1) dans un vallon au bas de la montagne dont je viens de parler. On ne saurait nulle part manger plus salement, ni faire un plus mauvais diné (2) ; cependant le village est de 3.000 âmes, et le passage très fréquenté par les muletiers : ils s'y en trouvaient un grand nombre en ce moment, portant à Turin du bagage, des marchandises et surtout du sel. Ces mulets vont plus vite encore à la descente qu'à la montée.

« Après quatre heures de marche, dans un pays maigre, sur une montagne escarpée, par une route faite à grands frais, nous sommes arrivés à la Giandola, où le gîte est bon.

« La bande s'est encore accrue dans la matinée et nous nous sommes acheminés en nombre dans la partie de la route la plus pittoresque, taillée dans la montagne en forme de tranchée immensément profonde, soit par l'éternel courant d'une rivière très rapide, soit de main d'homme. De petits parapets, des espèces de trottoirs quelquefois en l'air ; des ponts, dont un seul coupé interromperait toute communication, fournissent uniquement au passage, et ne permettent pas toujours aux cavaliers, ou aux muletiers, de se croire sans risques. Bientôt on ne trouve plus d'oliviers ; ils sont remplacés par le pin et le châtaigner, beaucoup plus abondants de l'autre côté du Col de Tende. Un château fort domine ce chemin, d'une situation où une poignée de monde pourrait arrêter une armée.

« Tende est un gros village. . . Il faut ensuite monter pendant trois heures, et descendre pendant deux pour arriver à Limon lieu de la couchée. Un peu avant la moitié de la montée, on trouve un corps de garde où, l'hiver seulement, on place un détachement de trente hommes commandé par un officier. Cette troupe a pour objet, non seulement la sûreté de la route, mais elle doit assister les voyageurs ; dans l'hiver, il en meurt presque toujours quelques-uns égarés, perdus, gelés (3) ou enterrés dans les neiges, tandis qu'en cette saison (4) le passage est leste, et même agréable pour les curieux.

(1) Sospel.

(2) Tout cela est bien chargé.

(3) J'ai connu, dans mon enfance, le fait d'un soldat qui revenant dans ses foyers, eut les pieds gelés en traversant le Col de Tende.

(4) Juillet 1770.

« Dès que les premiers voyageurs en arrivent au corps de garde pour le passage, on leur fait passer par la voie. C'est principalement que les avalanches font quelquefois de 10, 15, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110, 120, 130, 140, 150, 160, 170, 180, 190, 200, 210, 220, 230, 240, 250, 260, 270, 280, 290, 300, 310, 320, 330, 340, 350, 360, 370, 380, 390, 400, 410, 420, 430, 440, 450, 460, 470, 480, 490, 500, 510, 520, 530, 540, 550, 560, 570, 580, 590, 600, 610, 620, 630, 640, 650, 660, 670, 680, 690, 700, 710, 720, 730, 740, 750, 760, 770, 780, 790, 800, 810, 820, 830, 840, 850, 860, 870, 880, 890, 900, 910, 920, 930, 940, 950, 960, 970, 980, 990, 1000.

« Du Col même, pendant, dès qu'on est arrivé, on se dirige vers les hautes montagnes de la Savoie.

Limon forme de troupe. Les voitiers ne peuvent mieux de prendre les hautes montagnes s'abaisse pour toujours dans la vallée.

« J'ai dit qu'on m'a dit qu'il y a des mulets : ici (à Limon) on les répare dans le village, parce qu'on ne les répare pas ailleurs.

« En trois ou quatre jours, on peut aller de Tende à Turin, et de Turin à Tende.

« Il n'y a pas de routes dans le Nord, toutes dans le Nord.

« La vie n'est pas facile, mais elle est intéressante.

« Pour quatre jours, on peut aller de Tende à Turin, et de Turin à Tende.

« un jour et de bon matin, on peut aller de Tende à Turin, et de Turin à Tende.

« trente-deux mille, on peut aller de Tende à Turin, et de Turin à Tende.

A l'occasion du passage du Col de Tende, on arrive aussitôt à Turin.

« Il arrive aussitôt à Turin, on arrive aussitôt à Turin.

