

## BASE DE DONNEES DES BIENS IMMOBILIERS

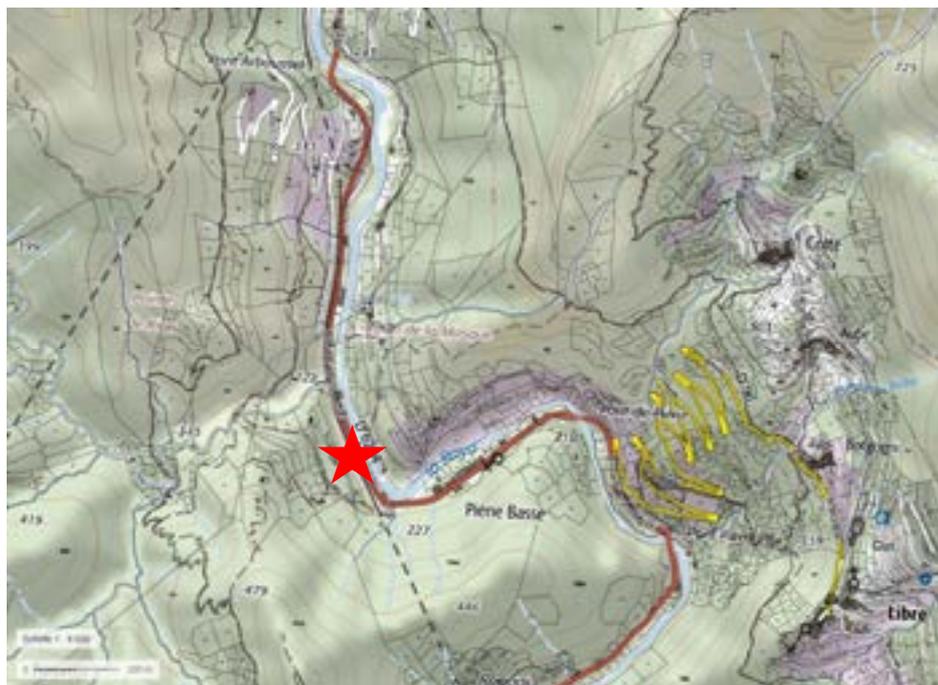
### Référencement du bien

|                          |   |
|--------------------------|---|
| <b>Code base données</b> | BR-1-l-f-En-A1-V1-4   |
| <b>Dénomination</b>      | Gare-pont FS de Piène-Basse à Breil-sur-Roya                                  |
| <b>Type</b>              | Bâtiment / Ouvrage d'art  |
| <b>Localisation</b>      | Breil-sur-Roya, hameau de Piène-Basse   |
| <b>Coordonnées GPS</b>   | 43°54'32" N – 7°3'03" E   |
| <b>Nature</b>            | Ensemble d'ouvrages à vocation complémentaire                                 |
| <b>Vocation initiale</b> | Civile / Industrielle   |
| <b>Vocation actuelle</b> | Sans affectation  |
| <b>Usage initial</b>     | Transport de passagers et de fret, douane                                     |
| <b>Usage actuel</b>      | Sans affectation  |
| <b>Propriétaire</b>      | SNCF  |
| <b>Protection légale</b> | Pas de protection officielle  |
| <b>Mots clés</b>         | Breil-sur-Roya, Roya, chemin de fer, gare, voie ferrée, hangar, train, viaduc |

### Informations sur la situation du bien

**Accès** La gare de Piène-Basse se trouve sur la route RD 6204, à la sortie nord du hameau de Piène-Basse.

**Éléments cartographiques**



Localisation de la gare-pont de Piène. (© geoportail.gouv.fr)

