

*150^e anniversaire du rattachement
du Comté de Nice à la France*



1860 • 2010
la montagne des Alpes-Maritimes
s'ouvre sur le monde



CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES

1860 • 2010

la montagne des Alpes-Maritimes
s'ouvre sur le monde





Aujourd'hui, quitter l'agitation des cités littorales pour aller se ressourcer, pratiquer les sports d'hiver ou faire de la randonnée dans le haut-pays constitue l'une des activités hebdomadaires, parfois quotidiennes, pour nombre d'Azuréens.

Après un trajet sur des routes larges, sécurisées, entretenues, ils arrivent dans des sites naturels préservés, dans des communes qui ont su conserver leur caractère tout en s'adaptant à la modernité.

Ce voyage dans l'espace et dans le temps nous rappelle que, pendant des siècles, le haut pays a développé une forte identité, une économie de labeur, une culture raffinée et intelligente, à l'abri de gorges étroites, farouches gardiennes de sites grandioses et de populations fières et laborieuses.

En 1793, l'abbé Henri Grégoire, illustre figure de la Révolution, qui avait reçu la mission d'organiser le 85^e département français, baptisé Alpes-Maritimes, déclarait : *“Le 85^e département de la République est un diamant qui attend le ciseau du lapidaire”*.

En 1860, le rattachement du Comté de Nice à la France et la création définitive du département des Alpes-Maritimes marquèrent le début d'une profonde transformation de notre territoire et ouvrirent vers la côte ces vallées jusqu'alors tournées vers les régions transalpines, la Provence et même l'Europe du Nord.

Les investissements massifs réalisés par l'État français, l'esprit novateur des responsables locaux et leur volonté de doter les Alpes-Maritimes d'infrastructures indispensables pour faciliter les échanges, entraînèrent l'ouverture de grands chantiers de travaux publics.

L'utilisation des techniques et des matériaux les plus modernes permirent de construire des ponts, de franchir les rivières capricieuses, de creuser les gorges. Les vallées encaissées s'ouvrirent, les chemins muletiers, accrochés à la montagne, escarpés et dangereux, cédèrent la place à des routes carrossables qui atteignirent Saint-Martin-Vésubie en 1876, Guillaumes en 1884 et Saint-Étienne-de-Tinée en 1897.

En l'espace de quelques années, un travail gigantesque fut accompli, dans des conditions très difficiles, au prix d'efforts considérables, parfois d'accidents dramatiques. Tous ces hommes qui ont ouvert nos voies méritent notre admiration et notre profond respect.

Au fur et à mesure de l'ouverture des vallées, au volant des premières automobiles, des citadins, tels le baron Jellinek, partirent à la découverte du haut-pays.

Témoins passionnés d'une époque de modernisation accélérée et d'innovation, ils ont saisi, avec les premiers appareils photographiques, les images de paysages grandioses, de villages peuplés et actifs, de la rencontre entre le monde rural et celui des villes littorales en plein essor.

Au début du XX^e siècle, une nouvelle étape fut franchie avec l'arrivée du tramway à Saint-Martin-Vésubie en 1909, à Saint-Sauveur-sur-Tinée en 1912. Puis, après la première guerre mondiale furent achevées les lignes du Haut-Var et de l'Estéron. Ce travail considérable fut poursuivi par la création de routes intervallées, sous l'impulsion du Conseil général, en 1933 celle reliant la Tinée à la Vésubie, en 1965 celle du Cians à la Tinée. En 1961, l'ouverture de la route de la Bonette en faisait la plus haute route d'Europe.

Avec l'hydroélectricité, grâce à la construction de barrages et de conduites

forcées la montagne a offert au littoral une énergie précieuse. Mais, faute d'avoir usé avec modération des ressources forestières, l'homme avait accéléré le déboisement et le ravinement mettant en péril son environnement.

À la fin du XIX^e siècle, une politique déterminée et ambitieuse confiée aux agents des eaux et forêts, a permis d'entreprendre un chantier considérable de corrections des torrents et de constitution du manteau forestier. Son extraordinaire vitalité est la preuve d'une réussite écologique exemplaire qui a été prolongée de façon emblématique par le Parc national du Mercantour.

Les années 1860-1914 ont marqué l'ouverture de notre montagne vers les cités en plein essor. Pendant des générations, des échanges ont façonné les familles, un équilibre s'est patiemment établi entre la montagne et le littoral, entre les Alpes

et la Méditerranée qui constituent les deux richesses de notre département.

Aujourd'hui, la montagne des Alpes-Maritimes, résolument tournée vers la modernité, a su préserver sa beauté et son identité, se forger une notoriété internationale et mettre en valeur son histoire d'une richesse inépuisable.

Je vous invite à remonter le temps et à découvrir la formidable époque de l'ouverture de la montagne des Alpes-Maritimes sur le monde.

Puissent l'esprit visionnaire, le sens de l'innovation et l'amour du terroir qui ont guidé nos anciens nous guider pour préserver cette montagne qui nous est chère.

Éric CIOTTI

Député

Président du Conseil général des Alpes-Maritimes





1860 : UNE ANNÉE HISTORIQUE





'ANNÉE 1860 MARQUE LE DÉBUT

D'UNE PÉRIODE QUI VA RÉVÉLER AU MONDE

LA BEAUTÉ NATURELLE DES SITES DE LA MONTAGNE

DES ALPES-MARITIMES,

LA DOUCEUR DE SON CADRE DE VIE,

LE SOUCI CONSTANT DE L'ACCUEIL

QUI GUIDE SES HABITANTS.

LES MOYENS DE L'ÉCHANGE





COMMENT DOUTER QUE NOTRE ASSEMBLÉE DÉPARTEMENTALE,

DONT L'ATTENTION EST CONSTAMMENT EN ÉVEIL

POUR MAINTENIR ET DÉVELOPPER LA PROSPÉRITÉ DE NOTRE CHER PAYS,

AURAIT HÉSITÉ À DONNER À NOS PRINCIPALES VALLÉES

DES MOYENS DE LOCOMOTION COMMODES ET FACILES

VRAIMENT DIGNES D'UN DÉPARTEMENT

QUI EST CITÉ, PARMI LES PLUS BEAUX DE NOTRE BEAU PAYS DE FRANCE !

Discours de M. André POULLAN, député des Alpes-Maritimes, lors de l'arrivée, à Saint-Martin-Vésubie,
de la première ligne de montagne du tramway, le 19 septembre 1909.



Saint-Jean-la-Rivière, pont en béton armé sur la Vésubie, construit en 1909
ADAM

Jusqu'au XIX^e siècle, si l'on excepte la route de Nice à Turin par le col de Tende et celle de Nice à Gênes le long du littoral, le comté de Nice ne possédait pas de voies carrossables. Les échanges se faisaient par des chemins muletiers périlleux qui parcouraient les chaînes de montagnes. Le développement de l'économie s'en trouvait freiné et le pays, resté pauvre, vivait pour essentiel en autarcie, produisant sur place de maigres récoltes et vivant surtout des produits de l'élevage.

C'est en 1853, après la décision de supprimer les avantages fiscaux liés au port franc de Nice et aux droits différentiels sur la route de Tende, que le gouvernement sarde a décidé, à titre de compensation, de construire des routes de vallées pour désenclaver le haut pays.

