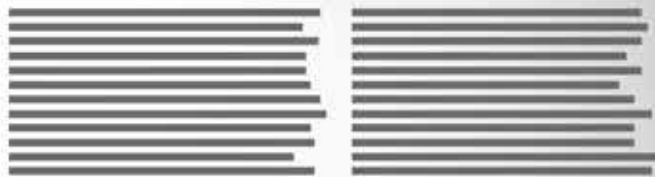


Üntra Nui

Chronique Monégasque



150^e ANNIVERSAIRE DE L'ARRIVÉE DU TRAIN À MONACO (1868-2018)



Çentu çinqantèsimu
aniversari de l'arrivu
d'u trenu a Mùnegu

Le lundi 19 octobre 1868, il y a 150 ans,
le premier train de la ligne Paris-Lyon-
Méditerranée entrait en gare de Monaco.



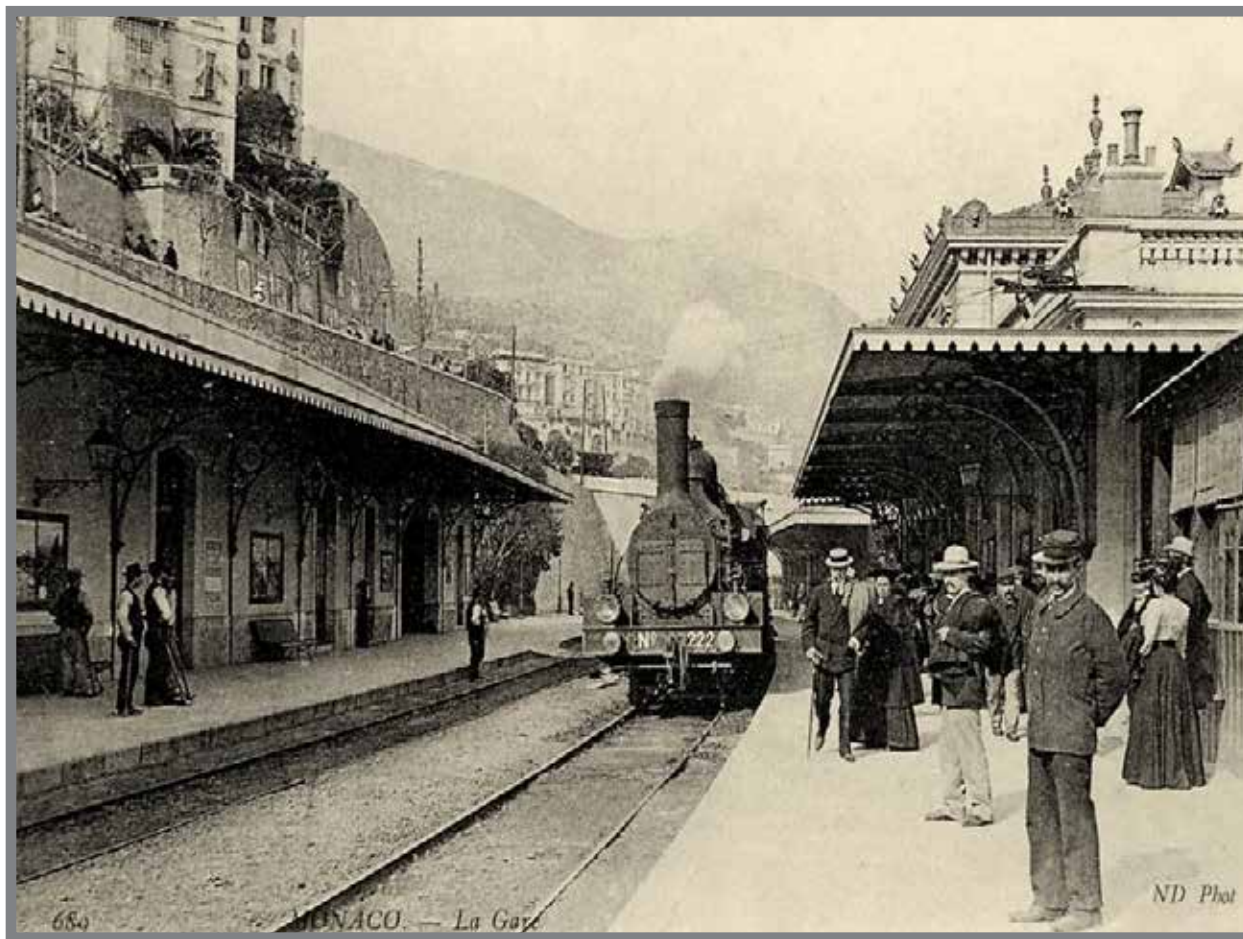
Comité National
des Traditions Monégasques

Çentu çinqantésimu aniversari de l'arrivu d'u trenu a Mùnegu (1868-2018)

Ünt'a segunda parte d'u séculu XIX, cun a nœva vucaciùn turistica d'u paìse, i camìn che esistevun erun pocu adatai e bastavun ciù. Ün achèli tempi, ë traslucaçieue terrestre da Niça a Mentùn se favun sulu tra u camìn d'a Granda Curnije e, per razunze Mùnegu, tra dràire e camìn, scàiji tüti mülatiei, ütilizai da carrete e barruchìn.