« Le dépôt principal est à Turin. Les murailles de Turin, ancienne rue de Turin, sont très belles.

(2) C'est le prix que l'on paie pour le passage du Col de Tende. On fait défiler les troupes, mais avec de la difficulté.

(3) De La Lande, à Turin, dans l'ouvrage de Genis, du côté de la Savoie, extrêmement rude ; on en descend en traîneau lorsqu'il y a de la neige ; on n'est guère que du côté de Turin.

De La Lande continue de parler du Piémont. . . Et de celui du livre de Roland.

« Dès que les premières neiges ont couvert la route, et jusqu'à ce que quelques voyageurs en aient tracé une nouvelle sur elles-même on sonne la cloche du corps de garde pour rappeler les malheureux égarés et les remettre sur la voie. C'est principalement dans la vallée, entre le village et le Col de Tende, que les avalanches font périr le plus de voyageurs et de mulets, par bandes quelquefois de 10, 15, 20.

« Du Col même, on voit la mer de Nice. Il fait toujours froid sur ce sommet. Cependant, dès qu'on l'a passé, on trouve des prairies, des troupeaux : les plus hautes montagnes sont gazonnées, et diverses fleurs y donnent un bel émail.

Limon fournit beaucoup de muletiers il a un détachement de troupes. Les voitures commencent à y rouler. Cependant il convient toujours mieux de prendre les mulets jusqu'à Coni Les gorges s'élargissent, les montagnes s'abaissent et après deux heures encore de descente, on se trouve pour toujours dans la plaine.

« J'ai dit qu'on transporte les sels de la Sardaigne par Nice, à dos de mulets : ici (à Limon) ou à Coni on les recharge pour les conduire à Turin ou les répandre dans le Piémont (1). Ce transport de Nice se fait à grand marché, parce qu'on ne le prend qu'en retour des riz de la plaine et des soies de la montagne qu'on débouche par cette voie et quand on ne trouve rien de mieux.

« En trois ou quatre heures on arrive à Coni. La route est belle, le pays bon et bien cultivé

« Il n'y a cependant point de rizières dans ces cantons ; elles sont toutes dans le Novarais, le Verceillois et autres contrées voisines.

« La vie jusqu'ici est à 30 sous par repas (2) matin et soir ; assez bien servi, mais toujours accomodé à l'italienne, fromage, ail, etc. Prix fait pour quatre dans une voiture à autant de places, et être rendus à Turin en un jour et de bonne heure, nous payons 20 livres, un louis d'or. On compte trente-deux milles de Piémont, 15 à 15 lieues communes de France. »

A l'occasion du passage du Mont Cenis, revenant sur la descente du Col de Tende du côté du Piémont, Roland de la Platière s'exprime ainsi :

« Il arrive aussi qu'on ramasse (3) au Col de Tende mais seulement du

(1) Le dépôt principal des sels se faisait à Nice dans le local occupé actuellement par la salle de la Bouche de Pain. Les murs sont imprégnés de sel, et supportent difficilement de nouveaux crépis. (Rue Jules-Gilly, ancienne rue du Sénat).

(2) C'est le prix que payaient nos parents dans la première moitié du XIX^e siècle lorsque dans le cours de leur voyage ils logeaient à Coni, au fameux Albergo della Barra di ferro : hors-d'œuvre et dessert compris on faisait défilier vingt-cinq plats dans chaque repas. L'hôtellerie existe encore avec sa vieille réputation mais avec de nouvelles exigences.

(3) De La Lande, à la page 37 du tome 1^{er} de son *Voyage en Italie* dont plusieurs passages se trouvent reproduits dans l'ouvrage de Roland, s'exprime ainsi au sujet de ce mode de transport au versant du Mont Cenis, du côté de la Savoie : « La montée est douce en sortant de Lanebourg, mais elle devient bientôt extrêmement rude ; on emploie une lieue de temps pour aller au hameau des Ramasses ; cependant l'on en descend en traîneau lorsqu'il y a de la glace, dans 10 ou 20 minutes, cela s'appelle *se faire ramasser* ; ce n'est guère que du côté de la Savoie que l'on ramasse, parce que du côté du Piémont le chemin est plus inégal. »