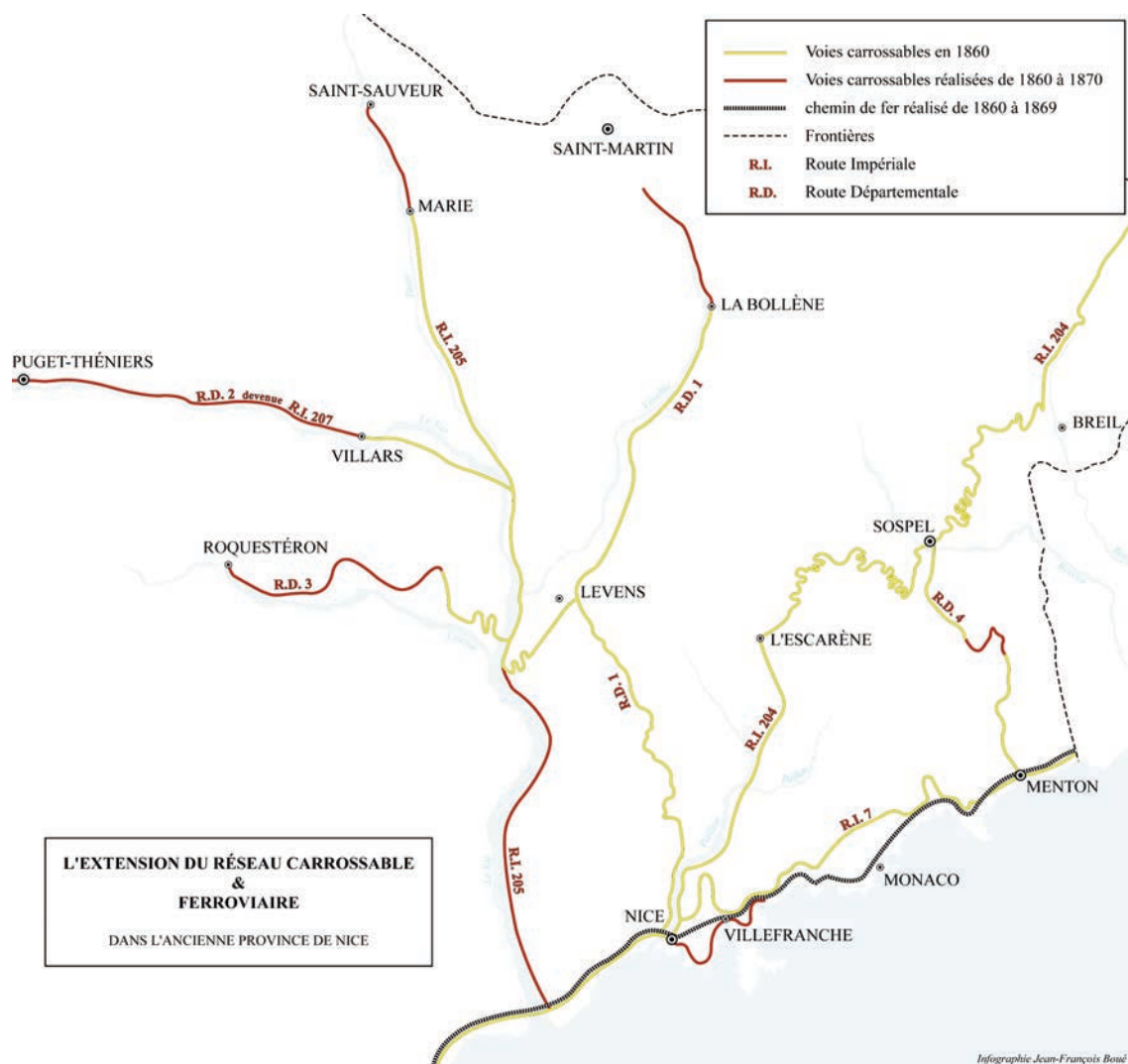
A partir de 1860 les travaux ont connu une grande impulsion et, en une décennie, des chantiers considérables ont été engagés. La route parvint à Saint-Martin-Vésubie

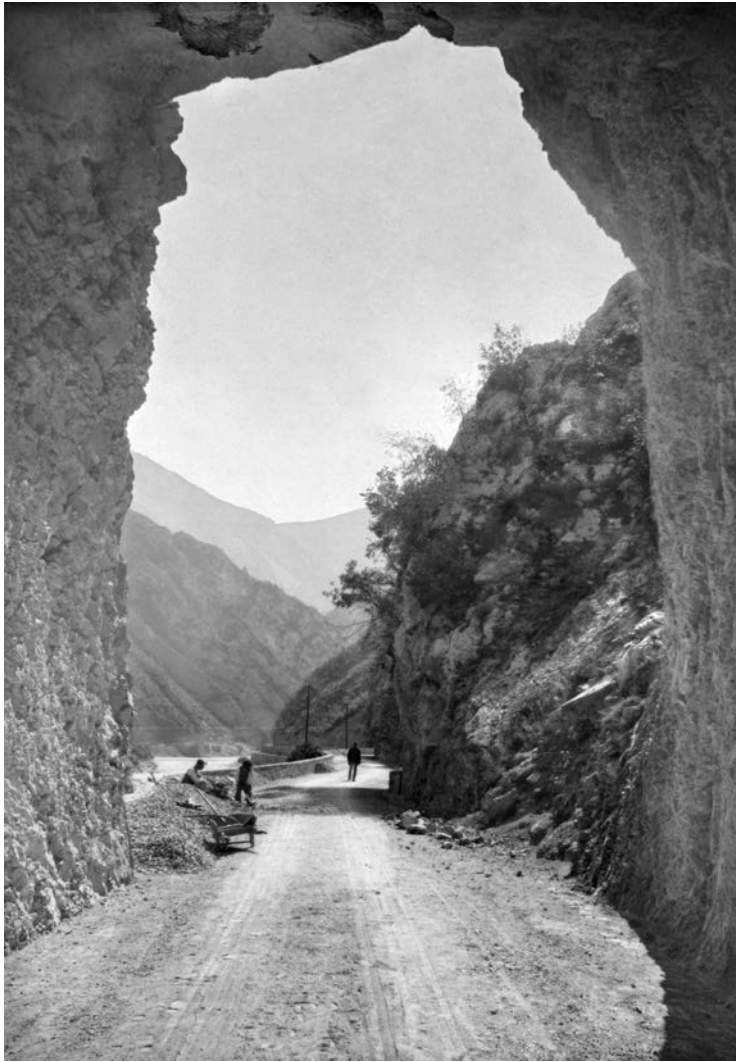
en 1876, à Guillaumes en 1884 et à Saint-Étienne-de-Tinée en 1897.

A la fin du XIX^e siècle, les vallées disposaient toutes de routes carrossables permettant de rejoindre Nice et déjà le chemin de fer qui desservait le littoral gagnait le haut pays, avec la ligne de Nice à Digne ouverte jusqu'à Puget-Théniers en 1892. La même année fut inaugurée celle reliant Grasse à Nice par le beau viaduc courbe du Loup et le pont de la Manda sur le Var.

Il fallut néanmoins attendre 1911 pour achever la voie de Nice à Digne après le percement du tunnel de La Colle Saint-Michel.

Un réseau départemental de tramways ramifia les voies ferrées dans les vallées, au prix d'importants investissements avec des ouvrages d'art remarquables, reflet de progrès techniques considérables, notamment les premiers ponts en béton armé à partir de 1909 en Tinée et en Vésubie.