U tratau d'u dui de fevrà d'u 1861 tra l'imperatù Napoleùn III^{cu} e u Principu Carlu III^{cu} cun l'articulu 5 prevedëva, d'üna parte a realisaçiùn d'ün camin liturale per razunze u Principatu e d'äutra parte u passage tra Mùnegu d'u camin de ferru racurdandu Niça a Gènu. «Permetëva cusci a u Principatu, da tantu tempu lonzi d'i camìn praticàbili, de ciù iesse isulà.»

An cumençau i travayi ün 1864 e u lünesdi, u düjanœve d'utubre d'u 1868, çentu çinqant'ani fà, u primu trenu d'a ligna Paris - Liün- Mediterranèu s'è arrestà ün gara de Mùnegu.



■ *L'ancienne gare de Monaco*

150^{ème} anniversaire de l'arrivée du train à Monaco (1868-2018)

Dans cette 2^{ème} moitié du XIX^e siècle, face à la nouvelle vocation touristique de la Principauté le réseau routier s'avère très insuffisant. En effet les déplacements terrestres de Nice à Menton se faisaient par la route de la Grande Corniche et la liaison vers Monaco n'est assurée que par des sentiers et chemins, en grande majorité muletiers, empruntés seulement par des charrettes et des diligences.

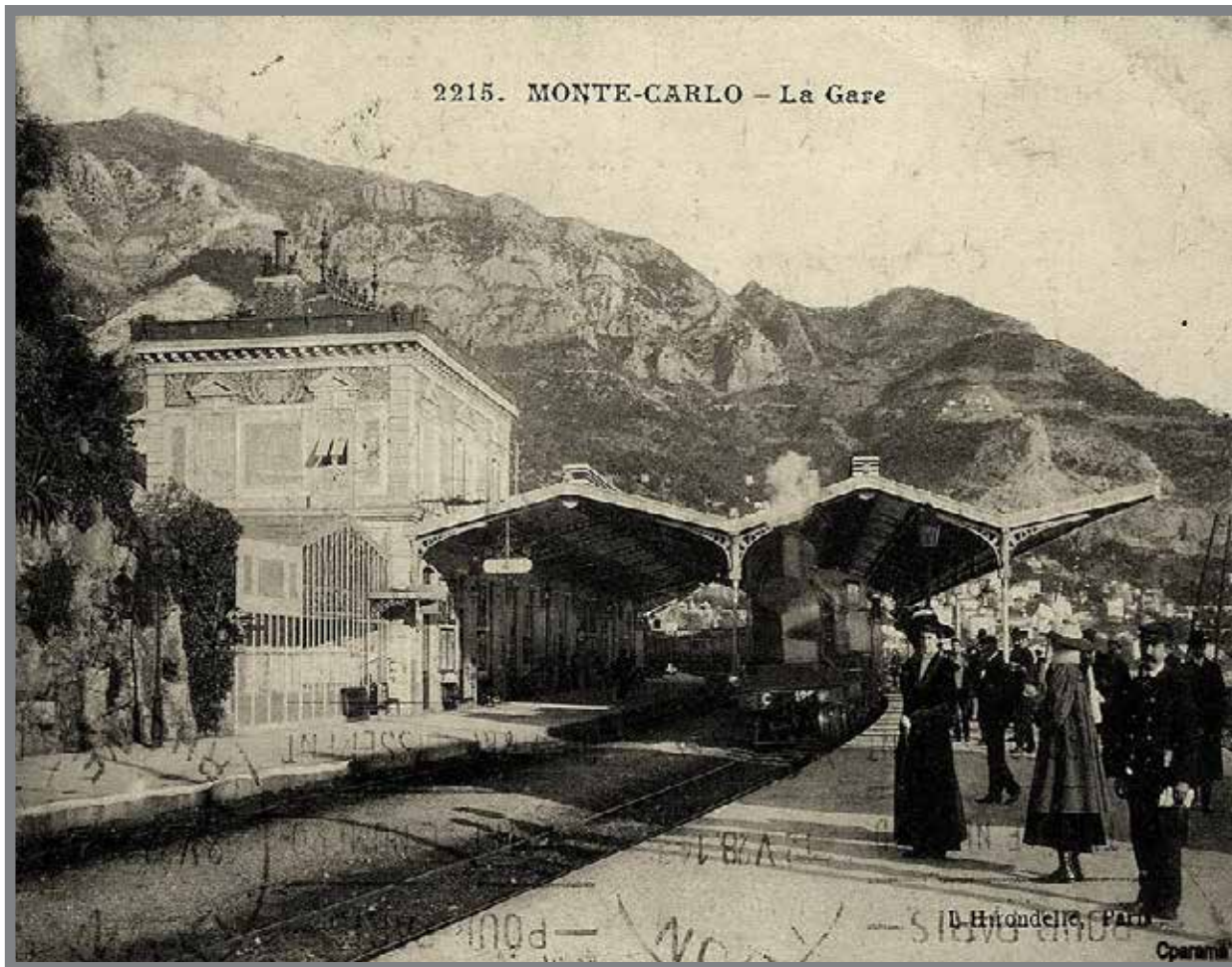
Le traité du 2 février 1861 entre l'empereur Napoléon III et le Prince Charles III qui prévoyait à l'article 5 d'une part la réalisation d'une route littorale pour désenclaver la Principauté¹ et d'autre part le passage par Monaco de la ligne de chemin de fer reliant Nice à Gènes. «Il allait permettre à la Principauté, trop longtemps à l'écart des chemins carrossables, de sortir de son isolement²».

