



Les Cinque Terre (Italie)

29 Octobre – 5 Novembre 2015



LES CINQUE TERRE Italie

Du jeudi 29 octobre au jeudi 5 novembre 2015

Des villages en même temps maritimes et agricoles, riches de couleurs, de simplicité et de charme qui font partie de l'aire protégée du Parc national des Cinque Terre, patrimoine mondial de l'UNESCO. C'est la magie des villages historiques et bigarrés, situés dans un emplacement spectaculaire donnant sur la mer... Montagnes abruptes et cultures en terrasses de vignobles.



Jeudi 29 octobre 2015

Nous partons aux environs de 9 h et bien qu'il est beaucoup neigé dans la nuit, nous pouvons prendre le **col du Mont Cenis** en début après-midi, il vient juste d'ouvrir, nous sommes seuls sur la route. Il fait très beau et le paysage au sommet du col est superbe avec cette neige qui recouvre entièrement la montagne. Ici, c'est vraiment l'hiver.

Nous faisons quelques courses à **Suze**, puis après une traversée laborieuse de **Turin** nous arrivons à **Asti** aux environs de 18h30. Nous trouvons facilement le parking au centre de la ville sur lequel il est permis de passer la nuit avec un camping-car.

Vendredi 30 octobre 2015

La nuit a été très calme bien que le parking soit au milieu de la ville.

Il y a beaucoup de brouillard lorsque nous prenons la route aux environs de 7h30.

Le paysage avec les couleurs d'automne est superbe, les routes pour éviter **Gênes** ne sont pas faciles, beaucoup de villages nous paraissent abandonnés.

Nous arrivons à **Chiavari** sur la côte de la **mer de Ligure**. Il n'est pas envisageable de se garer le long de la mer aussi nous décidons de poursuivre jusqu'à **Monterosso Al Mare**, notre destination, premier village des **Cinque Terre**,

Nous avons roulé pendant 5h50 sur des routes difficiles mais superbes. Nous arrivons à 13 h sur le parking camping-car, tout près de la **plage de Fegina**, il est très cher pour avoir juste le droit de se poser.

On a vraiment l'impression d'être sur la côte d'Azur en France.



Monterosso est une célèbre localité touristique avec ses villas, ses ruelles étroites, les "carrugi" qui grimpent jusqu'au centre historique où se trouvent l'Église Paroissiale Saint-Jean Baptiste, de style gothique, et l'Église de Saint-François du XVIIème siècle, annexée au couvent des Capucins.





Nous partons l'après-midi faire une petite randonnée jusqu'à l'ancienne **église San Antonio di Mesco**.



Dénivelé montant : 320 m – descendant : 320 m

Samedi 31 octobre 2015

Nous passons par le gare acheter le pass qui nous permettra d'emprunter les sentiers des Cinq Terre et de prendre le train pour aller jusqu'à **Riomaggiore** : 12 euros/personne.

Nous partons aux environs de 8h30 pour la randonnée des « **Cinque Terre** », cinq villages : **MONTEROSSO, VERNAZZA, CORNIGLIA, MANAROLA, RIOMAGGIORE**. Les sentiers entre **Corniglia, Manarola et Riomaggiore** sont fermés suite à un effondrement du sentier en octobre 2011.



Le chemin est fait d'escaliers irréguliers avec souvent de hautes marches, mais il est cependant très agréable, bien aménagé avec de beaux points de vue. Au départ nous randonnons dans les vignes bien entretenues. Nous longeons souvent des crémaillères et voyons des wagonnets qui permettront de descendre le raisin dans le village.

Le long de ce sentier il y a de nombreux vergers avec des citronniers, orangers et oliviers.



Il nous faut environ 1h30 pour arriver au premier village de **Vernazza**.

Vernazza est un splendide bourg qui se développe autour d'un petit port déjà connu et utilisé à l'époque romaine.

Autour de l'impressionnant port de plaisance se développe la ville médiévale, avec sa place caractéristique, ses deux impressionnantes tours de guet génoises et l'église gothique dédiée à Sainte Marguerite d'Antioche, disposée sur deux étages.