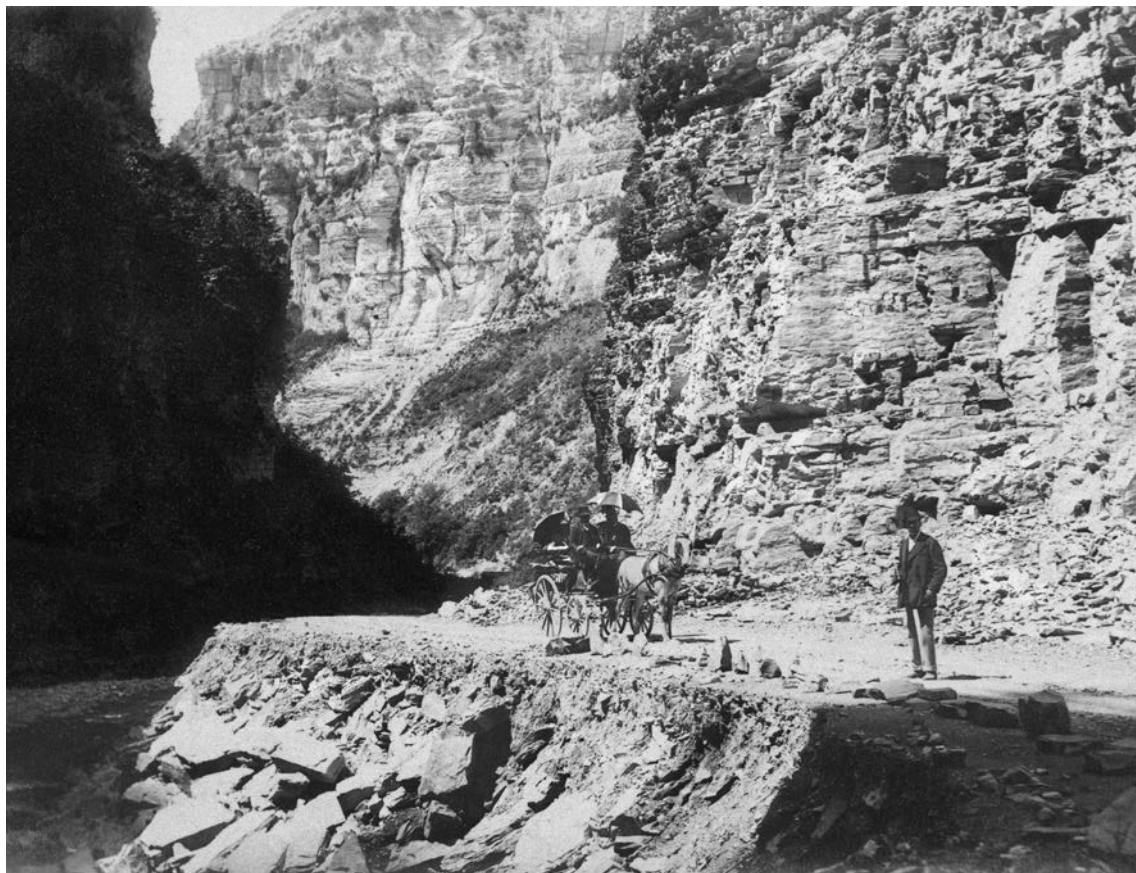
Travaux sur la route de la Vésubie, vers 1900
Fonds Luce, ADAM



Gréolières, route en lacets à la sortie de la cluse, 1886
Fonds Luce, ADAM



Chemin de Saint-Sauveur à Valdeblore, 1889
Fonds Eaux et forêts, ADAM



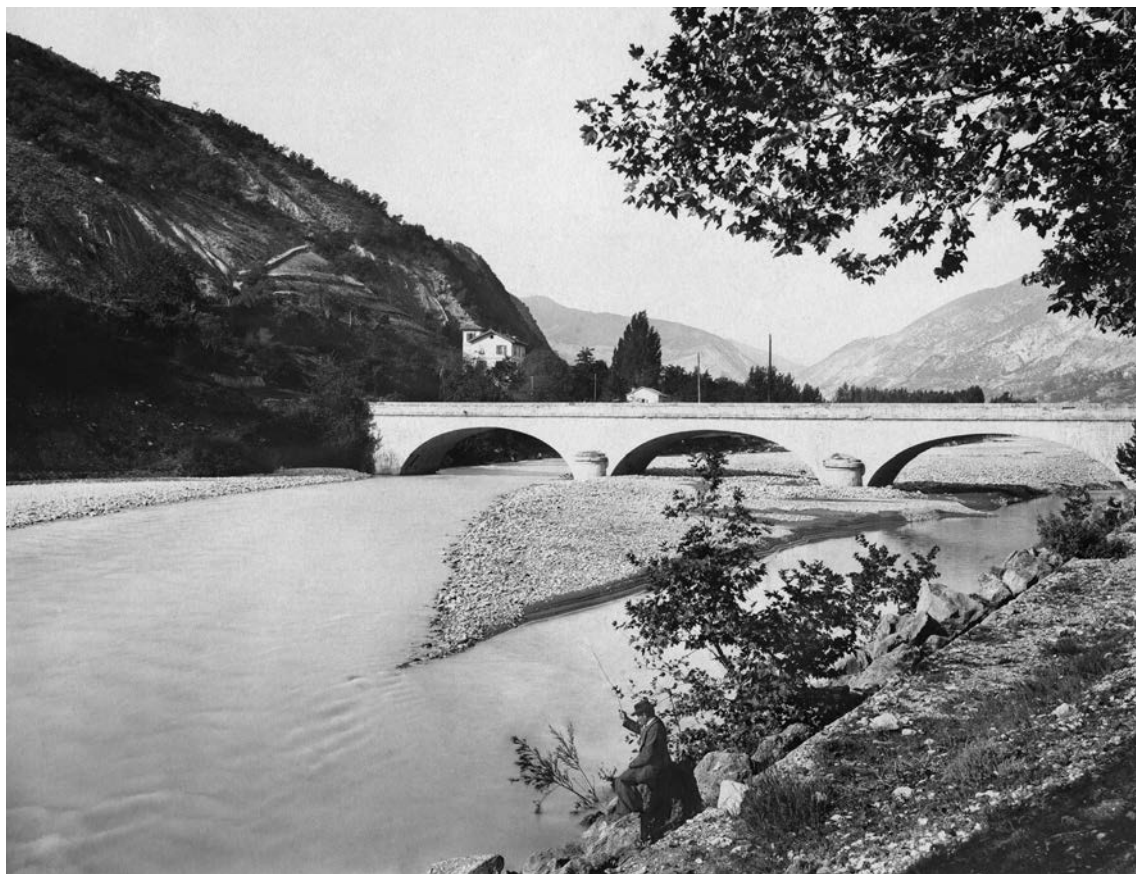
Route dans les gorges de la Mescla, 1896
Collection Baréty, ADAM