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| <b>Contexte /<br/>implantation</b> | <p>La gare-pont de l'ancien hameau frontalier de Piène-Basse est implantée au dessus de la route RD 6204. Un ouvrage d'art de type faux tunnel (pont) lui sert de fondation et permet la superposition de la gare et de la route sur un site étroit entre la Roya et le versant escarpé de sa rive droite.</p> <p>La gare comprend deux bâtiments principaux : l'ancienne gare passagers et l'ancien bâtiment des douanes.</p> |
| <b>Accessibilité externe</b>       | Accès limité en raison de la nature du parcours pédestre (pente raide au départ d'un petit parking dans le hameau, en bord de route, plus au sud)  |
| <b>Conditions de visite</b>        | <p>Visites réservées (propriété privée, ouvertures murées, danger signalé)</p> <p>Parcours en train de l'ensemble de la ligne accessible à tous et payant. Voir horaires sur les sites internet des exploitants (SNCF et Trenitalia)</p>   |

## Informations descriptives et historiques

|   |  |
|---|--|
| <b>Caractéristiques<br/>générales du bien</b>                 | <p>La gare de Piène a été construite pour desservir le hameau frontalier franco-italien de Piène-Basse, et les populations des hameaux dominants de Piène-Haute et de Libre.</p> <p>L'ensemble constitué par la gare de Piène et son soubassement de type pont recouvrant la route, près d'une ravine (ancienne frontière du Riou), dans une pente escarpée longeant la Roya, est exceptionnel, malgré son état d'abandon.</p>   |
| <b>Eléments d'intérêt<br/>historique et<br/>archéologique</b> | <p>Dès 1856, la construction d'une ligne de chemin de fer entre Cuneo et Ventimiglia fut mise à l'étude par le royaume de Piémont-Sardaigne</p> <p>En 1860, la séparation du comté de Nice, dont Breil et Fontan – Saorge, devenus français, a suspendu la réalisation effective de la ligne sur ces communes à l'accord de l'armée française. Le projet ne fut réellement concrétisé qu'après la première guerre mondiale.</p> <p>Le 16 mai 1914, la voie ferrée a été mise en service entre Ventimiglia et Airole. Les voies étaient posées jusqu'à Piène. En raison de la guerre, l'inauguration n'eut lieu qu'en 1928.</p> <p>Juin 1940 : le viaduc de Saorge et d'autres installations furent détruits.<br/>Novembre 1940 : après l'arrêt des combats, un viaduc temporaire permet la réouverture du trafic avec un service voyageurs réduit mais presque normal jusqu'au 15 août 1944. Durant l'occupation italienne (1942-43) des trains directs Torino – Nice circulaient.</p> <p>En 1947, la frontière fut déplacée de Piène à Fanghetto, et la gare de Piène entra dans le patrimoine de la SNCF.</p> <p>Le tronçon français de la ligne Cuneo - Ventimiglia ne fut pas restauré en dépit des promesses faites aux populations de Tende et Brigue avant le plébiscite. Après des décennies de demandes répétées des municipalités italiennes et françaises, la situation fut débloquée le 24 Juin 1970, avec la signature d'un accord franco-italien pour la reconstruction du chemin de fer, à charge de l'Italie.</p> <p>Mais lors de la remise en service de la ligne en 1979, la gare de Piène ne fut pas rouverte, et une seule des trois voies a été remise en place.</p> <p>Abandonnée depuis la seconde guerre mondiale, la gare de Piène ne fait l'objet d'aucune maintenance par son propriétaire. Après l'effondrement de la toiture, la SNCF a procédé à son « emballage », en 2017, pour prévenir les chutes de maçonnerie sur la voie ferrée ou sur la route.</p> <p>Jamais remise en service par la France, la gare abandonnée conserve toujours ses inscriptions en italien.</p> |
| <b>Eléments d'intérêt<br/>artistique</b>                      | <p>Bien que de dimensions modestes, la gare de Piène adopte le style architectural néoclassique des gares de la FS sur cette ligne. L'architecture de la gare de Piène se différencie donc des constructions de « style niçois » réalisées à la même époque par la compagnie PLM sur le tronçon français.</p> <p>La conception du pont – tunnel à arcades, signé du monogramme de la FS, ainsi que le soin apporté aux parements de maçonnerie de briques et de pierres à bossage, marient la force de l'ouvrage et de l'élégance des finitions.</p>   |

Il faut noter l'architecture moderniste de la sous-station électrique, vaste hall construit en bord de route pour alimenter la ligne.