Une des tours, se trouve le long de la première partie du sentier qui mène à **Corniglia**.

Le long de ce sentier encore beaucoup de cultures de vigne en terrasses qui sont un témoignage des capacités agricoles à l'époque médiévale.



Nous arrivons au village de **Corniglia** et après avoir déambulé et visité une église, nous rejoignons la gare qui est près de la plage par un spectaculaire escalier.

Corniglia est situé à une centaine de mètres au-dessus du niveau de la mer, perché sur l'arête du promontoire et relié à la plage par un escalier de 365 marches.



Le train ne s'arrête pas à **Manarola**, il va directement à **Riomaggiore** en 6 mn.

Riomaggiore est au cœur du parc, c'est un pittoresque bourg de pêcheurs, avec des maisons couleurs pastel étroites et petites et une alternance de lumière et d'ombres provenant des ruelles serrées : les carrugi.





A **Riomaggiore** nous nous promenons dans le port, il fait vraiment très chaud, un temps d'été et attendons le bateau de 14h50 qui va longer toute la côte jusqu'à **Monterosso Al Mare**, cela permet une autre vue sur ces villages dont celui de **Manarola**, hameau développé sur un énorme rocher noir, on a comme l'impression que ses maisons de différentes couleurs sortent de la paroi rocheuse.



Manarola est célèbre pour son excellente production d'huile d'olive et d'un vin passerillé très recherché : le "Sciachetrà".

Après 50 mn de bateau, nous arrivons au port de **Monterosso Al Mare** et retrouvons notre camping-car. Nous payons le parking : 24 euros pour 27 h et nous rendons à **Portovenere** distant de 42 km.

Il fait nuit lorsque nous arrivons sur une aire de camping-car **Golfo de Portovenere** qui est à 30 mn à pied de la ville. Elle permet d'avoir de l'eau et de vidanger pour 12 euros/la nuit. Il ne reste plus qu'une place lorsque nous arrivons.

Dénivelé montant : 780 m – descendant : 780 m

Dimanche 1^{er} novembre 2015

Portovenere, célèbre station balnéaire de la Ligurie, est un charmant petit port touristique entouré de maisons aux couleurs changeantes avec de petits escaliers escarpés et des petites ruelles.

Cette petite ville de Ligurie est située non loin d'une grande ville : **La Spezia**.

Nous trouvons très agréable ce paysage et ce village très entretenu et tellement paisible.

Nous descendons à pied à **Portovenere** pour obtenir des informations à l'office du tourisme afin d'organiser notre rando d'aujourd'hui : le tour de l'île **Palmaria** à 10 mn en bateau et la rando de demain de **Portovenere à Romaggiore**. Nous n'obtenons aucune info sauf que les bateaux ne fonctionnent plus du tout à partir de demain 2 novembre et ce jour-là les trains changent d'horaire mais aucune information sur les nouveaux horaires.

Nous faisons une visite de l'**église San Pietro** qui s'élève sur le **promontoire delle Bocche** (Bouches). C'est le premier monument que l'on voit lorsque l'on arrive en bateau à **Portovenere**. On a d'abord l'impression qu'il s'agit d'un grand château fortifié avec ses tours et ses hauts murs, mais en réalité c'est une très belle église ancienne bien conservée.

Elle fut construite en 1198 et remaniée en style gothique, l'église offre un panorama superbe.



Un peu plus loin le **sanctuaire de la Madonna Bianca** (Vierge Blanche), aussi appelée **église paroissiale de San Lorenzo (Saint-Laurent)** construite au XIIe siècle de style roman puis par la suite restaurée et agrandie, c'est pourquoi elle est bien conservée. De nos jours c'est une très belle église qui se trouve au centre de la ville non loin du **château Doria**. Tous les ans, le 17 août, on y célèbre la fête de la Madone Blanche, protectrice de **Portovenere**.



Château Doria, magnifique forteresse militaire, construit au XII^{ème} siècle mais la date exacte de l'édifice n'a pas été établie. Il appartenait à la famille Doria, dont le rôle dans la vie de la République de Gênes fut très important.