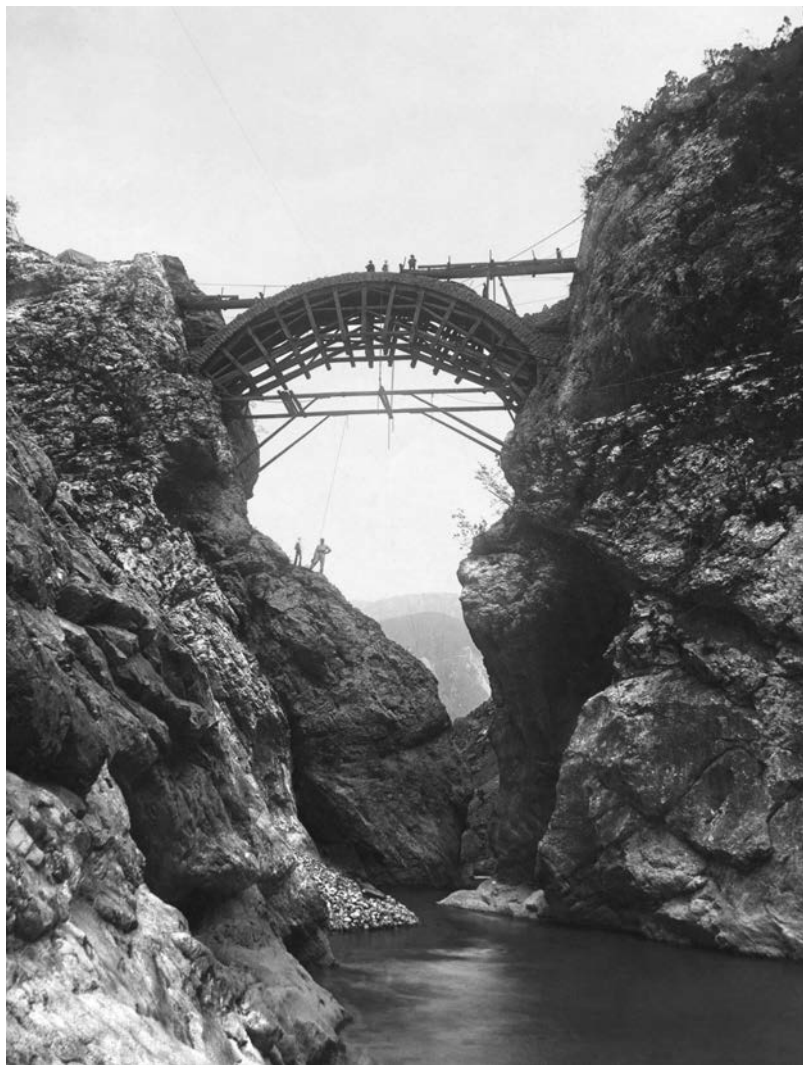
Col de la Cayolle, 1914
ADAM



Route de la Tinée, pont fortifié de Bauma-Negra, 1896
Collection Baréty, ADAM



Puget-Théniers, pont sur le Var en direction d'Entrevaux, 1896
Collection Baréty, ADAM



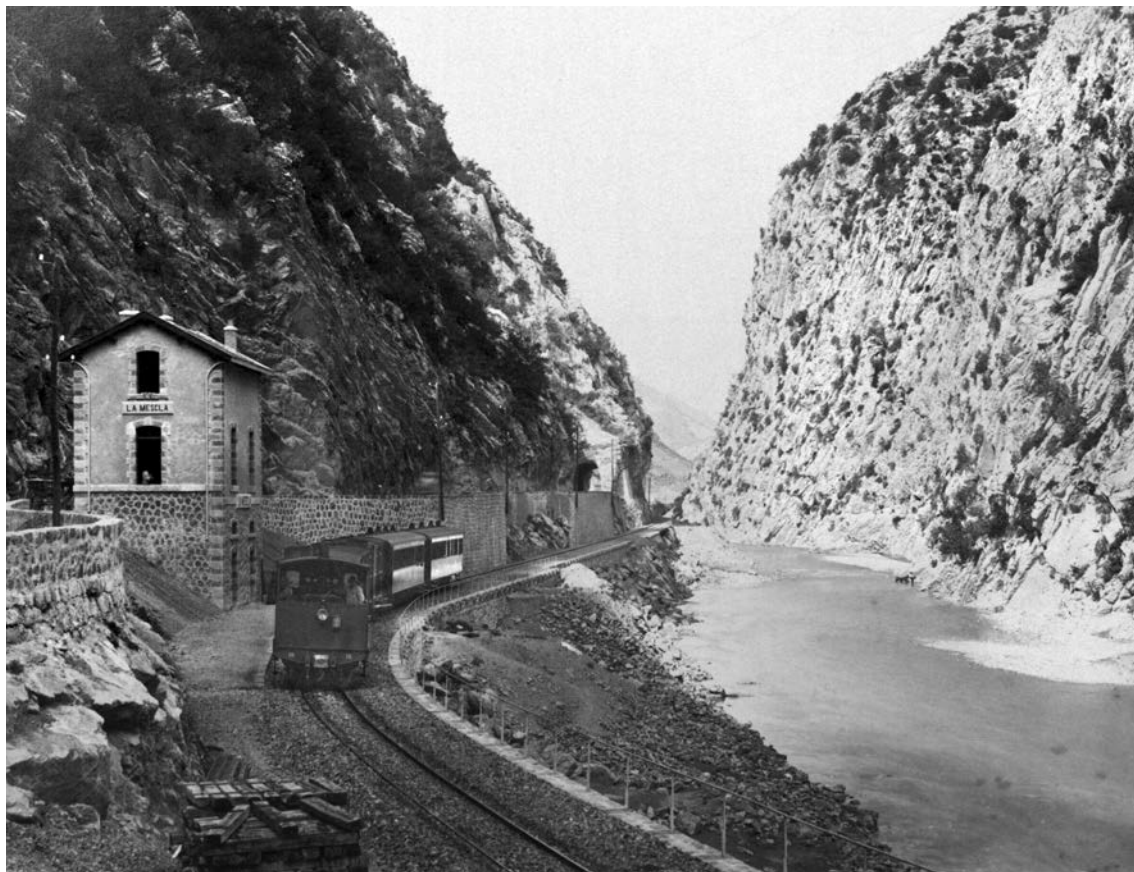
Clue de l'Estéron, pont en construction, 1899
Cliché Abbé Foucachon, ADAM



Défilé de la Roudoule, pont suspendu et pont de l'ancien chemin, 1909
Fonds Mader, ADAM



Confluent du Var et de la Vésubie, ponts routier et ferroviaire, vers 1895
Cliché J. Giletta, ADAM



Le train Nice-Digne dans les gorges de la Mescla, vers 1895
Cliché J. Giletta, ADAM



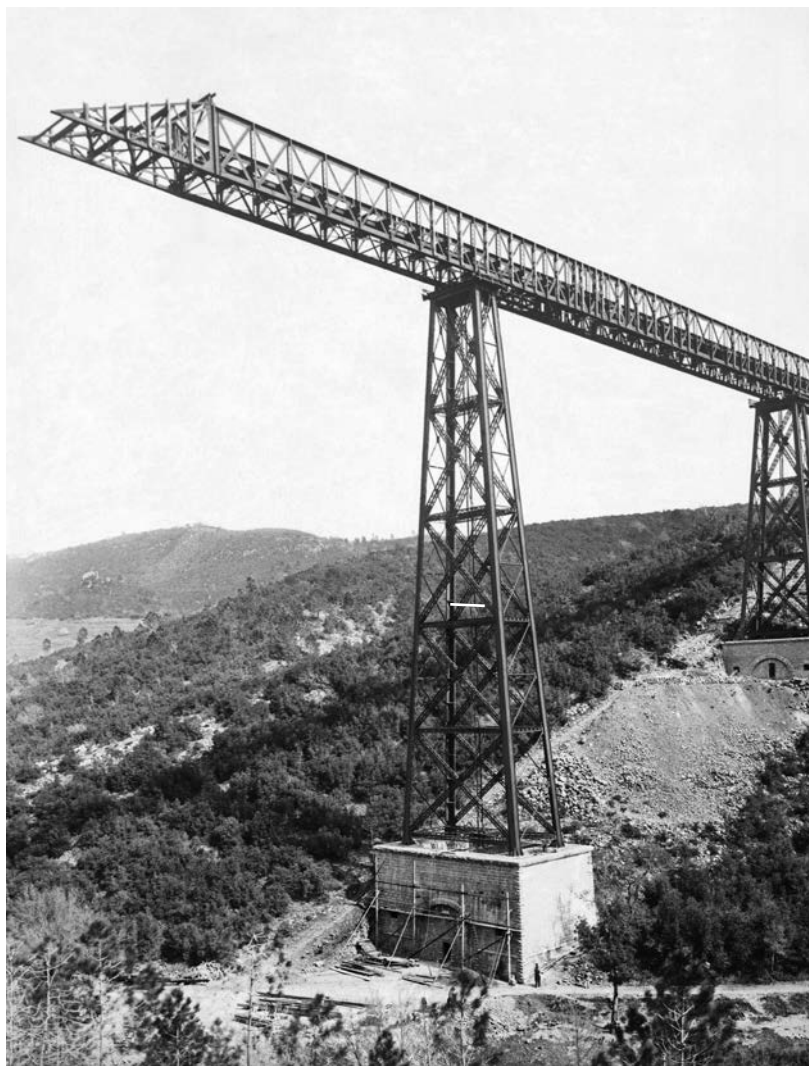
Le train Nice-Digne en gare de la Tinée, 1896
Collection Baréty, ADAM



