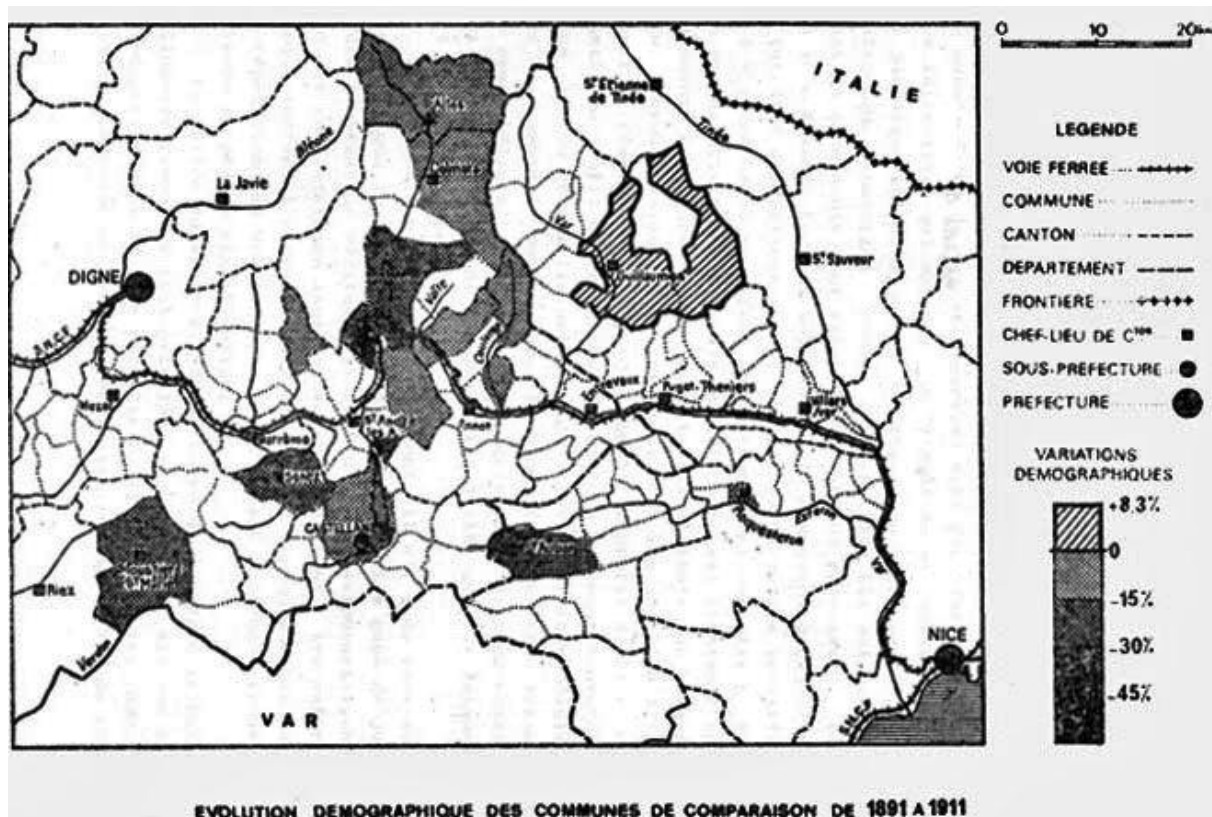


**ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE
ET DÉSENCLAVEMENT DES
VALLÉES DE HAUTE PROVENCE
ET DES ALPES NIÇOISES: LE
RÔLE DE LA VOIE FERRÉE
NICE-DIGNE, 1890-1931,
PRÉSENTÉ EN OCTOBRE 1971.
PROFESSEUR: P. GONNET**

Par MICHEL LUMEDILUNA



Le rôle de la voie ferrée de Nice à Digne. 1890-1931

Préparé sous la direction de P. GONNET, et soutenu à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Nice en octobre 1971, le mémoire de maîtrise de Michel LUMEDILUNA¹ s'insère dans une orientation de recherches définie par l'atelier d'étude des migrations rattaché au Centre de la Méditerranée Moderne et Contemporaine. Il apporte des précisions intéressantes sur l'exode montagnard à la fin du XIXe siècle et dans la première moitié du XXe.

Une double hypothèse de travail est au point de départ de l'étude; la voie ferrée Nice-Digne a affecté:

- l'évolution démographique des vallées desservies, en facilitant l'exode rural;
- l'économie des zones desservies en contribuant à leur désenclavement.

Plusieurs sources importantes, sur lesquelles on croyait pouvoir compter, faisant défaut² l'analyse a dû être conçue et orientée principalement en fonction des données statistiques issues de sources démographiques et économiques. Le bilan des recherches une fois dressé, il devenait possible de conclure sur la validité des hypothèses de travail formulées initialement.

Le titre exact du mémoire est Incidences de la création et de la mise en service de la ligne Nice-Digne, des Chemins de fer de la Provence sur l'évolution démographique et le désenclavement des vallées des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute-Provence, de 1890 à 1931

¹ Le titre exact du mémoire est Incidences de la création et de la mise en service de la ligne Nice-Digne, des Chemins de fer de la Provence sur l'évolution démographique et le désenclavement des vallées des Alpes-Maritimes et des Alpes de Haute-Provence, de 1890 à 1931

² Cf. ci-après, § I, Les étapes de l'analyse.

LES ÉTAPES DE L'ANALYSE

Elles ont pu être définies au fur et à mesure que les problèmes de méthode³ apparus dans le début des recherches trouvaient des solutions appropriées. Parmi ces problèmes, d'ailleurs fort divers, ceux résultant des lacunes de la documentation ont été les plus criants à chaque niveau de l'analyse, d'autant plus que cette carence devait forcément avoir une répercussion sur la valeur du bilan des recherches. En effet, il n'a pas été possible d'exploiter certaines sources fondamentales, inexistantes ou inabornables⁴. Je songe en particulier aux statistiques concernant le nombre de voyageurs transportés annuellement sur la ligne Nice-Digne de, 1892 à 1931 et aux tonnages annuels des marchandises y ayant circulé dans la même période.

Dans ces conditions, les principales sources utilisées ont été les dénombremens de population⁵ et quelques séries de statistiques agricoles, de 1891-1892 à 1930-1931. Ces sources ont été exploitées en vue de l'étude d'un certain nombre de communes desservies par la ligne Nice-Digne⁶. Je dois cependant ajouter que, par chance, j'ai pu utiliser des documents d'un intérêt exceptionnel, à savoir les recettes des gares de 1895 à 1904⁷.

Autre point de méthode important, le problème des communes de comparaison a imposé une série de choix parfois délicate. Particulièrement pour la Partie démographique du mémoire, il m'est apparu qu'il était peu concevable de tenter de déceler quelle influence la mise en service de la ligne Nice-Digne a pu exercer sur la démographie des seize communes choisies sans étayer l'analyse sur des éléments comparatifs. C'est ainsi que l'évolution démographique de ces seize communes a été mise en parallèle avec celle de douze communes de comparaison, non desservies par la voie ferrée⁸. Ces dernières communes ont été choisies en fonction de critères définis par la situation géographique, la qualité administrative ou le chiffre de population.