Les moulins (1^{er} plan sur la photo) : entre l'église **San Pietro** et le **château Doria** ont été conservés les restes de deux constructions cylindriques qui étaient autrefois des moulins. A l'époque on les construisait le long de la côte pour pouvoir repérer à l'avance les attaques ennemies.

En face de **Portovenere** émergent les trois **îles de Palmaria, Tino et Tinetto**, archipel de la mer Ligure, qui font partie du **Parc régional de Porto Venere**. Elles sont situées à l'extrémité occidentale du **golfe de la Spezia**.

Nous repérons le départ du sentier qui nous conduira demain à **Romaggiore**. Il est temps de rejoindre l'embarcadère pour prendre le bateau de 11 h pour l'**île de Palmaria**. Il faut 10 mn pour faire la traversée. Du bateau, vu sur les quais où sont rangées de vieilles maisons particulières : elles se dressent contre la roche et y sont appuyées.

Île de Palmaria dont le tour est particulièrement agréable et bien balisé se fait en 3 heures environ. Plusieurs grottes sur l'île ne sont accessibles qu'en bateau : la Grotta Azzurra et de la Grotte dei Colombi où se trouvent quelques restes de civilisation préhistorique.



On retrouve sur l'île de nombreux monuments historiques :

- . Au sommet, territoire militaire inaccessible aux visiteurs, le fort Humbert Ier d'Italie ainsi que le fort Cavour

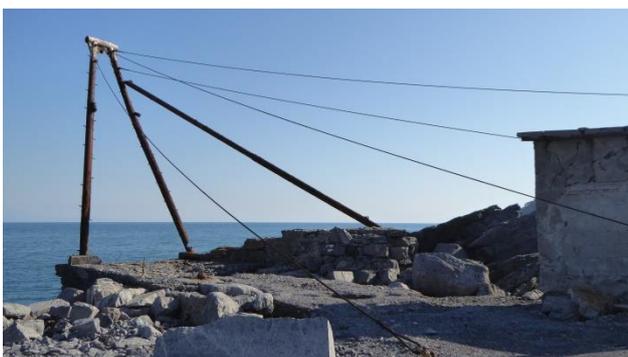
- . Près de la pointe École, une prison du début du XIXème siècle, réhabilitée il y a quelques années et reconvertie en musée.

- . A l'intérieur de l'île se trouvent quelques bunkers utilisés durant la Seconde Guerre mondiale et restés en position d'artillerie côtière, dans une zone totalement inaccessible, submergée par la végétation.

- . Dans la partie méridionale de l'île se trouve une cavité abandonnée qui fut longtemps utilisée pour l'extraction du marbre noir à striures dorées. On y trouve encore les restes des grues, des outils utilisés pour déplacer les

blocs de marbre et même les murs des anciennes habitations des mineurs.

La partie occidentale de l'île a servi de cadre à la scène finale du film les Canons de Navarone.



Ile de Tino, petite île située un peu plus au Sud de l'île de **Palmaria**. C'est une zone militaire fermée sauf le 13 septembre, le jour de **San Venerio**.

San Venerio est un ermite qui habita dans l'île au VI et VIIème siècles. Au XIème siècle un monastère a été construit à l'endroit où il a été enterré, il subsiste des ruines du monastère.

Nous reprenons le bateau de 14h25 et rentrons au camping-car enchanté par cette journée.

Dénivelé montant : 505 m – descendant : 505 m



Lundi 2 novembre 2015



Projet de rando : **Portovenere à Riomaggiore**

Le départ se trouve le long des murailles du château par un escalier très raide, puis le sentier se poursuit de plus en plus raide. Nous pensions arriver à une crête après environ 300 m de dénivelé, en fait le chemin se poursuit en pente douce et nous amène à un ancien fort et là surprise désagréable... plusieurs coups de feu vraiment très près... Ce sont des chasseurs, nous ne les voyons pas mais les entendons. Nous ne prenons pas le sentier qui coupe mais la route où on se sent plus en sécurité. Nous pensions poursuivre notre randonnée après quelques kilomètres sur la route, en empruntant le sentier qui grimpe dans la montagne jusqu'au **village de Campliglia**. Nous attaquons cette montée pensant échapper aux coups de fusils... A nouveau, très près de nous un coup de feu claque aussi nous redescendons rapidement sur la route et abandonnons notre programme rando du jour.