Pont ferroviaire de la Manda sur le Var, construit en 1890
Cliché J. Giletta, ADAM



Le viaduc ferroviaire sur le Loup, vers 1892
Fonds Luce, ADAM



Construction du pont métallique ferroviaire sur la Siagne, 1890
Fonds Luce, ADAM



Le tramway à Saint-Martin-Vésubie, 1909
Fonds Giletta, ADAM



Vallée de la Vésubie, «défense d'entrer aux voitures et animaux accompagnés avant la sortie du train», 1910
Fonds Basquin, ADAM

LA MONTAGNE ACCUEILLE LES CITADINS





MAIS HEUREUSEMENT JE NE SUIS PAS LE SEUL À AIMER

LA FRAÎCHEUR EN ÉTÉ ET À ADMIRER EN TOUT TEMPS

LES SITES GRANDIOSES. DES PRINCES, DES COMTES, DES GÉNÉRAUX,

DES FONCTIONNAIRES EN CONGÉ, DES ARTISTES, DES RENTIERS,

DES NÉGOCIANTS, etc., M'ONT DEVANCÉ...

LES AUTORITÉS LOCALES SONT D'UNE GRANDE AMABILITÉ

ET LA POPULATION EST TRÈS BIENVEILLANTE ENVERS LES ÉTRANGERS

QUI SONT DÉJÀ ICI AU NOMBRE DE SIX CENT.

Lettre d'un visiteur de la *Suisse niçoise*, publiée dans *Le Petit Niçois*, 14 août 1883



Touriste à Saint-Martin-Vésubie, torrent du Boréon, vers 1900
Fonds Luce, ADAM

La mise en place d'importantes infrastructures routières et ferroviaires a rapidement transformé le haut-pays en facilitant les communications.

Elles permettaient d'accroître fortement les échanges, facilitaient le brassage des populations et allaient transformer la vie des habitants et de l'économie de montagne.

Jusqu'au XIX^e siècle, la circulation se limitait pour l'essentiel au pastoralisme avec les mouvements de transhumance.

Désormais, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, rien ne s'opposait à ce que la montagne s'ouvrit à la curiosité des urbains, d'autant que le tourisme amenait sur la côte un flux croissant d'hivernants qui la désertaient à l'approche de la belle saison.

L'idée se fit jour de les retenir en vantant l'attrait estival des vallées alpestres. C'est ainsi que Charles Bergondi lança, dès 1865, un appel à la constitution d'une

société pour investir dans la création d'un établissement à Berthemont dans la vallée de la Vésubie qualifiée de « Suisse niçoise ». La découverte de la haute montagne fut le fait des militaires, les chasseurs alpins y trouvant un lieu de prédilection pour leur entraînement à proximité de la frontière.

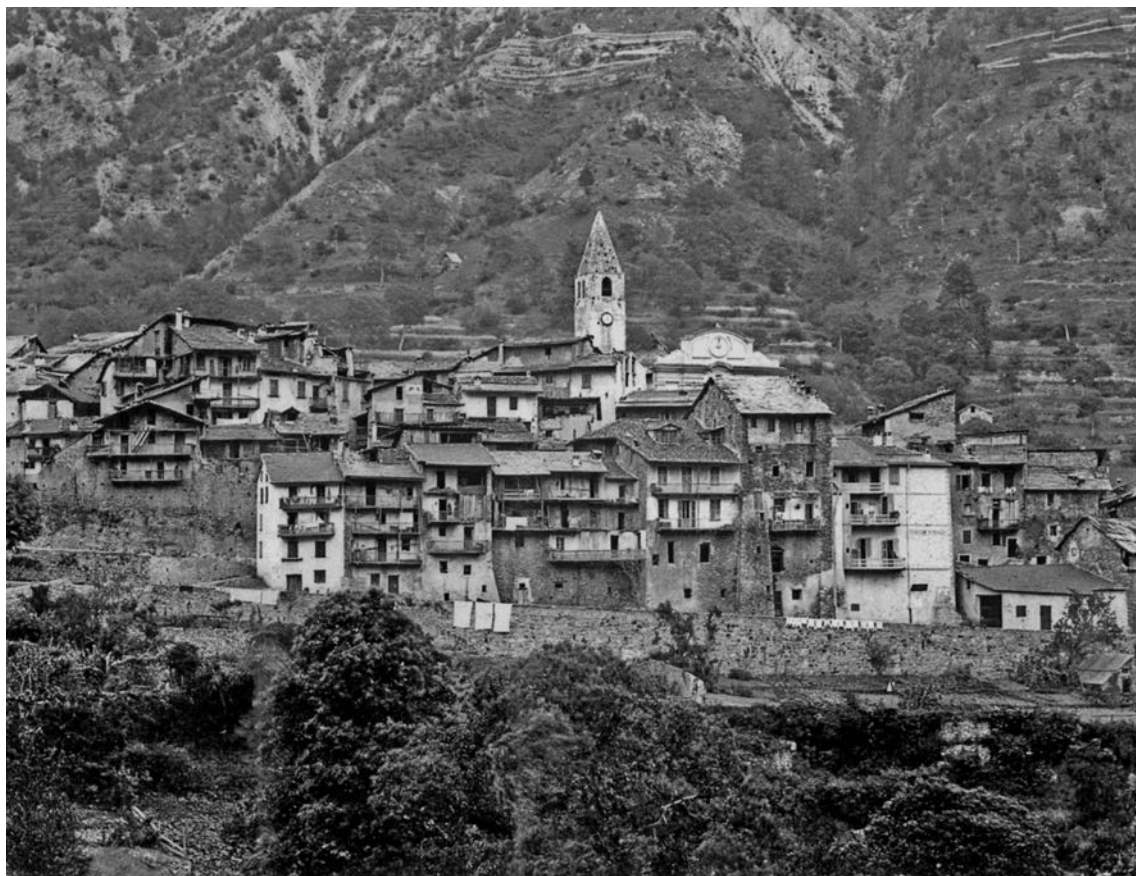
Sous l'impulsion de Victor de Cessole et du club alpin, l'alpinisme éveilla un engouement pour la conquête des sommets.

Puis au tourisme estival vint s'ajouter celui qui, en hiver, permettait de goûter à la nouvelle vogue des sports de glace et de neige, patinage, luge et ski, amorce d'une métamorphose de l'économie montagnarde au XX^e siècle.

La station de Peira Cava, qui organisa un concours dès 1908, ainsi que celles de Beuil et de Thorenc, furent les premiers lieux de rendez-vous des amateurs de loisirs de neige dans les Alpes-Maritimes.