Ces questions de méthodologie réglées, l'organisation de l'analyse a été entreprise. L'ampleur accordée à la première partie du mémoire, intitulée "les conditions naturelles et le laborieux établissement des voies de communication" est justifiée par le fait que, de toute évidence, le sujet traité nécessitait un premier développement ayant pour but de définir le cadre géographique des zones étudiées et les préalables aux influences exercées par le chemin de fer sur leur démographie et leur économie. Les données naturelles sont loin d'être propices à la création d'axes de circulation, routes comme voies ferrées: le climat est rigoureux et capricieux, mais surtout, tant dans les Préalpes de Nice que dans les Préalpes de Digne, le relief, cloisonné à l'extrême, constitue un obstacle difficile à surmonter et maintient dans l'isolement un grand nombre d'agglomérations. Cet obstacle du relief la voie ferrée a dû le forcer à coups d'ouvrages d'art, souterrains et viaducs.

³ Cf. mémoire (méthodologie, p.145-146) Bibl. Univ. Lettres Nice

⁴ Dans sa thèse, Les chemins de fer de Provence, réseau d'intérêt général, Aix 1953, 298 p. M. R. Molina avait déjà déploré la carence des documents

⁵ Les dénombremens de population ont été relevés et commentés pour une période allant de 1056-1857 à 1931, ceci afin d'obtenir une vue d'ensemble sur les aspects durables de l'évolution démographique.

⁶ La liste de ces communes, choisies de telle sorte qu'elles constituent un échantillonnage suffisamment représentatif, est la suivante: Villars-sur-Var, Touët-sur-Var, Puget-Théniers, Entrevaux, St-Benoît, Annot, Méailles, Thorame-Haute, Argens, Allons, St-André-des-Alpes, Barrême, Le Poil, Majastre, Châteauredon et Mézel;

⁷ Ces recettes de gares, parmi lesquelles ont été retenues pour l'exploitation graphique les recettes grande vitesse voyageurs et petite vitesse marchandises, figurent dans les rapports annuels du conseil d'administration et des commissaires aux comptes de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, concessionnaire de la ligne Nice-Digne, devenue en 1923 Cie des Chemins de fer de Provence. Les rapports en question sont insérés dans la série S des archives départementales à Digne et à Nice.

⁸ La liste de ces douze communes de comparaison est la suivante; Roquestéron pour Villars-sur-Var; Beuil pour Touët-sur-Var; St-Auban pour Puget-Théniers; Guillaumes pour Entrevaux; Braux pour St-Benoît et Méailles; Allos pour Annot; Colmars pour Thorame-Haute; Angles pour Argens et Allons; Castellane pour St-André-des-Alpes; Senez pour Barrême; Lambuisse pour Le Poil et Majastres et Moustiers Ste-Marie pour Châteauredon et Mézel.

Parmi les préalables aux conséquences de l'apparition de la voie ferrée, l'aménagement des routes, qui se situe ici essentiellement sous le second Empire et durant les premières décennies de la République⁹, a été évoqué en tant que première grande phase du désenclavement des vallées. J'ai également insisté sur un autre préalable, moins directement perceptible: le fait que la ligne Nice-Digne ait été une réalisation de longue haleine. L'idée de sa construction ne s'imposa pas facilement¹⁰. L'échec des premiers projets et demandes de concession¹¹ en témoigne. Seule l'adoption de la voie étroite¹² put permettre d'amorcer les travaux de construction de la ligne. Finalement, ses deux premiers tronçons une fois construits¹³ elle demeura inachevée de 1892 à 1911, année où eut lieu son inauguration officielle. Cette longue période de dix-neuf ans, durant laquelle la ligne Nice-Digne ne put jouer pleinement son rôle, devait nécessairement, être isolée, en tant que période charnière, dans la suite de l'analyse.

Précisément, le premier problème qui s'est posé au niveau de la deuxième partie du mémoire a été celui du découpage chronologique, de la périodisation. Dans cette deuxième partie, il s'agissait de mettre en lumière les rapports ayant existé entre la voie ferrée Nice-Digne et l'évolution démographique des vallées desservies. Pour faciliter l'analyse, trois périodes ont été retenues et successivement étudiées: 1856/1891; 1892/1911; 1911/1931.

Dans le cadre de la première période, l'étude a porté sur le mouvement de la population avant l'ouverture à l'exploitation des premiers tronçons de la ligne¹⁴. Il était en effet nécessaire de connaître les tendances générales de la démographie avant 1892 pour pouvoir définir la situation, dans ce domaine, à cette date, et partant, pour pouvoir mieux apprécier les effets de l'ouverture au trafic des tronçons de Digne-S-André et Nice-Puget-Théniers Annot¹⁵ sur l'évolution démographique au cours de la deuxième période, soit de 1892 à 1911¹⁶. Enfin, il était logique de consacrer une étude particulière au mouvement démographique dans nos communes après l'ouverture totale de la ligne au trafic, durant la troisième période, soit de 1911 à 1931. Les incidences importantes de la guerre de 1914-1918¹⁷ tant sur le plan humain que sur le trafic, voyageurs notamment, de la ligne Nice-Digne, supposent une analyse complémentaire s'insérant dans l'examen de la période 1911-1931.

Ces jalons chronologiques étant posés, il restait à fixer les limites de la recherche démographique et à adopter une méthode d'analyse logique. Toute étude exhaustive était a priori exclue, ces questions démographiques ayant fait l'objet de plusieurs travaux très poussés¹⁸ et ne représentant en outre qu'une partie du mémoire. C'est pourquoi l'analyse reste

⁹ Il faut souligner que l'arrière-pays des Alpes-Maritimes n'a été atteint par le réseau routier que fort tardivement; ainsi, dans la vallée du Cians, Beuil était désenclavé en 1894, et St-Etienne-de-Tinée ne fut débloqué qu'en 1896.

¹⁰ Le passage du stade des études et des avant-projets à celui de la réalisation fut en grande partie déterminé par l'évolution de la situation militaire sur la frontière franco-italienne dans les années 1836-1838. La ligne Nice-Digne était alors considérée avant tout comme une ligne stratégique.

¹¹ Le premier projet d'une ligne Nice-Digne date de 1861 et la première demande de concession de 1872.

¹² Le choix de la voie étroite correspondait à un souci d'économie, la pose de la voie normale étant prévue ultérieurement de Nice à Digne

¹³ ... c'est à dire le tronçon Digne-St-André, entièrement livré à l'exploitation le 4 mai 1892, et le tronçon Nice-Puget-Théniers, totalement exploitable à partir du 27 juillet 1892.