Très déçus, nous continuons sur la route jusqu'à **Grazy**, petit port dans le **golfe de La Spezia**. Nous piqueniquons au bord de la mer avant de rejoindre, très déçus par cette journée, le camping-car.

Dénivelé montant : 450 m – descendant : 450 m – 4h30 – 14 km dont 10 sur la route

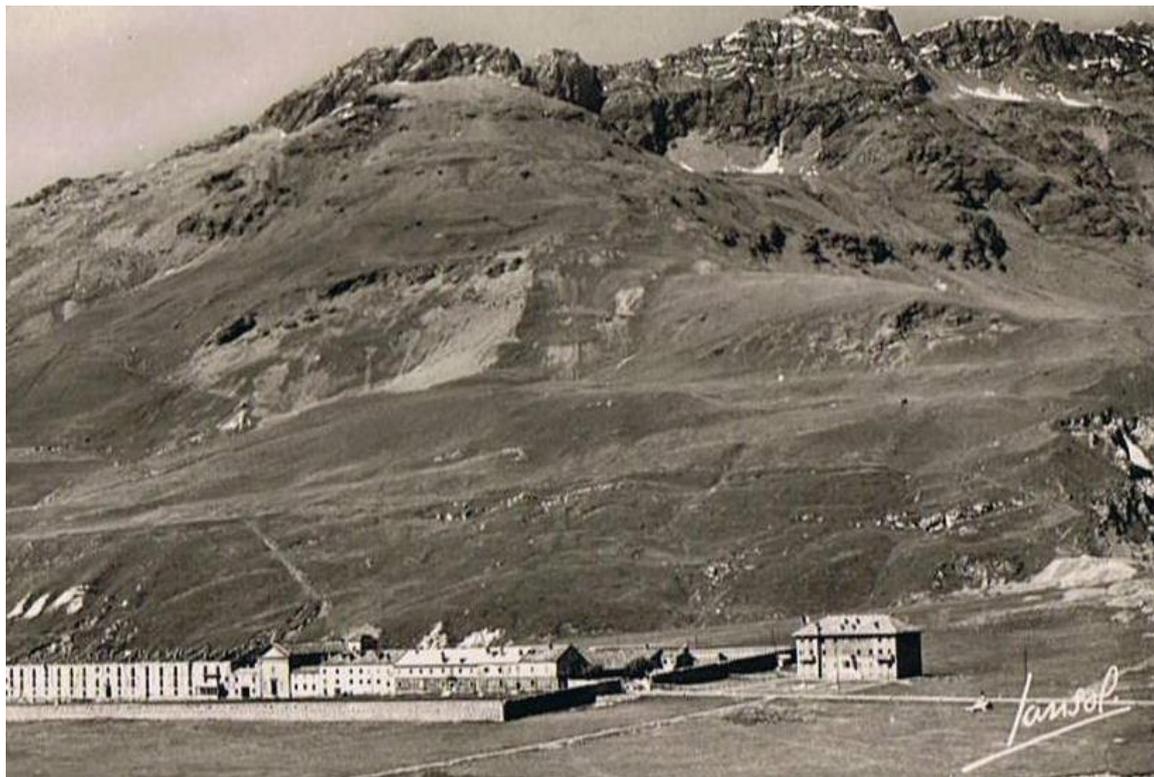
Mardi 3 novembre 2015

Nous partons tôt en direction de **Parma**. La route qui traverse cette partie montagneuse est très belle. Nous poursuivons sur **Turin** et facilitons sa traversée en empruntant la Tangentielle nord cela permet de gagner beaucoup de temps. Il fait nuit lorsque nous arrivons à **Suze** où nous passons une très bonne nuit au calme sur l'aire de Camping-car

Mercredi 4 novembre 2015

Nous prenons la route pour le **col du Mont Cenis** où il reste encore de la neige et arrivons à Saint Philibert pour le repas de midi.