### Autres particularités de la conception

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

La gare de Piène se trouve à la sortie nord d'un tunnel, sur un site très escarpé et potentiellement instable, ne permettant pas la création d'une plateforme assez large pour les trois voies et leurs aiguillages, ainsi que la gare frontière.

La création de l'ouvrage de soubassement, de type pont au dessus de la route a permis d'implanter la gare au niveau des voies ferrées.

Le premier bâtiment construit, gare des passagers, comprend trois niveaux, il hébergeait les bureaux de la police des frontières et les locaux du personnel.

Un second bâtiment à usage douanier, comprenant d'autres logements, a été ajouté pour la mise en service de cette gare frontalière.

Lors de l'installation de la traction électrique en 1931 en Italie (puis en France le 21 avril 1935), une sous-station électrique a été construite en contrebas de la gare pour fournir l'énergie. Faute de restitution de la traction électrique à la réouverture de la ligne en 1979, la sous-station est restée à l'abandon.

### 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 aout 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

Le rattachement à Breil des hameaux de Piène et Libre en 1947, la perte du service ferroviaire, puis l'automatisation de l'usine hydroélectrique, et enfin le départ des douanes, ont vidé le hameau de Piène-Basse de sa population. L'accès malaisé à la gare par une rampe forte dans un virage sur la route, ainsi que son assiette sur le pont-tunnel qui enjambe la RD 6204 pénalisent sa vente par la SNCF et la réaffectation de ce bel élément du patrimoine bâti, qui tombe en ruine par absence d'entretien.

#### Traditions orales

Non documenté.

## Portfolio descriptif et historique

Dessins techniques Non documenté.

Imagerie historique



Gare de Piène en 1925. Seule la gare passagers est déjà construite. (collection JL Taylor)



Gare de Piène en 1930. (collection JL Taylor)



Soubassement – pont de la gare de Piène en 1930. (collection JL Taylor)



Gare de Piène désaffectée après la réouverture de la ligne de 1979. (collection JL Taylor)



Gare de Piène désaffectée après la réouverture de la ligne de 1979. (collection JL Taylor)

### Vues actuelles



Vue de la gare et de son ouvrage de soubassement – pont avant 2017. (cliché © Patricia Balandier)



*Vue de la gare depuis les hauteurs de la rive gauche de la Roya avant 2017. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vue du soubassement – pont depuis la rive gauche de la Roya. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vue de l'entrée sud du pont portant le monogramme de la FS. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vue de la gare et de son ouvrage de soubassement – pont, après la mise en place de son « emballage » de protection en septembre 2017. (cliché © Randonneurs de Breil)*



*Vue de la gare et de son ouvrage de soubassement – pont, après la mise en place de son « emballage » de protection en septembre 2017. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vestiges de la sous-station électrique de style moderniste. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vestiges de la sous-station électrique de style moderniste. (cliché © Patricia Balandier)*



*Vestiges de la sous-station électrique de style moderniste. (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<sup>e</sup> série, août 1975
- Braun Michel, *Le chemin de fer du Col de Tende*, Eisenbahn-Amateur, 152<sup>e</sup> 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 rivières*, n° 1715, Paris, novembre 1979
- Notices d'archives** Non identifiée.
- Liens internet** [https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione\\_di\\_Piena](https://it.wikipedia.org/wiki/Stazione_di_Piena)  
<https://structurae.info/ouvrages/ligne-nice-Ventimiglia-a-Cuneo-cuneo-par-breil-sur-roya>  
<http://www.stagniweb.it/Foto6.asp?File=tenda&Tipo=index&Righe=100&Col=5>
- Patrimoines Vermenagna-Roya corrélés** Ouvrages ferroviaires PLM de Breil-sur-Roya  
Ouvrages ferroviaires PLM de Fontan - Saorge  
Gare 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 :