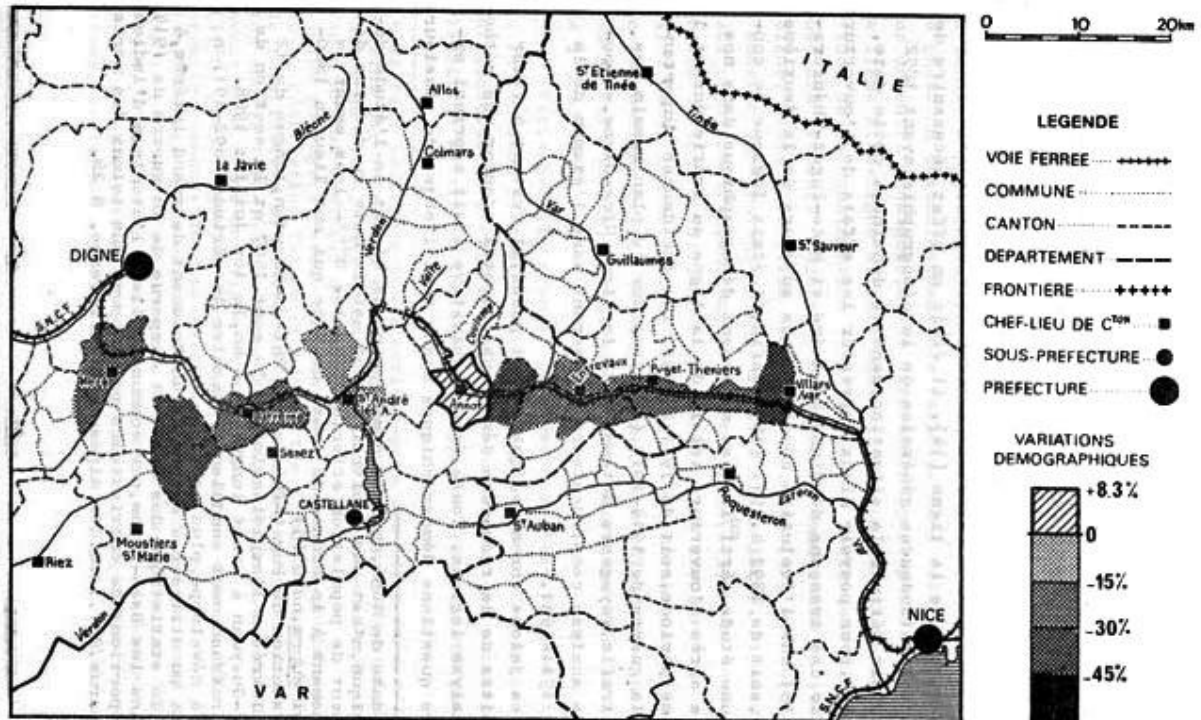
¹⁴ La date de 1856, choisie comme point de départ de l'étude démographique, n'est pas arbitraire. 1856 est la date du dernier dénombrement de population effectué dans les Basses-Alpes avant le rattachement à la France du comté de Nice qui eut lieu en 1860- cf. aussi supra, note (5)

¹⁵ La section de Puget-Théniers à Pont-de-Gueydan, longue de 12 km, fut livrée à l'exploitation le 30 sept. 1907 et la section de Pont-de-Gueydan à Annot longue de 8 km, le 1er Juillet 1908.

¹⁶ Le raisonnement conduisant à isoler la période 1892-1911 a été déjà développé plus haut.

¹⁷ J'ai pu utiliser, à ce propos, un document de grand intérêt, à savoir la statistique des morts et disparus de la guerre de 1914- 1918 dans les Basses-Alpes, par communes. Elle a l'avantage d'indiquer les proportions de cultivateurs par rapport aux totaux des morts et disparus. Réf.: A.D. des Alpes-de-Haute-Provence, R 28.

¹⁸ Pour la bibliographie outre les tomes IV - Les Préalpes Françaises du Sud - et V -Les Grandes Alpes Françaises du Sud de la somme de R. BLANCHARD, Les Alpes Occidentales, il convient de se reporter à la thèse



EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DESSERVIES PAR LA LIGNE NICE-DIGNE DE 1891 A 1911

principalement centrée sur l'aspect quantitatif du mouvement de la population: il n'aurait pas été possible de tenir compte d'éléments tels que les taux de natalité, de mortalité, de fécondité, de morti-natalité, de même qu'il n'aurait pas pu être question de faire apparaître des structures par classes d'âges, par sexes, débouchant à la limite, sur des perspectives sociologiques¹⁹. Finalement, l'étude démographique a été fondée sur le relevé des chiffres de population normale et des chiffres de population totale²⁰ des communes considérées, à chaque recensement, de 1856 à 1931. A partir de ces données, douze graphiques mettant en relief l'aspect de courbes de population, ont été établis, aussi bien pour les communes desservies par ligne Nice-Digne que pour les communes de campa raison correspondantes. Ces graphiques ont notamment permis l'appréciation et le commentaire des écarts pouvant exister entre population normale et population totale. D'autre part c'est là un élément essentiel de l'analyse, les chiffres de la population normale ont servi au calcul de pourcentages de variations démographiques²¹, pour chaque commune, entre les dates extrêmes de chacune des trois périodes retenues²². La confrontation des pourcentages obtenus, pour les communes possédant une gare ou une halte

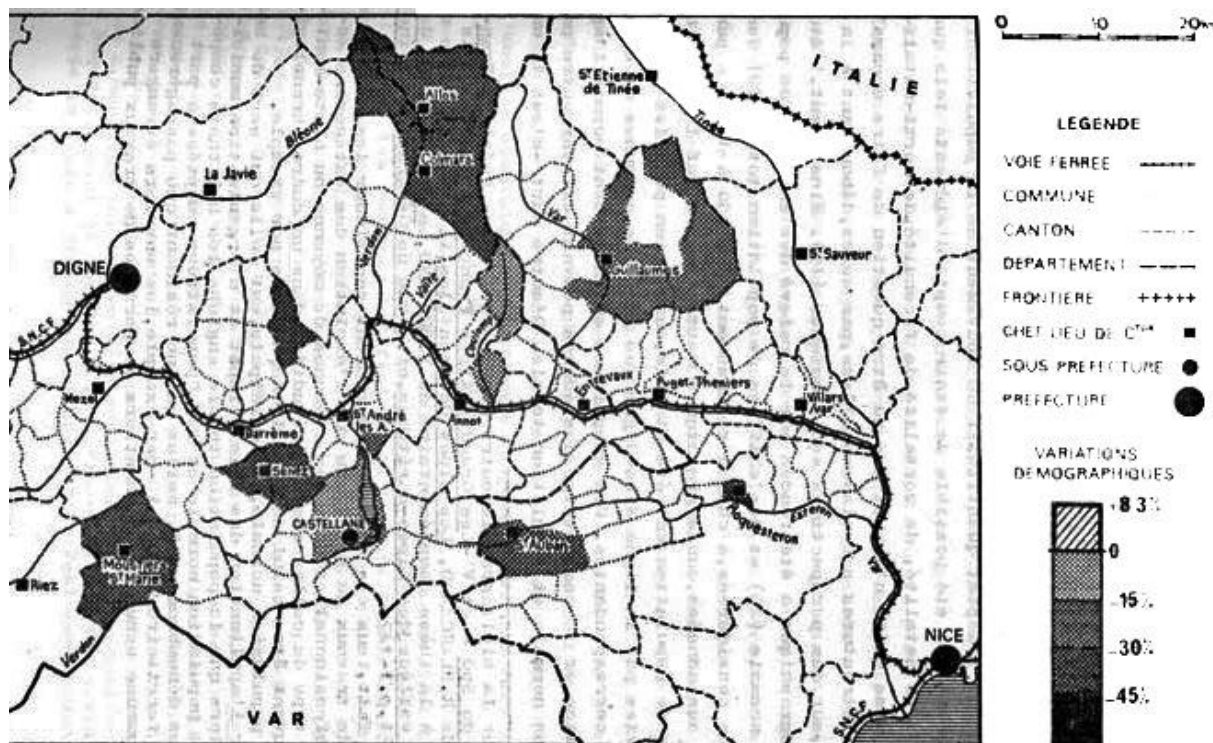
complémentaire de Y. BRAVARD, Le dépeuplement des hautes vallées des Alpes-Maritimes, cf. Revue de Géographie Alpine 1961, n°1, p.1-127.