Côté italien, nous sommes interpellés par les vestiges d'un tunnel.



Le **chemin de fer du Mont-Cenis** était une ligne historique qui reliait la commune de **Saint-Michel-de-Maurienne en Savoie** à la ville de **Suse en Italie** à travers le massif du **Mont-Cenis** dans les Alpes.

Elle fut construite sur ordre de Napoléon III afin de transporter des marchandises de France vers l'Italie en attendant la fin de la construction du **tunnel ferroviaire du Fréjus entre Modane et Bardonnèche**.

En attendant la jonction des équipes françaises et italiennes engagées dans le percement du tunnel à deux voies ferroviaires, les voyageurs qui souhaitent aller plus loin que Saint-Michel et éventuellement jusqu'à Turin ou Milan en Italie, doivent transférer leurs bagages et prendre la diligence par la route impériale tracée au début du siècle sur ordre de Napoléon Bonaparte. Cette route passera par Modane, Lanslebourg, le col du Mont-Cenis et dévalera sur Suze et Turin. Le trajet de Saint-Michel à Suze qui fait 80 kilomètres dure alors 12 heures

En 1863 ce sont près de 40 000 voyageurs, 20 000 dans chaque sens, qui passaient le col annuellement et 22 000 tonnes de marchandises.

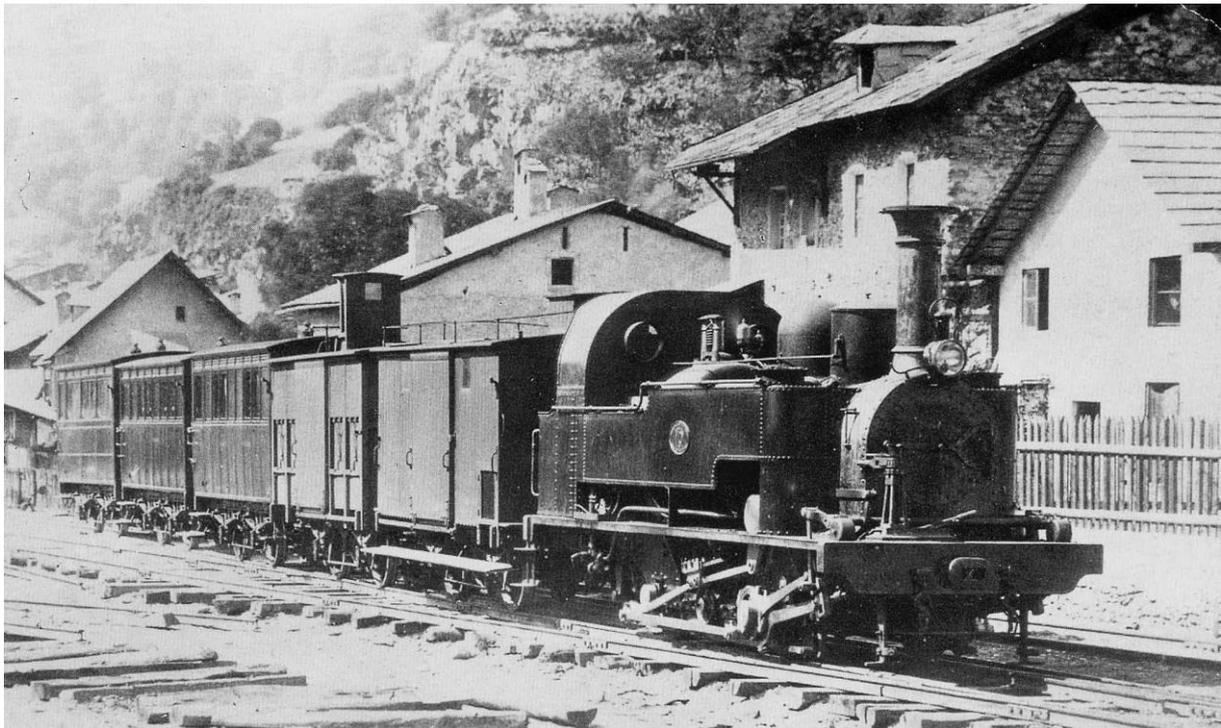
A cause de la lenteur des travaux de percement du tunnel franco-italien, qui étaient prévus sur trente ans, un certain M. Brassey associé avec l'ingénieur anglais Fell, proposa en 1865 à l'empereur Napoléon III, de construire une ligne de chemin de fer entre Saint-Michel et Suze. Elle passerait par le col du Mont-Cenis, avec une locomotive « système Fell » et suivrait pratiquement le tracé de la route.