Saint-Dalmas-Valdeblore, vers 1900
Fonds Luce, ADAM



Saint-Martin-Vésubie, 1890
Collection Depret, ADAM



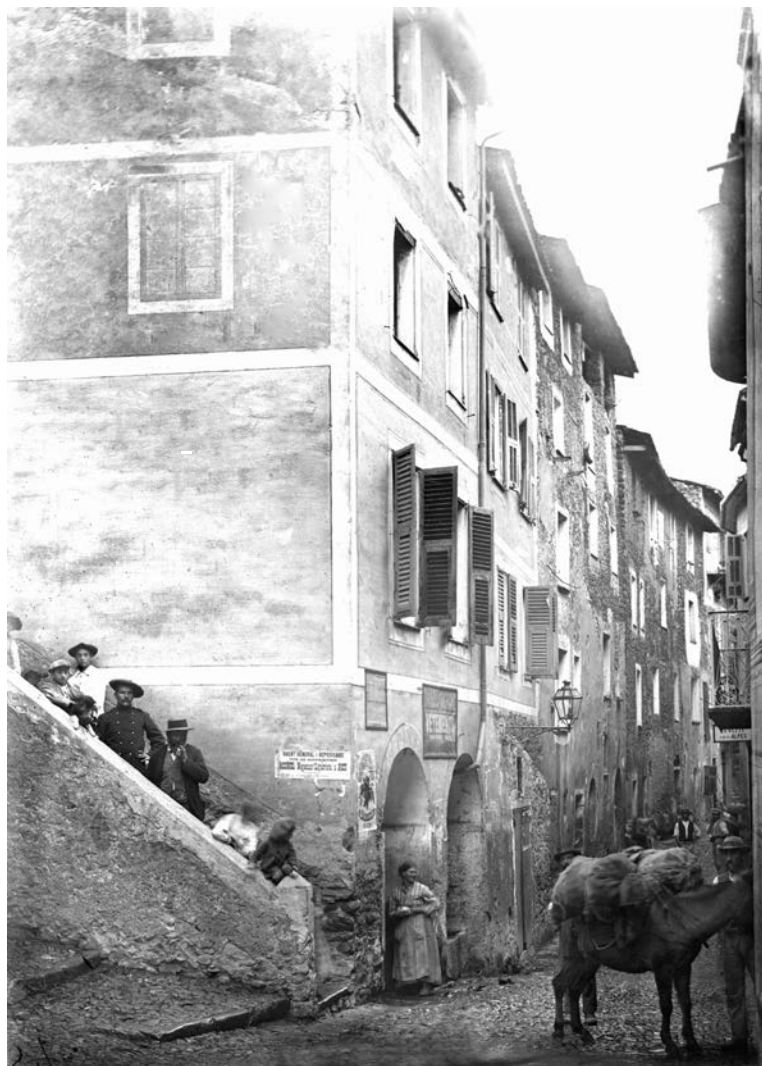
Puget-Théniers et la vallée du Var, 1904
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Saint-Etienne-de-Tinée, vers 1900
Cliché Barreau, ADAM



Guillaumes, 1887
Fonds Eaux et forêts, ADAM



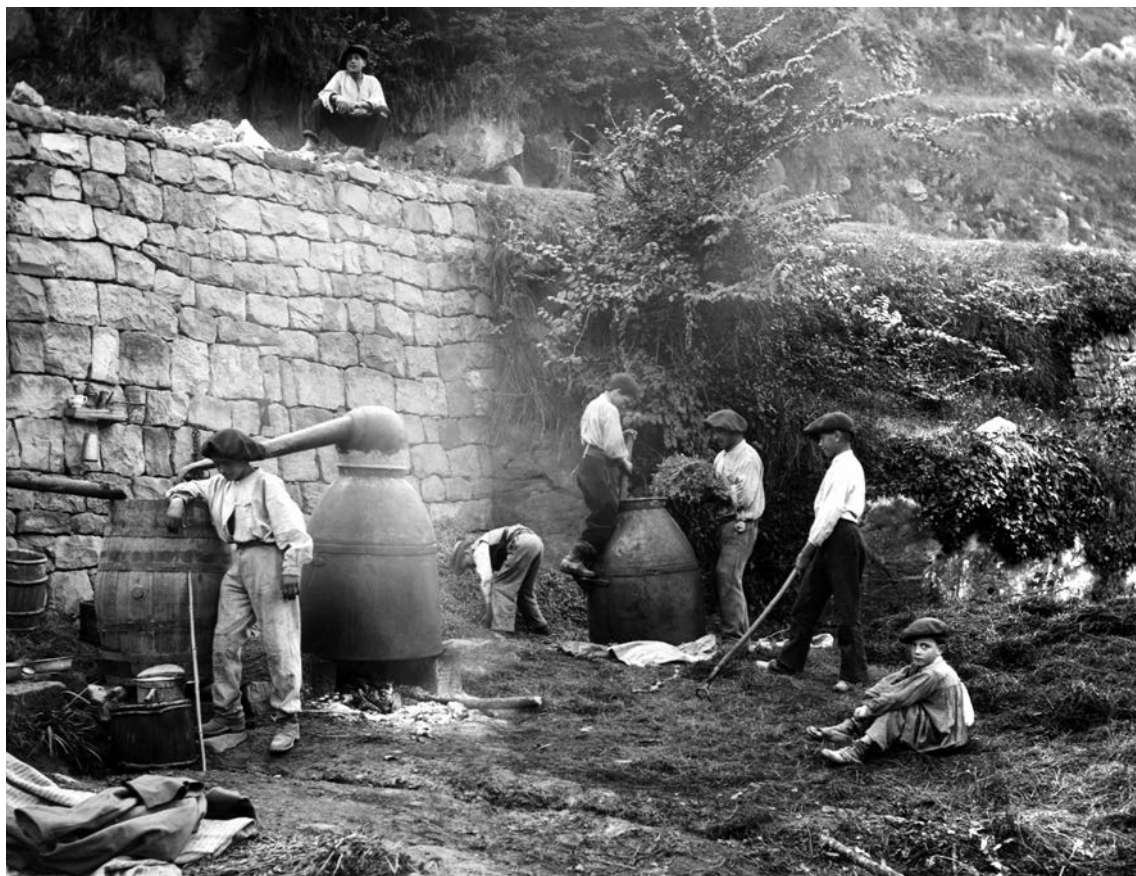
Moulinet, la fruitière, 1899
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Puget-Théniers, vers 1900
Cliché J. Giletta, ADAM



Saint-Martin-Vésubie, villageois dans une rue, vers 1900
ADAM



Lantosque, distillation de la lavande, vers 1900
Fonds Luce, ADAM



Isola, course de femmes un jour de fête, vers 1900
Cliché Barreau, ADAM



Chasseurs alpins au col de Beasse, entre Saint-Colomban et Peira Cava, vers 1900
ADAM



Chasseurs alpins à Peira Cava, vers 1900
ADAM



Saint-Martin-Vésubie, Hôtel du Boréon, fin XIX^e
Fonds Giletta, ADAM



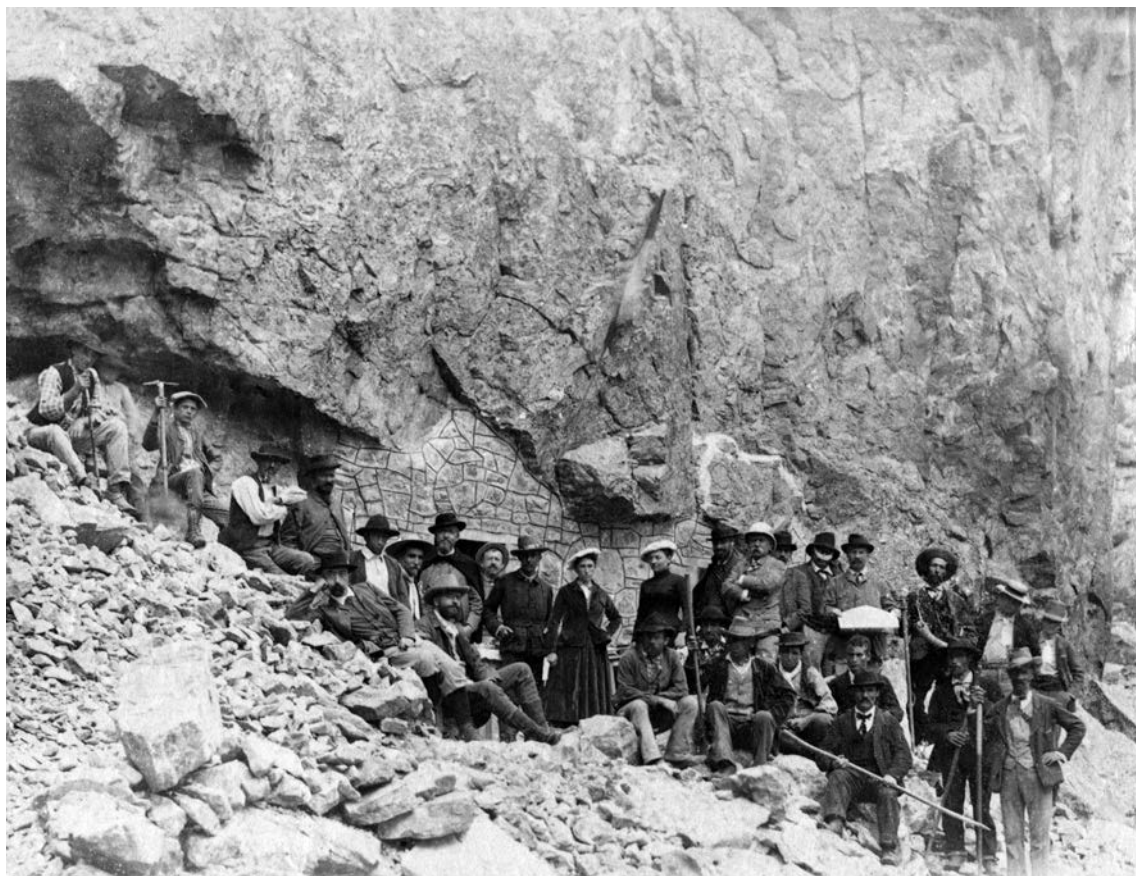
La fête de Berthemont-les-Bains, 1906
Collection Depret, ADAM