¹⁹ En fait, tous ces éléments pourraient constituer les lignes de force de travaux de recherche sur l'évolution des catégories socio-professionnelles dans des communes de moyenne ou haute-montagne, du type de celles que j'ai étudiées, dans un cadre chronologique pouvant être celui de la IIIe République par exemple.

²⁰ La population normale, ou municipale, est celle qui sert de base pour l'application des lois d'impôt et d'organisation municipale, alors que la population totale englobe les habitants composant la population normale et les "populations comptées à part dans les dénombrements", celles qui ne résident que passagèrement sur le territoire communal par exemple, les ouvriers étrangers à la commune occupés aux chantiers temporaires de travaux publics

²¹ cf., en annexes, les quatre cartes démographiques, dont le but est de faciliter la mise en parallèle du mouvement de la population dans les communes bénéficiant de la voie ferrée et-dans les communes de comparaison, qui en sont privées, de 1891 à 1931.

²² ...c'est à dire 1856-57 et 1891,1391 et 1911,1911 et 1931 cf .supra



ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DE COMPARAISON DE 1911 A 1931

sur la ligne Nice-Digne, d'une part, et pour les communes de comparaison, demeurées à l'écart du rail d'autre part, a été à l'origine de conclusions particulièrement nettes²³.

Il convient d'ailleurs de signaler que celles-ci ont été renforcées par les constatations résultant l'examen des recettes grande vitesse voyageurs, transcrites sous forme de graphiques de certaines gares²⁴, sur une période assez brève, certes -de 1895 à 1904- mais qu'il était impossible de négliger. De même, le problème des rapports entre la création de la voie ferrée et l'extension du tourisme dans toutes les communes qu'elle rendait plus accessibles ne pouvait être passé sous silence. La question des migrations touristiques entre littoral de la Côte d'Azur et arrière-pays a donc été abordée au²⁵ niveau de l'étude démographique, où elle m'a semblé s'insérer plus logiquement que dans l'analyse économique par secteurs géographiques qui fait l'objet de la troisième partie du mémoire.

Le but recherché dans cette dernière partie était de déterminer les incidences de la création et de la mise en service de la ligne Nice-Digne sur le désenclavement économique des vallées desservies, de 1892 à 1931. Plusieurs solutions étaient envisageables pour y parvenir. Celle qui aurait consisté à dresser un bilan de toutes les branches de l'activité économique, considérées successivement, pour l'ensemble des seize communes étudiées, n'a pas été retenue, pour éviter de rendre l'analyse trop confuse. Il était concevable d'opter pour un découpage par zones d'altitudes, regroupant les communes des basses vallées, celles de la

²³ Cette confrontation a mis en évidence le rôle joué par le chemin de fer, cf. infra, les grands aspects du bilan.

²⁴ Les gares sont: Villars-S/Var; Touët-de-Beuil (devenu Touët-S/Var en 1911); Puget-Theniers; St-André; Barrême et Mézel, Chateaudon sur les recettes annuelles des gares, cf. supra, n.(7)

²⁵ Cf. mémoire, P. 62-65: "Incidences de la mise en service partielle de la ligne Nice-Digne sur l'essor touristique des vallées desservies". Il est vraisemblable de supposer que ces incidences ont connu des prolongements lorsque la compagnie des chemins de fer de la Provence exploita les lignes des tramways départementaux. Des A.M. qui lui avaient été concédées: de Pont-Charles-Albert à Roquestéron; de la Vesubie (Plan-du-Var) à St-Martin-Vésu-bie; de la Tinée à St-Sauveur S/Tinée et de Pont-de-Gueydan à Guillaumes. Toutes ces lignes, dont les premières furent ouvertes au trafic vers 1910, étaient en quelque sorte des ramifications greffées sur la voie ferrée Nice-Digne. Leur existence fut d'ailleurs éphémère.

moyenne montagne, enfin celles de haute montagne²⁶, car les ressources économiques varient dans une certaine mesure en fonction de l'altitude. Mais il était également possible d'adopter un plan dissociant les villages-centres, tels les chefs-lieux de cantons des agglomérations moins importantes, des localités plus modestes. En définitive, parce que cela paraissait la solution la plus commode, sinon la plus rigoureuse, l'analyse économique a été menée dans le cadre des divers bassins hydrographiques traversés par la ligne Nice-Digne: vallée du Var moyen, vallées du Coulomp et de la Vaire; bassin du Haut-Verdon et bassin de l'Asse.

La valeur scientifique des statistiques agricoles dépouillées au cours de mes recherches s'étant révélée fortement contestable²⁷, et celles-ci constituant l'essentiel de la documentation sur le plan économique, il a été nécessaire d'avoir recours à des compléments d'information. Ils ont été fournis d'une part, pour les années 1893-1904, par les recettes petite vitesse marchandises de quelques gares, d'autre part, de façon plus générale, par les renseignements oraux, exploités avec prudence, réellement précieux cependant pour éclairer certains points, comme celui de la nature des produits transportés au début du siècle et jusqu'en 1931 sur la ligne Nice-Digne, par exemple.

Toutes ces considérations structurales étant précisées, la synthèse des résultats de mes recherches peut être entreprise.

II. LES GRANDS ASPECTS DU BILAN.

Pour les exposer de façon rationnelle, il y a lieu, dans un premier temps, de trancher à propos des incidences de l'apparition de la ligne Nice-Digne sur le plan humain, thème de la deuxième partie-du mémoire.