Les travaux commencent en 1864 et le lundi 19 octobre 1868, il y a 150 ans, le premier train de la ligne Paris-Lyon-Méditerranée entrait en gare de Monaco.

U Principu Carlu III^{cu} è arrivau per a prima vota ün gara de Mùnegu, cun ün trenu speziale, u düjœtu de nuvembre. Prima, gh'avëva avüu a briusa idea d'üm-pusà che tüt'i treni s'ar-restun ünt'ë due gare d'u Principatu. De fati, a SBM che desiderava atirà i turisti, à utegnüu de fà basti üna gara ün riva d'a marina, da vijin d'u Casin, a gara de Munte Carlu. Achësta cunfigüraçiun ferruviària è stà a meme fint'a u 1964.

L'arrivu d'u camin de ferru a Mùnegu à cuntribüü per üna gran parte à purtentusa espansiun ecunòmica d'u Principatu. U rapidu prugressu de l'indüstrija turistica, d'u cumerçu e d'i mestiei d'arte an cusci permëssu a u Principu visiunari Carlu III^{cu} de süprimà, u œtu de fevrà d'u 1869, tasse e cuntribüçie.

Ün 1958, u Principu Rainiè III^{cu}, cunstatandu che achëstu camin de ferru fava perde preçiusi terrèn da basti a Mùnegu, à urdunau d'u suterrà. Aiçò d'aiçi s'è fau ün due tape. A prima, a u levante, s'è terminà ün 1964 cun a demuliçion d'a gara de Munte Carlu ; a segunda, a u punente, s'è stesa da u 1993 a u 1999 . A veyà gara de Mùnegu, batezà dopu u serrà d'a gara de Munte Carlu, gara Mùnegu-Munte Carlu, è stà serrà e üna nœva gara sutterrana, traslucà ünsciü d'u valun de Santa Devota, è stà inaugurà u sete de deçembre d'u 1999.



■ La gare de Monte-Carlo

Le Prince Charles III arrivera pour la première fois en gare de Monaco par un train spécial le 18 novembre. Il avait eu auparavant l'heureuse inspiration d'imposer l'arrêt de tous les trains aux deux gares ouvertes dans la Principauté. En effet la SBM, souhaitant attirer les riches touristes, obtient la construction de la gare de Monte-Carlo au bord de la mer, au pied du casino. La configuration ferroviaire reste inchangée jusqu'en 1964.

L'arrivée du chemin de fer à Monaco fut l'un des artisans de l'extraordinaire expansion économique de la Principauté. L'industrie touristique, le commerce, et l'artisanat allaient très vite se développer permettant ainsi au Prince visionnaire Charles III de supprimer, dès le 8 février 1869, tous les impôts directs.

En 1958, le Prince Rainier III se rend compte que cette voie ferrée fait perdre de précieux espaces constructibles. Il lance alors la mise en souterrain de la voie en deux étapes. La première, côté est, s'achèvera en 1964 par la

disparition de la gare de Monte-Carlo ; la seconde, côté ouest, s'étalera de 1993 à 1999. L'ancienne gare de Monaco, rebaptisée Monaco-Monte-Carlo depuis la fermeture de la gare de Monte-Carlo, est fermée et la nouvelle gare souterraine, déplacée au-dessus du ravin de Sainte-Dévota est inaugurée le 7 décembre 1999.