Halte de touristes à Touët-sur-Var, 1895
Collection Baréty, ADAM



Excursion à la cascade du Loup, vers 1900
Fonds Luce, ADAM



Randonneurs devant le refuge de la Barma, Vésubie, vers 1900
Cliché Orzesko, ADAM



Promenade en ski à Thorenc, vers 1900
Fonds Luce, ADAM



En route vers les sports d'hiver à Thorenc, 1908
Fonds Luce, ADAM



En route vers les sports d'hiver à Peira Cava, 1911
Fonds Paul Basquin, ADAM



Bobsleigh à Thorenc, vers 1900
Fonds Luce, ADAM



Beuil, champ du concours de ski, 1912
Fonds Luce, ADAM

LA NATURE ET L'HOMME





PRÈS AVOIR FRANCHI LA ZONE DES PRAIRIES,
DES TERRES ARROSABLES ET DES OLIVIERS,
QUI FORME AUTOUR DE BREIL, UNE CHARMANTE OASIS,
ON ENTRE TOUT À COUP DANS LA RÉGION DES CULTURES TEMPORAIRES
ET DES PÂTURAGES D'HIVER, C'EST-À-DIRE DANS UN VÉRITABLE DÉSERT ;
PARTOUT LE TERRAIN DÉNUDÉ LAISSE APERCEVOIR
LE SQUELETTE OSSEUX ET DÉCHARNÉ DE LA MONTAGNE,
DONT LES FLANCS DÉCHIRÉS DONNENT NAISSANCE
À DES TORRENTS DESTRUCTEURS.

Léonide Guiot, inspecteur des forêts à Nice, *Les forêts et les pâturages du comté de Nice*, 1875

La montagne constituait un immense espace naturel de forêts et d'alpages, peu à peu entaillé par l'homme pour ses besoins : défrichage pour les cultures, coupes intensives de bois pour la construction, l'ameublement ou comme source d'énergie pour cuire, chauffer et alimenter les fours à chaux.

Malmenées au fil des siècles, les forêts se réduisaient dangereusement d'autant plus que le pacage intensif des ovins, locaux ou transhumants, et plus encore des chèvres, avec une importante surcharge pastorale, empêchaient toute régénération.

Dès le début du XIX^e siècle, certains comme Fodéré qui mena une enquête à la demande du préfet et fit une grande tournée dans la montagne, et plus tard le

forestier Durante, s'alarmèrent de la déforestation accélérée qui accentuait le ravinement et la dégradation des meilleures terres emportées par les crues de plus en plus violentes.

Prenant conscience d'une atteinte à l'environnement, dont les conséquences étaient catastrophiques, les pouvoirs publics légifèrent, en 1860, pour inciter les communes au reboisement puis, par des mesures plus drastiques en 1887, imposèrent de vastes périmètres de restauration des terrains en montagne par voie d'expropriation.

Mais cette politique écologique de reconstruction des espaces naturels souleva de vives oppositions car elle restait étrangère aux préoccupations majeures des populations montagnardes.



Elle était perçue comme une menace pour la survie des activités pastorales et un facteur d'émigration de populations qui ne trouveraient plus les moyens d'assurer leur existence en montagne.

Mais l'exode rural a surtout été lié à l'attrait des professions de service plus rémunératrices. Elles se sont considérablement développées avec l'essor du tourisme sur le littoral, entraînant un fort brassage des populations et libérant progressivement l'espace montagnard de la pression pastorale au profit d'une gestion forestière raisonnée, conduite par les agents des Eaux et Forêts.

Un travail considérable a ainsi été accompli : études, cartographie, relevés photographiques, travaux de correction

des torrents, pose de seuils et constitution de banquettes pour effectuer les semis et les plantations dans les fortes pentes.

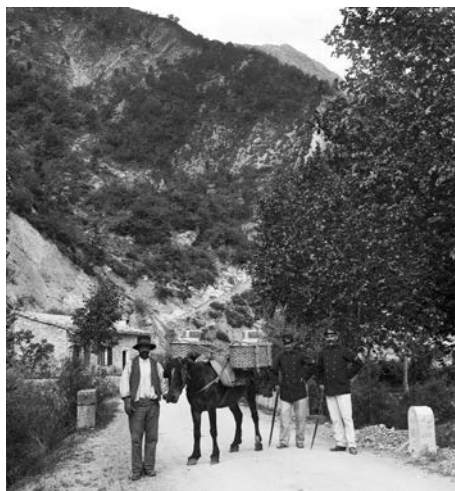
La faune avait également beaucoup souffert du braconnage, et l'administration a procédé au repeuplement des rivières

par des alevins, produits grâce à la création d'un établissement piscicole à Malaussène.

Ces mesures énergiques ont non seulement permis de remédier aux dégâts causés par l'homme, qui avait fait un usage inconsidéré de la ressource naturelle, mais également de

préparer l'avenir en reconstituant au XX^e siècle le magnifique manteau forestier des Alpes-Maritimes.

Il y a 30 ans, une grande partie de ce territoire a été intégrée au sein du Parc National du Mercantour.





Berger à Tende, 1894
Fonds de Rochemonteix, ADAM



Cave de la fromagerie de la Cerise, St Martin-Vésubie, 1887
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Vestiges de forêts d'altitude, vallon de la Braise, St Dalmas-le-Selvage, 1899
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Eboulements dans les ravins de Cialancia, St Sauveur-sur-Tinée, 1888
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Eboulement au ravin de la Balme, Utelle, 1889
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Versant raviné de Cianvandola, Breil-sur-Roya, 1902
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Hameau du Pra, après une crue du Salso Moreno, 1900
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Eboulement de la Sagne, Briançonnet, 1905
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Saorge, correction du torrent du Malmort au passage de la R.N. 204, 1902
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Villeneuve d'Entraunes, construction du barrage de Testa Juan, 1893
Fonds Eaux et forêts, ADAM