Toutefois, avant de faire état des conclusions majeures dans ce domaine, quelques réserves doivent être formulées, liées aux facteurs susceptibles de fausser les résultats de la recherche et, en tous cas, de laisser subsister certaines incertitudes. La période 1911-1931 est ici spécialement visée. Pour diverses raisons il est alors difficile de déceler quelles influences la ligne Nice-Digne a pu exercer sur les mutations démographiques des vallées desservies. La guerre de 1914-1918 nous a privés de tout recensement entre 1911 et 1921²⁸. Il apparaît qu'au cours de ces dix années les pertes de population sont importantes dans presque toutes les communes étudiées, Ce fait doit être imputé, pour une bonne part, aux morts et disparus de la grande guerre²⁹, qui a occasionné une véritable saignée parmi les populations des Alpes-Maritimes et des Basses-Alpes, aux conséquences d'autant plus graves que les victimes se comptaient essentiellement parmi les hommes âgés de 20 à 30-35 ans. C'est donc toute une génération qui disparaissait. Il n'est que de lire les longues listes de morts et disparus figurant sur les monuments aux morts communaux pour se convaincre de l'ampleur du drame. Durant ces années de guerre, le chemin de fer a été utilisé pour la mobilisation³⁰ et pour le

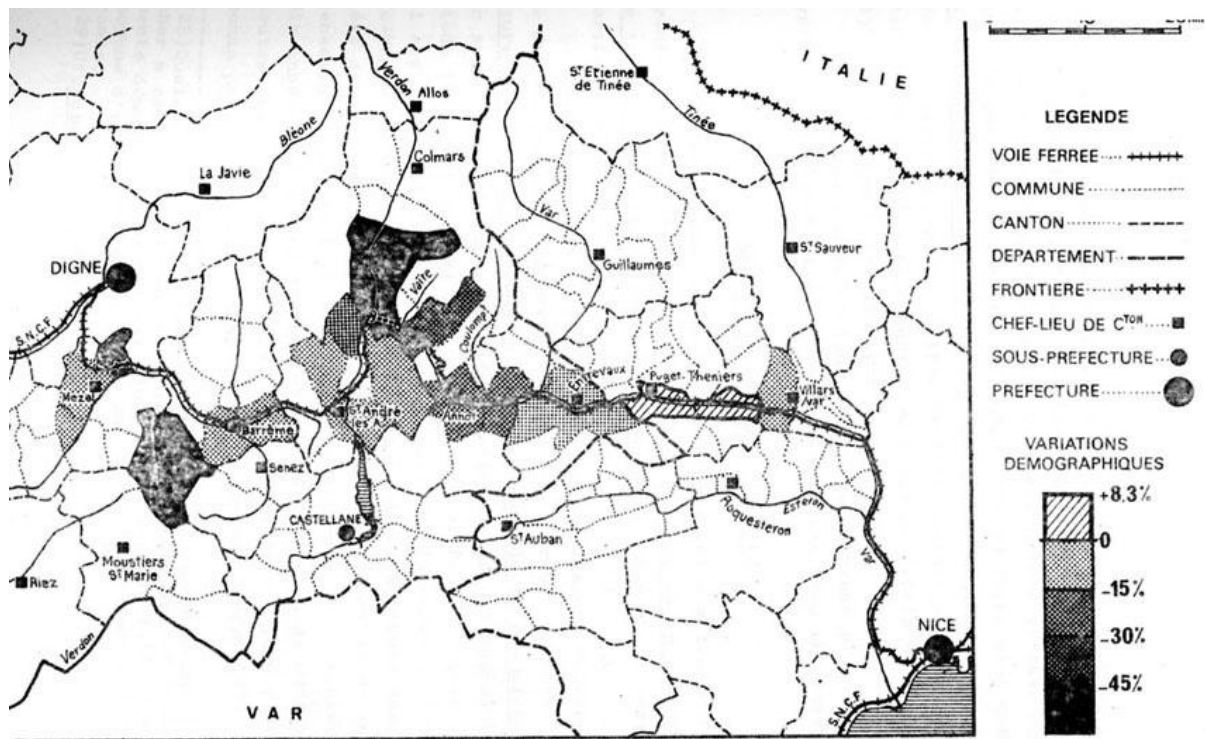
²⁶ Bien qu'il soit difficile de fixer des seuils d'altitude de façon arbitraire, on peut admettre la limite supérieure de 500m. Pour les basses vallées, celle de 1000m. pour la moyenne montagne pour les basses vallées, celles de 1000m. La haute montagne se situant au-dessus de 1000m

²⁷ Critique des sources- Effectivement, ces sources manuscrites présentent un certain nombre de ratures, de mentions incompréhensibles, mais, fait plus grave, on peut y constater des erreurs de calcul relativement fréquentes, des aberrations parfois. Il faut préciser également que, pour une commune donnée, les séries ne sont pas toujours continues et cela complique singulièrement la tâche lorsque tous les relevés doivent être faits à des dates déterminées

²⁸ Quelques reconstitutions partielles de dénombrements à rattacher à cette décennie ont bien été réalisées, mais les bouleversements démographiques ont été alors d'une ampleur telle que les moyens d'investigation utilisés par la suite ne sont pas convaincants.

²⁹ cf. supra, note (17).

³⁰ Rappelons à ce propos l'importance du point de vue stratégique dans les origines de la ligne Nice-Digne: cf. supra, note (10). La gare d'Entrevaux, chef-lieu de canton qui était alors siège de garnison, fut dotée d'un quai militaire, utilisé durant la grande guerre



EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DESSERVIES PAR LA LIGNE NICE-DIGNE DE 1911 A 1931

ravitaillement des populations locales³¹, mais en sommeil n'a joué qu'un rôle second sur le plan démographique. Quant au trafic lui-même, il fut directement affecté par l'état de guerre, le matériel roulant de la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France étant alors partiellement réquisitionné. La récupération de ce matériel fut difficile, et en fin de compte incomplète, la guerre terminée. Les conditions de transport, sous le rapport de la durée du parcours³² comme sous celui du confort offert aux voyageurs³³ et des tarifs pratiqués par la Compagnie³⁴, eurent pour effet, après 1918, d'amener les usagers à délaisser la voie ferrée³⁵. Cette tendance fut renforcée par l'augmentation du trafic automobile, entre 1920 et 1930, fait nouveau, car il était peu important précédemment. Désormais, les services de cars et les voitures particulières concurrençaient le rail, ce qui amoindrissait évidemment le rôle que la voie ferrée était susceptible de jouer. Enfin, complication supplémentaire, les documents émanant de la Compagnie des chemins de fer de la Provence font tout à fait défaut, pour la fin de la période

³¹ Cf. SCHOR (R.J.C.), Nice pendant la guerre de 1914-1918, DES., Publication des Annales de la Faculté des lettres d'Aix-en-Provence, 1965, p.157: "C'est grâce aux chemins de fer du Sud qu'eut lieu une imperceptible amélioration de la situation, à la fin de décembre 1917. Chaque jour arrivaient 200 tonnes de marchandises diverses, ais il en aurait fallu le double pour que tout fût satisfaisant...". De 1914 à 1918, l'intendance militaire avait établi des services dans les gares de Barrême et de Mézel, pour favoriser l'a provisionnement en foin.