Il a été prévu que l'exploitation de cette ligne serait interrompue dès la mise en service du tunnel percement qui avançait très lentement.

L'étude du tracé fut entreprise et les travaux de pose des rails commencèrent donc en février 1867, depuis la gare de Saint-Michel, côté français, et depuis la gare de Suze côté italien. Sur ce versant plus abrupt, de nombreux tunnels à une seule voie furent percés.

La locomotive, pesant 15 tonnes, fut emportée à la gare de Saint-Michel et servit, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, à l'approvisionnement du chantier en matériaux et au transport des ouvriers. Du côté italien, il en fut de même. Le percement des nombreux tunnels nécessités par la configuration du terrain ainsi que la confection des ballasts demanda plus de temps et permit au chantier français d'arriver à temps pour faire la jonction au sommet du col et équiper ainsi ces tunnels et les ballasts avec les rails chargés à Saint-Michel.

La voie ferrée suivait pratiquement le tracé de la route.



Le barrage du lac n'existait pas encore, et permettait à ce tracé de gravir en pente douce les prairies vers l'hospice et ensuite vers la Ramasse.

Il fallut construire des ouvrages de protection contre les congères et les avalanches. Ce qui rendit la construction de cette ligne très onéreuse. Elle connut plusieurs avatars dus à des inondations catastrophiques de l'Arc, emportant la voie et les ponts en bois. Elle fut mise en service seize mois plus tard, le 15 juin 1868. Elle était longue de 77 km et comportait dix gares : Saint-Michel, Francoz, Modane, Bramans, Termignon, Lanslebourg, l'hospice Mont-Cenis, Grand Croix, Molaretto et Suze.

Le train pouvait transporter quarante-huit voyageurs et des marchandises à la vitesse de 25 km/h à la montée et 17 km/h à la descente. La durée du trajet de Saint-Michel à Suze était de cinq heures. Soit un gain de temps très appréciable par rapport aux douze heures des diligences.

Quatre trains effectuaient chacun un aller-retour par jour.

L'exploitation cessa au bout de trois ans en 1871. Car les travaux de percement du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis s'étaient accélérés grâce à l'invention de l'ingénieur Sommeiller qui mit en service sa perforatrice à air comprimé en remplacement du marteau et de la barre à mine, jusqu'alors les deux seuls outils du mineur. L'inauguration du tunnel, dont la construction prit moins de temps que prévu, soit quatorze ans, eut lieu le 1^{er} mars 1871.

Le petit train aura transporté près de 100 000 voyageurs dont certains très illustres comme l'impératrice Eugénie, le prince de Galles futur Édouard VIII.

Le contrat, signé avec Napoléon III, stipulant que son exploitation devait cesser à l'inauguration du tunnel, Massey et Fell proposèrent la ligne aux communes de Haute-Maurienne, mais devant leur refus, ils démontèrent les rails et allèrent les installer en Suisse et même quelques tronçons servirent à la construction d'une ligne en Amérique du Sud.

La route bénéficia d'élargissements sur certaines portions que la voie longeait, ainsi que de certains ouvrages de protection.

Des vestiges, de cette ligne, subsistent sur le versant italien, dans la descente sur Suze. De la route on côtoie de temps en temps des portions de tunnels désaffectés, sur la droite.