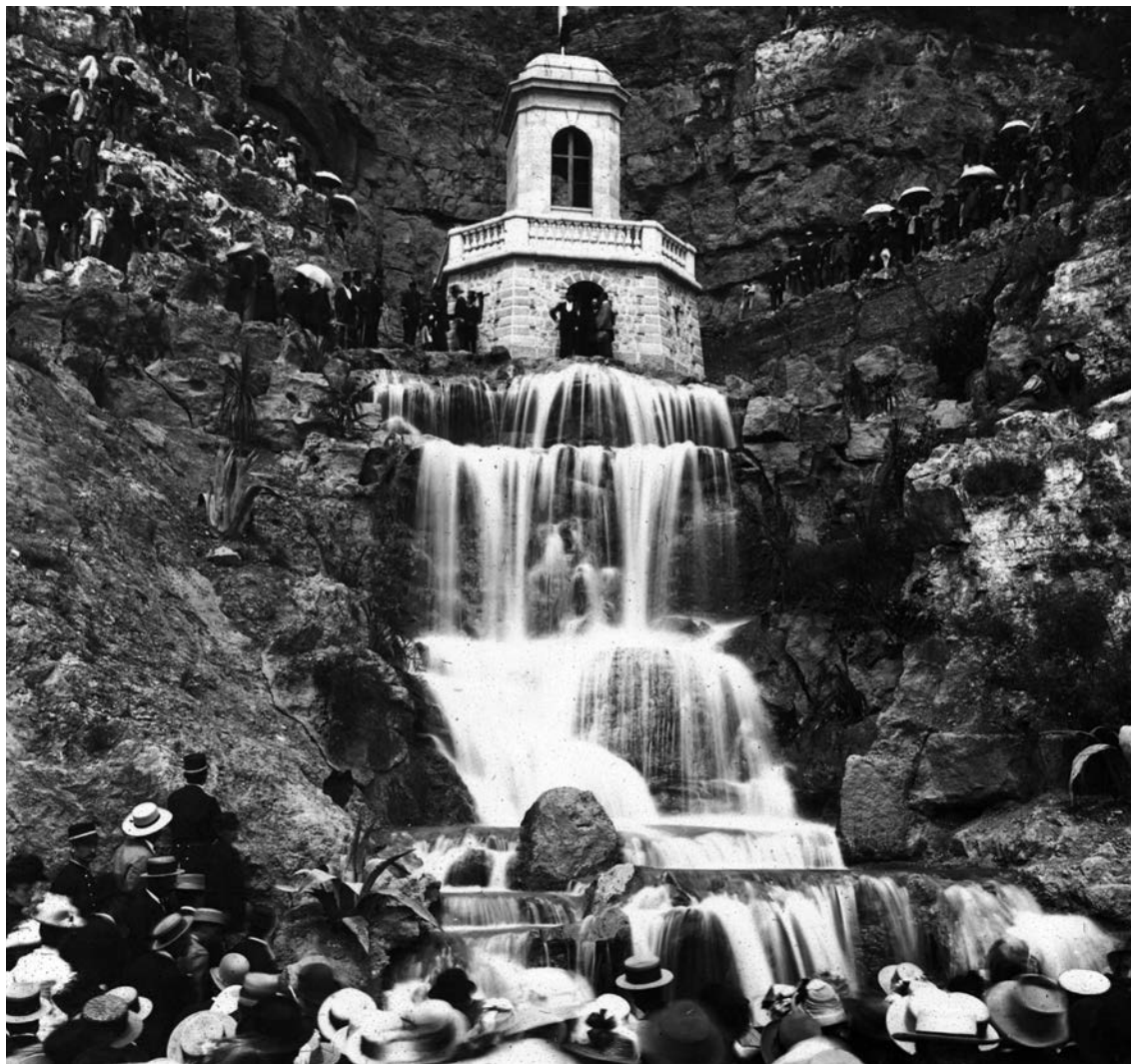
Puget-Rostang, pépinière de la Grossière, 1888
Fonds Eaux et forêts, ADAM



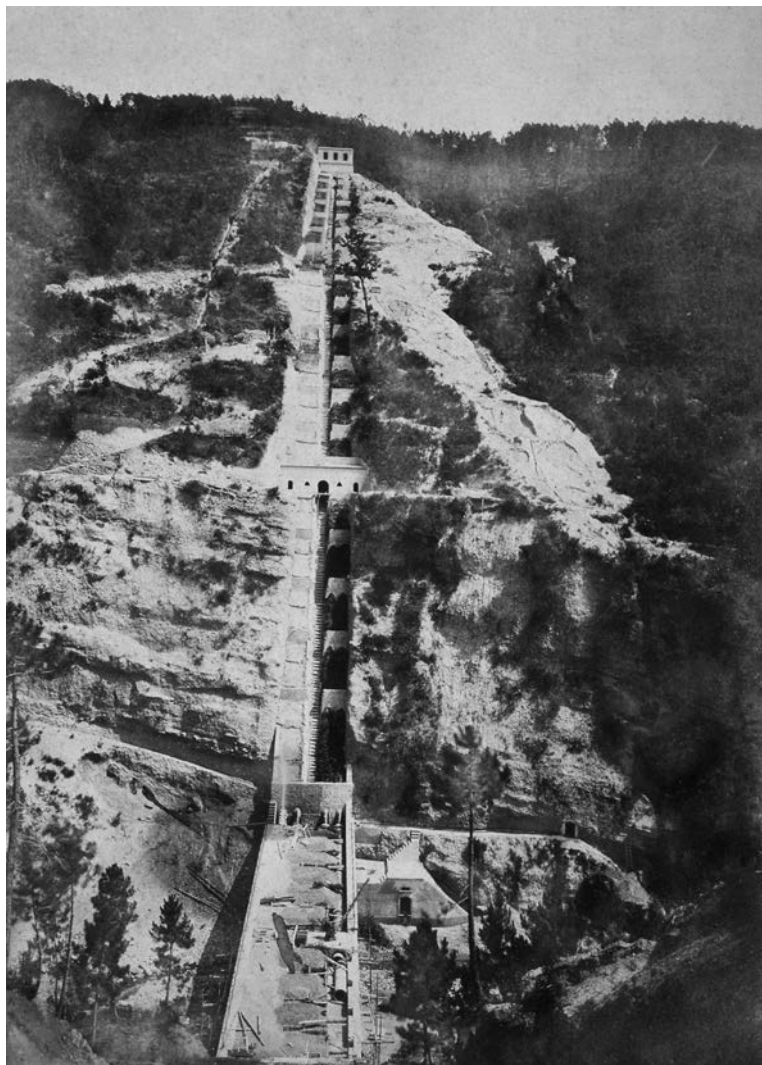
Peille, plantation de pins noirs, 1899
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Lieuche, banquettes de plantations sous le village, 1905
Fonds Eaux et forêts, ADAM



Grasse, inauguration du château d'eau du Foulon, 1889
Fonds Luce, ADAM



Construction du canal de la Vésubie, 1884
Collection particulière



Canal de la Vésubie, 1884
Collection particulière



Saint-Jean-la-Rivière, prise d'eau du canal de la Vésubie, 1910
Fonds Paul Basquin, ADAM



Cascade de Gairaut, arrivée de l'eau de la Vésubie à Nice
ADAM

Crédits photos

Archives départementales des Alpes-Maritimes
Jean-François Boué, Georges Véran, CG06 - MSG, AMONT

Textes

Jean-Bernard Lacroix,
directeur des archives départementales des Alpes-Maritimes
Christiane Mattei,
chargée de mission, cabinet du président du Conseil général des Alpes-Maritimes

Scénographie

Scéno, Birgitte Fryland

Remerciements

M. Jean-Paul Baréty, M. Éric Gili pour la recherche et le prêt de documents.

Jérôme Bracq, Alain Bottaro, Véronique Cubeddu, Jean-François Boué, Karine Valensi, Véronique Mehous
Archives départementales des Alpes-Maritimes

Ce catalogue a été imprimé sur les presses
de l'imprimerie Espace Graphic
en ce mois de juin 2010.

Conception : Conseil général des Alpes-Maritimes.

Mise en page : l'Atelier Typographique, Nice.

Photogravure : Mégapom, Nice.



CONSEIL GÉNÉRAL
ALPES-MARITIMES