³² En 1933, la liaison Nice-Digne, soit 150 km., s'effectuait en 6 h. 30 mn

³³ Cf. délibération du Conseil municipal de Villars s/Var, du 12 décembre 1926, citée par M. Molina, op. cit., p.164: "...à aucun moment il n'y a eu autant de négligences, et de laisser-aller, tels que: wagons de voyageurs dépourvus de chauffage et d'éclairage, portières aux glaces absentes ou brisées, horaires fantaisistes..."

³⁴ Les majorations des tarifs allèrent crescendo: 125% autorisé le 10 juillet 1919, 250 le 5 octobre 1920. Après de nouvelles augmentations en avril et en décembre 1925, les tarifs voyageurs purent être relevés de 300 et 330% après autorisation du 15 mai 1931.

³⁵ Cf. JACQUET (Ch.), Histoire de Puget-Théniers, circa 1942, p.190 Dans les dernières années, le service réduit par la concurrence des cars et des camions à quelques trains de voyageurs, circulant presque à vide, et à un train de marchandises par semaine, avait perdu à peu près tout intérêt commercial..."

1911-1931³⁶. Pour la période précédente, soit 1892-1911, s'il n'y a pas une accumulation aussi frappante de facteurs risquant de fausser les résultats de la recherche, il faut cependant tenir compte du fait que la ligne Nice-Digne était alors incomplète.

Cette réserve émise, lorsque le bilan de la recherche dans le domaine démographique est établi, les résultats obtenus pour la période 1892-1911 paraissent suffisamment nets pour pouvoir confirmer le premier point de l'hypothèse de travail initiale³⁷. La voie ferrée Nice-Digne a alors réellement affecté l'évolution démographique des vallées desservies. L'utilisation des pourcentages communaux de variations démographiques³⁸ a permis de mettre en lumière certaines concomitances, très révélatrices: ainsi, pour les communes ayant bénéficié de la desserte par la voie ferrée, la plus grande fréquence au recensement suivant sa mise en service est la baisse de population, alors que pour les communes de comparaison, les mêmes recensements donnent une fréquence égale pour la diminution et pour l'augmentation ou le maintien de la population³⁹. Au surplus, cinq des six graphiques élaborés à partir des recettes grande vitesse voyageurs de quelques gares, de 1895 à 1904, font apparaître une hausse des montants, ne pouvant résulter, après élimination d'autres causes possibles⁴⁰, que de la permanence et de la progression d'un trafic voyageurs, dont j'ai tout lieu de penser qu'il était alors de caractère principalement local⁴¹. Si l'on opère un rapprochement entre la croissance de ce trafic voyageurs et la tendance à la dépopulation constatée dans la presque totalité des communes nouvellement désenclavées par le rail, à l'examen des recensements intervenus après l'apparition du chemin de fer, il se confirme que ce dernier fait explique -en partie- le premier: une certaine fraction des voyages se compose de trajets en sens unique, ceux des émigrants canalisés, drainés par l'intermédiaire des tronçons de la ligne Nice-Digne mis en service de 1892 à 1911, en direction des centres urbains, Digne et surtout Nice et tout le littoral des Alpes-Maritimes. Certes, le dépeuplement n'est pas, chronologiquement, une conséquence directe de l'ouverture à l'exploitation des premiers tronçons de voie ferrée. L'étude des dénombrements de population au cours de la période 1856-1891 prouve que l'exode rural⁴² est un phénomène constatable dès le milieu du siècle. En définitive, il est possible de conclure que la mise en service partielle de la ligne Nice-Digne a affecté l'évolution démographique des vallées desservies, de 1892 à 1911, dans le sens du renforcement de la tendance à la baisse de la population. Pour cette même période, un autre résultat manifeste doit être souligné, à propos d'un problème annexe de la démographie, celui des migrations touristiques⁴³ bien qu'à l'état embryonnaire, la voie ferrée Nice-Digne a joué un rôle fondamental dans le développement du tourisme le long des vallées du Var, de la Vaire, du haut Verdon, avec les incidences corrélatives que le phénomène touristique tend à exercer sur l'hôtellerie et les services d'accueil, sur l'implantation des colonies de vacances⁴⁴. En présence de tels effets sur le plan humain,

³⁶ Cf. supra, note (4).

³⁷ Cf. supra introduction.

³⁸ Cf. les étapes de l'analyse -§ sur la voie ferrée Nice-Digne et l'évolution démographique des vallées desservies.

³⁹ Cf. mémoire, p.57.

⁴⁰ Les tarifs ne subissent aucune augmentation durant ces dix années et, d'autre part, l'hypothèse faisant intervenir l'intensification de l'exploitation ne peut être valablement retenue, si l'on considère qu'elle se traduit uniquement par une liaison supplémentaire entre Nice et Puget-Théniers, à partir du 22 août 1904.

⁴¹ La lacune subsistant jusqu'en 1911 entre Puget-Théniers, puis Annot et St-André a très probablement eu pour effet de détourner de l'itinéraire Nice-Digne la plupart des voyageurs susceptibles de l'emprunter à l'occasion d'un voyage sur de longues distances.

⁴² L'analyse de l'exode rural fait apparaître des nuances, des variations des décalages d'une commune à l'autre. De 1856-1857 à 1891, les communes de référence situées dans les Alpes-Maritimes ne sont sensiblement moins vidées de leurs habitants que celles situées dans les Alpes-de-Haute-Provence pour les décennies suivantes, soit 1891-1931, cf, les quatre cartes démographiques, annexées à cet article.

⁴³ Cf. supra: note (25).

⁴⁴ A titre d'exemple, cf. une lettre de la Cie des Chemins de fer du Sud de la France au préfet des Alpes-mes, datée

durant ces dix-neuf années d'exploitation partielle du chemin de fer, on pourrait s'attendre, en toute logique, à les voir se prolonger en se renforçant à partir du moment où il fut possible de circuler d'un bout à l'autre de la ligne. En fait, aucun résultat tangible ne saurait être obtenu pour la période 1911-1931, si ce n'est la certitude de l'atrophie croissante du rein, joué par la voie ferrée Nice-Digne, conséquence de la combinaison de diverses circonstances, déjà évoquées⁴⁵ à commencer par la violente secousse de la première guerre mondiale.

Dans l'ensemble le chemin de fer a donc, dans une certaine mesure, conditionné ou du moins influencé la démographie des vallées desservies. Mais les mutations démographiques, si elles sont importantes, retentissent directement sur l'évolution économique, elle-même susceptible d'être affectée par l'apparition des transports ferroviaires. Dans cette optique, il convient à présent de définir les divers aspects de la contribution de la ligne Nice-Digne au désenclavement économique des vallées desservies.