De La Lande continue ainsi : « Il arrive aussi qu'on ramasse au Col de Tende, mais seulement du côté du Piémont . . . » Et durant 29 lignes le texte est exactement la reproduction, sans guillemets, de celui du livre de Roland.

côté du Piémont. Les traîneaux, composés de quelques branches d'arbre, sont fort simples ; il ne s'y place ordinairement qu'un voyageur et le conducteur, suivant la grandeur. Cependant on s'y met jusqu'à trois ou quatre, toujours dirigés par un seul homme qui, au moyen des crampons de fer attachés à ses souliers, arrête le traîneau quand bon lui semble. Il se renverse alors sur la personne qu'il conduit, pour éviter que le choc inattendu qui pourrait le jeter en avant, et même renverser et culbuter le traîneau, ne produise cet effet. La neige durcie et brisée par la rapidité du traîneau s'élève quelquefois et s'é lance contre le visage à en affecter la vue ; ce qui, joint à la résistance de l'air condensé et froid, fait qu'on n'y tient guère dans ces instants, sans fermer les yeux. Plusieurs personnes ont tellement été effrayées à la vue de ce spectacle qu'elles n'ont jamais pu se résoudre, m'ont-elles dit, à se faire ramasser. J'en ai vu d'autres qui *en font une partie de plaisir. Un Anglais a passé huit jours à Lansbourg pour se faire ramasser deux ou trois fois par jour.* »

Le docteur Rigby fit la route dans l'été de 1789. Ses premières impressions ne furent point heureuses.

« Je vous écris dans une auberge d'un petit village des Alpes, à dix milles environ de Nice, sur la route de Turin. Notre façon de voyager est changée depuis que nous avons quitté la France, et vous pouvez croire qu'elle ne s'est pas améliorée. En France, nous trouvions à chaque relai des chevaux généralement bons ; les postillons étaient très attentionnés et polis et, si nous le désirions, nous pouvions faire cent milles par jour ; mais à Nice, nous fûmes obligés de passer un marché avec le postier ou celui qui loue les chevaux et s'appelle « la poste » pour nous faire franchir les Alpes sur un trajet de soixante milles environ, ce qui se fait toujours ici avec les mêmes chevaux et demande habituellement trois jours. Et comme nous dûmes prendre six chevaux et un pour le domestique, ce drôle sans conscience, nous demanda vingt-quatre louis et demi pour ce voyage ; après quelques hésitation, il consentit à en recevoir dix, et je crois qu'il nous a encore trompés. »

Mais après avoir récriminé contre la lenteur avec laquelle le menaient les postillons, il se fit « à cette manière de voyager, car de fait, la nature du pays n'en permet point d'autre. »

Il donne une description animée des paysages, sans oublier le point de vue pratique. A Tende, se plaint-il, « nous trouvâmes la pire auberge et le pire traitement que nous ayons encore rencontré durant notre voyage. La maison était misérable, sans cheminée, sans vitres aux fenêtres et partout affreusement sale. Son propriétaire essaya d'abuser de nous de la façon la plus extravagante ; mais notre domestique qui était déjà venu ici, alla trouver le commandant qui obtint pour nous un meilleur traitement. » Il ne fut pas plus content de Coni, d'ailleurs : « Pauvre ville ; auberge dégoûtante » (1).

(1) *Op. cit.*, p. 171.

La route du Co
caise, la route nati
italienne par le cre
les neiges qui s'y a

Les services de
l'établissement de
à un niveau inféri
Tende. Le trajet e

La route du Col de Tende (devenue depuis l'annexion, dans sa partie française, la route nationale n° 204) fut par la suite très améliorée dans la partie italienne par le creusement d'un tunnel de 3.200 mètres, sous le col, afin d'éviter les neiges qui s'y amoncelaient.

Les services de voitures de Nice à Coni existèrent, comme on le sait, jusqu'à l'établissement de la voie ferrée Coni-Vievola, pour laquelle un second tunnel, à un niveau inférieur, fut percé, et qui rejoindra bientôt le tronçon Nice-Tende. Le trajet en voiture se faisait en 24 heures.



A. BARETY.