1- Cette route, que la configuration du terrain rendait d'une construction extrêmement difficile, vit en outre son exécution retardée par la guerre de 1870 et ne put être achevée qu'au bout de vingt ans, à la fin de 1881.

2- Réf : l'article des Annales monégasques n° 9 de 1985 de Roger Viale : « Quand le Rail-way arrivait en Principauté ».





Journal de Monaco du 25 octobre 1868

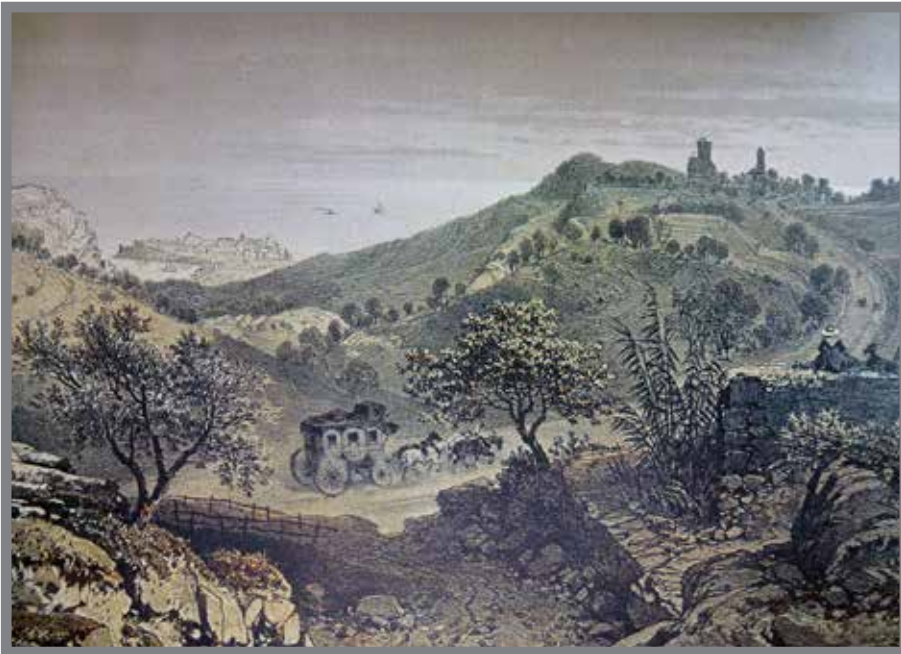
Nouvelles Locales

Lundi dernier [19 octobre 1868], a eu lieu l'ouverture du chemin de fer de Nice à Monaco.

Malgré une pluie diluvienne, cette première journée amena dans la Principauté 346 voyageurs. Le lendemain et les jours suivants, le nombre des visiteurs s'est encore accru. Les trains, pris d'assaut à la gare de Nice, déposent quatre fois par jour à la gare de Monaco des foules de visiteurs amenés bien moins peut-être par l'attrait du pays déjà bien connu, qu'attirés par le désir de parcourir les premiers cette voie nouvelle si pittoresque, et que le génie de l'homme a si hardiment conquise sur un sol abrupt, semé d'obstacles qui au premier abord pouvaient paraître insurmontables ; ravins larges et profonds, montagnes inexpugnables, tout a été victorieusement franchi par la locomotive.

La nouvelle voie de Nice à Monaco déroule son double ruban de rails au pied des dernières assises des Alpes maritimes, au bord de la mer, parmi les jardins de citronniers et d'orangers, les bois de caroubiers, d'oliviers et de pins. Parfois, c'est souvent qu'il faudrait dire, la montagne tombe à pic dans la mer et semble vouloir barrer le passage au train, mais la locomotive fait une longue trouée dans la montagne. Si les tunnels sont nombreux entre Nice et Monaco, on peut dire que ne le sont pas moins les ponts hardis, les tranchées profondes, les murs de soutènement énormes.

Il serait superflu de faire ressortir tous les avantages que la Principauté retirera de l'ouverture de cette nouvelle voie. Désormais tous les voyageurs qui vont en Italie ont abandonné la route de la Corniche pour passer par Monaco. De nombreuses voitures, omnibus, diligences, courriers, circulent sur les routes de la Principauté et donnent à ce pays une vie, une animation inconnues jusqu'à ce jour...



■ *La Grande Corniche vers 1868*



■ *La gare de Monaco vers 1868*

U pruverbi d'u mese
« È àighe d'a San Michè : o qinze giurni avanti
o qinze giurni darrè. »

Le proverbe du mois
« *Les pluies de la Saint-Michel (29 septembre) :*
ou quinze jours avant cette date,
ou quinze jours après. »



■ *Le train sur le pont Sainte-Dévote*