Un certain type d'économie dans le cas présent, d'économie agraire, fort bien symbolisé par la floraison des "restanques"⁴⁶ caractérisait les zones montagneuses traversées par la ligne "Nice-Digne, avant sa création. Au début du XX^e siècle, cette économie traditionnelle se déforme peu à peu et se désagrège. La question de la responsabilité de la voie ferrée dans la rupture de l'ancien équilibre économique se pose donc malgré leurs défauts⁴⁷, les statistiques agricoles consultées⁴⁸ permettent de reconstituer certaines concordances dans l'évolution économique, au niveau des communes désenclavées par le chemin de fer. Il y a d'ailleurs lieu de remarquer que ces analogies tendanciennes sont plus particulièrement apparentes dans les agglomérations les plus importantes. D'une manière générale, il apparaît que la polyculture, encore omni présente dans les années 1891-1892, et destinée, dans le cadre d'une économie en vase clos, à satisfaire les besoins de l'alimentation locale, perd progressivement sa prédominance et tend à s'estomper. Les industries de transformation des produits agricoles⁴⁹, les seules véritablement notables dans ces vallées isolées, activités étroitement liées aux productions végétales et animales, déclinent, se raréfient, disparaissent même en fin de compte, dès les premières années du XX^e siècle. La crise frappe, par exemple les traditionnels moulins à eau, organes importants de l'ancien système économique, car ils fournissaient la farine. De même, les moulins à huile périclitent. Mais le cas le plus net reste celui du recul de l'industrie textile dans la haute vallée du Verdon, marqué par les disparitions successives⁵⁰ de

du 26 juillet 1911: "...la "Société des Enfants de la Montagne et des Colonies scolaires de vacances de Nice, sollicite une réduction du tarif en faveur des enfants pauvres et malingres que cette association envoie dans la montagne (...) "J'ai donné des instructions à notre Service local pour la délivrance de réductions de 50% sur la demande du Président de la Société dont il s'agit..." Réf.: A.D. des A.M. 406 s, art.7.

⁴⁵ Cf. supra, les grands aspects du bilan, facteurs susceptibles de fausser les résultats de la recherche.

⁴⁶ Dans la terminologie régionale, les "restanques" désignent les terrasses, les planches de terre superposées aménagées sur les versants montagneux. Elles se sont multipliées au XIX^e siècle, tant dans les Alpes-Maritimes que dans les Alpes-de-Haute-Provence, et nombre de leurs murettes sont encore visibles.

⁴⁷ Cf. supra, note (27).

⁴⁸ Les sondages ont été effectués parmi les statistiques agricoles à intervalles aussi réguliers que possible. Réf.: 1) Arch. Dép. Des Alpes-de-Haute-Provence, (Digne): 12, art. 24: statist. agricoles de 1892; M 12, art.37: statist. agric. de 1900-1901; M12, art. 40 et 41: statist. agric. de 1911-1912; M12, art.49: statist. agric. de 1921; P:12, art. 55 statist. Agric. de 1930; et, en complément, l'enquête agricole de 1929. 2) Arch. dép. des A.M.(Nice): in série M -documents non cotés- statist. agric, de 1891,1905 et 1911. 3) Arch, comm.de Puget-Théniers: série F, statist. agr. de 1917, 1921

4) Arch. communales de Villars S/Var: statist.agr. de 1921, 1929, 1931.

⁴⁹ Leur inventaire existe dans les séries les plus récentes de statistiques agricoles, mais, en général on se trouve en présence d'un simple état numérique, excluant toute précision technique.

⁵⁰ Ainsi, à St-André, la fabrique HONNORAT ferma en 1900, la fabrique ARNAUD en 1914. Les établissements de la Mure, Thorame-Basse, Colmars, Villars-Colmars, cessèrent l'un après l'autre de fonctionner. A Beauvezer, à proximité de Colmars, quatre fabriques de draps étaient en activité en 1850; il en restait deux en 1930. Mais ce marasme n'a pas affecté que le Haut-Verdon: à Annot, la fermeture de la fabrique MOULARD eut lieu en 1890, celle de la fabrique ROUX en 1914. A Barrême, l'établissement RAVEL, sis dans un immeuble de trois étages,

nombreuses fabriques de draps confectionnés à partir de la laine des moutons. Il est frappant de constater que les dates de fermeture de plusieurs ateliers coïncidant plus ou moins avec les débuts de l'exploitation, partielle ou totale de la ligne Nice-Digne. D'une façon plus générale, les premiers signes de déperissement sont sensibles sitôt le désenclavement opéré par le rail. Cette conjonction n'a rien de fortuit. En effet, en assurant le déblocage définitif de vallées jusque-là repliées sur elles-mêmes, où la presque totalité des biens de consommation était confectionnée sur place⁵¹, en favorisant par conséquent la diffusion de produits de l'extérieur, Concurrentiels et de qualité, le chemin de fer a brusquement fait basculer dans la non rentabilité toutes les entreprises, aux méthodes routinières, liées à l'ancienne économie du milieu montagnard. Il y a donc eu, en quelque sorte, condamnation à mort de ces industries, au terme de sursis plus ou moins longs, avec au bout du compte, la mise au chômage d'un certain nombre d'ouvriers et, fatalement, leur exode, susceptible de provoquer aussi celui de leurs familles⁵². Cependant, la création de la voie ferrée n'a pas eu que des effets destructeurs sur le plan économique.

De fait, le rôle joué par la ligne Nice-Digne dans l'ébauche d'un nouveau économique ne paraît pas négligeable. Cette recherche, sans doute confuse au départ, d'une restructuration sur de nouvelles bases de l'économie, fut très probablement une réaction contre la tendance dangereuse à l'anémie qui se manifestait. Ainsi, la spécialisation dans certaines productions agricoles finit-elle par prévaloir, du moins dans les communes les plus importantes: le vin à Villars s/Var, les arbres fruitiers à Entrevaux⁵³, les cultures maraîchères à Mézel⁵⁴. D'autre part, la culture des plantes à parfum, au premier rang desquelles la lavande joue un très grand rôle dès le début du XXe siècle⁵⁵, a revalorisé les terres de certaines communes, comme Annot et plusieurs agglomérations du Haut-Verdon et du bassin de l'Asse. Parallèlement à ces efforts de rentabilisation de l'agriculture, un renouvellement des types d'industries de transformation des produits agricoles s'opère peu à peu, surtout au profit des chefs-lieux de cantons. C'est ainsi qu'apparaissent à Puget-Théniers, la fabrique de meubles Prouchier en 1900, puis une importante laiterie coopérative en 1920, tandis que deux nouvelles scieries mécaniques fonctionnent à St-André en 1930 et que Barrême bénéficie de l'établissement d'une grande distillerie due à l'initiative dit groupe allemand Schimmel et Cie, avant 1914⁵⁶. Ces industries présentent des caractéristiques communes: leur appareillage mécanisé, leur organisation traduisent une adaptation aux impératifs de la concurrence économique et même pour certaines une recherche de la compétitivité. Le chemin de fer, loin d'être un obstacle, est utilisé comme auxiliaire et intermédiaire, à la fois pour l'acheminement des matières brutes⁵⁷ pour l'expédition des produits finis avant que ne s'ouvre l'ère du camion. Si l'examen des

encore visible actuellement, ferma en 1918.

⁵¹ Outre l'exemple de la laine collectée lors de la tonte des moutons, et destinée à la fabrication de draps, nous pouvons relever l'apiculture, avec la production du miel, mais aussi de la cire utilisée pour la confection de bougies à Majastres, cf. mémoire, p80 ; à Allons.

⁵² Les implications démographiques de la mise en service de la, ligne Nice-Digne apparaissent à nouveau à travers ce problème. Cela prouve, s'il en était besoin, que mouvement de la population et évolution économique sont étroitement liés.

⁵³ Par la suite, la prédominance de ces productions particulières s'est confirmée: aujourd'hui, les vins de Villars s/Var (altitude 320m.) sont toujours réputés et les pêches d'Entrevaux (altitude 475m.) appréciées.

⁵⁴ La proximité du marché de Digne -13 km- par voie ferrée- explique vraisemblablement cette spécialisation.

⁵⁵ Parmi les cultures de plantes aromatiques autres que la lavande mentionnées dans les statistiques agricoles, on peut citer: la menthe à Entrevaux et Barreme - cf.mémoire, p. 87, note (22) et, p.109, la sauge sclarée à Barrême -cf. mémoire, p. 109, le tilleul Majastres.

⁵⁶ La date de création de cette distillerie industrielle, construite à proximité immédiate de la gare de Barrême, varie notablement selon la source à laquelle on a recours: entre 1890 et 1900, en 1904 ou en 1912, d'après M. Molina, op. cit. p. 202.

⁵⁷ Ainsi la gare de Puget-Théniers réceptionnait du lait pour la coopérative, et du bois -cf. mém. p.86, A Barrême, des wagons entiers de fleurs à distiller destinés à la fabrique fondée par Schimmel et Cie étaient régulièrement déchargés.

recettes petite vitesse marchandises de .de six gares de la ligne Nice-Digne entre 1895 et 1904 n'est pas réellement probant⁵⁸. Il ne fait guère de doute que la voie ferrée, qui avait joué un rôle déterminant dans la ruine de l'économie préexistante, a favorisé, et même stimulé, par les facilités offertes au transit des marchandises, l'essor d'entreprises modernes. Mais elles ne parvinrent pas à devenir puissantes, essentiellement en raison de la carence, d'ailleurs chronique, des capitaux locaux, de la réticence à investir dans une région sous industrialisée, accessoirement à cause de facteurs psychologiques et sociaux.

III. LA PROBLÉMATIQUE

Si l'on se réfère à la double hypothèse de travail initiale⁵⁹, la diversité des directions de recherche suggérées par ces formulations axiomatiques s'impose à la réflexion. Les limites multiples fixées à mes recherches par la nature même du travail à réaliser, par le problème des lacunes de la documentation⁶⁰, par le processus d'enquête adopté m'ont amené, sinon à négliger purement et simplement, du moins à aborder de façon très sommaire certains points pourtant dignes d'intérêt. Il était tentant d'envisager la réponse au deuxième volet de l'hypothèse de travail par le biais d'une recherche plus particulièrement axée sur l'évolution des ressources financières des communautés concernées par la création de la ligne Nice-Digne, pour connaître de façon précise l'évolution des trésoreries locales avant et après sa mise en service. En appoint, on pouvait concevoir une étude sur le mouvement des prix de denrées alimentaires de base⁶¹. Un autre ensemble de recherches était possible pour tenter de cerner les incidences psychosociologiques dans le phénomène de désenclavement. Les faits de mentalité collective ont leur importance. L'isolement avait imposé un style de vie, des routines plus ou moins consciemment établies, un rythme d'existence répendant à des conceptions arriérées⁶². Le progrès en l'occurrence le chemin de fer a tout bouleversé. Une véritable mentalité de "désenclavés" s'est forgée insensiblement et a dû peser sur les motivations profondes de l'exode rural, chez ces montagnards voués à la prolétarisation.

La problématique invite à replacer le cas de la ligne Nice-Digne dans un contexte plus général. Simultanément support de l'exode rural et élément moteur du désenclavement économique des vallées desservies, la seule rescapée des lignes des chemins de fer de Provence⁶³ a-t-elle joué un rôle historiquement comparable à celui de réseaux similaires? Pour concrétiser cette hypothèse, nous pourrions, par exemple, chercher si et comment le "Mastrou" de la ligne Tournon-Lamastre a pu participer au désenclavement des monts du Vivarais. Cependant, très vite, nous nous apercevions que des réalités régionales très prononcées -la longue durée de l'isolement⁶⁴, la dichotomie entre les ressources locales et l'énergie des moyens de communication- hypothèquent toute comparaison et obligent à prendre en considération

⁵⁸ Cf. supra, npte (24), il faut cependant noter que les progressions que traduisent les courbes des gares de Puget-Théniers et St.-André, les deux terminus provisoires de la ligne sont très sensibles

⁵⁹ Cf. supra: introduction.

⁶⁰ Cf. supra: les étapes de l'analyse.

⁶¹ Consultées dans cette optique, les statistiques agricoles se révèlent assez décevantes, car il n'est pas possible de reconstituer, au niveau des communes, des séries continues de prix à la production. De plus, se pose le problème des équivalences avec les prix actuels, on raison des multiples dévaluations du franc.

⁶² Ce conditionnement psychologique a été fort bien décrit par le Dr A. VERDOLLIN, in: A travers l'histoire en Provence, autour d'un vieux village, de ses montagnes, Annot. Incidences et méditations. Nice, Imp. Ciais & C°, 1970, 100p. Pour le cas particulier d'Annot, cf. p.77-70.

⁶³ Les C.P. exploitaient notamment une ligne d'intérêt général à voie étroite, reliant Nice à Meyrargues, dans les Bouches-du-Rhône. Par Grasse et Draguignan, et aujourd'hui disparue. Pratiquement ruinée la Compagnie cessa toute exploitation sur l'ensemble de son réseau le 15 juillet 1933. Il fut aussitôt placé sous séquestre, exercé par l'administration des Ponts-et-Chaussées.

⁶⁴ Cf. supra, note (9).

cette enquête sur la ligne Nice-Digne comme un cas très particulier d' un champ d'études à approfondir, celui des rapports entre la création de chemins de fer, le devenir de la population et le progrès économique en zones montagneuses.

M. LUMEDILUNA.