

**LE CONSEIL GENERAL ET LA  
CREATION DE NOUVELLES  
STATIONS DE SPORTS D'HIVER  
DANS LES ALPES-MARITIMES**

**Jérôme TONNELIER**

Résumé d'un mémoire de maîtrise sous la direction M. Schor à l'université de Nice

Après s'être particulièrement attaché au désenclavement et à l'amélioration des voies de communication du territoire des Alpes-Maritimes en plein désarroi économique au lendemain de la guerre, le Conseil général s'est pleinement investi à partir de 1957 dans le premier plan Gex d'équipement des stations de sports d'hiver existantes (Auron, Valberg, La Colmiane, Peïra-Cava et l'Audiberghé) en faveur de la pratique des sports d'hiver, seul moyen à ses yeux de re-dynamiser la montagne et de réduire, sinon d'arrêter, l'exode rural. Pleinement conscient de l'insuffisance des équipements existants et de la richesse en sites d'implantation potentiels de nouvelles stations, associant neige et soleil, le Conseil général s'est résolument engagé à jouer la carte de l'or blanc, développant les stations traditionnelles grâce à plusieurs plans d'équipement et de voirie, tout en encourageant d'éventuels investisseurs privés à s'intéresser aux possibilités qu'offrent le Département.

En juillet 1961, la réalisation du plan Gex d'équipement des stations de sports d'hiver est en cours et un état des travaux est présenté. Si les travaux n'ont pas encore débuté à Peïra-Cava, c'est à cause de difficultés internes à la municipalité, bientôt réglés. Auron est équipé à 90 %, Valberg ne l'est qu'à moitié, par manque de fonds.

Le problème est que les 175 millions d'anciens francs de crédits du plan Gex sont épuisés. Le lancement d'un nouveau plan de 200 millions d'anciens francs est demandé. Francis Palméro, le nouveau président du Conseil général, est d'accord dans le fond, mais pas dans la forme. En fait, il considère que la balle est dans le camp des investisseurs privés. Le département a fait son devoir et a amorcé le processus. « Il appartient désormais aux hôteliers, aux restaurateurs, aux propriétaires de terrain, aux commerçants de se grouper afin de donner à leur station l'effort qu'elle peut avoir et à l'initiative privée de faire son affaire de projets éminemment rentables. » La suite est encore plus explicite : « Si les installations sont rentables (et elles le sont) pourquoi voulez-vous que le préfet soucieux comme le Conseil général de la sauvegarde des deniers publics propose de les subventionner à fonds perdus alors qu'une entreprise peut très facilement s'en charger. Le Conseil général a fait ce qu'il avait à faire pour permettre le démarrage des stations. Maintenant il appartient à l'initiative privée de prendre des risques. Il serait inconcevable que les deniers publics servent à la réalisation d'engins rentables. Nous sommes en régime capitaliste. Il est indispensable que celui qui recherche des bénéfices prenne les risques de ces entreprises. La preuve en est que des groupes financiers sont allés voir les maires ; ils ont l'intention d'acheter des terrains et de créer, à leurs frais, de l'équipement hôtelier et mécanique. C'est ce qui va se faire à Saint-Martin-Vésubie, à Tende, encore plus facilement ailleurs. Je pense donc que l'effort consenti par le Conseil général en ce qui concerne les stations de sports d'hiver est suffisant. Les initiatives privées doivent maintenant faire leur affaire des aménagements à venir sans faire appel au budget départemental et sans demander l'élaboration d'un deuxième plan départemental avec ou sans le concours de l'inspecteur général Gex.<sup>1</sup> »

Dans les années suivantes, les travaux se terminent, les stations, du moins les plus importantes, ont gagné plusieurs nouvelles remontées mécaniques, cependant en janvier 1968, de nombreux problèmes se posent encore et doivent être résolus. Pour Charles Ginésy, conseiller général du canton de Guillaumes depuis 1961, duquel dépend Valberg, il est urgent de faire appel à la Commission nationale de la montagne, présidée par l'inspecteur général Michaud, afin de procéder au recensement des besoins en équipements neufs et des sites pouvant accueillir de nouvelles stations. Une motion est adoptée par le Conseil général en ce sens, réclamant un deuxième « plan Gex ». Un nouveau préfet est en fonction depuis la session précédente, M. René Georges Thomas, personnellement favorable à cette idée. Le service d'études de la commission interministérielle pour l'aménagement touristique de la

---

<sup>1</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, session du 13 juillet 1961

montagne visite les sites dans les mois suivants et le 13 mai 1968 se tient une séance de travail sous la présidence du préfet.

En janvier 1969, le second plan d'équipement des stations est voté, mais la décision la plus importante en matière de sports d'hiver prise à cette époque l'a été six mois plus tôt, lorsqu'en juillet 1968 le Conseil général accorde son feu vert pour l'implantation de la station d'Isola 2000

### • La création d'Isola 2000 et la question de la route d'accès

Régulièrement des demandes avaient été adressées depuis la fin de la guerre pour l'implantation de nouvelles stations, de Saint-Martin Vésubie à Saint-Martin d'Entraunes, du massif de l'Authion à Tende. Mais le Conseil général ne peut à lui seul décider d'implanter une station, d'abord faute de crédits, ensuite parce qu'il aurait été difficile d'obtenir un consensus sur un site en particulier. L'initiative devait venir de l'extérieur, de « l'initiative privée » selon Palméro. La première demande sérieuse émane en 1968 des Anglais de la Bernard Sunley Investments et concerne le vallon de Chastillon, au-dessus du village d'Isola.

Ce vallon est l'un des territoires récupérés par le traité de Paris. Il communique avec l'Italie par le col de la Lombarde au sommet duquel débouche une route bien entretenue. Mais son versant français en est vierge, les Italiens n'avaient pas terminé cette voie jusqu'à la frontière pour des raisons militaires. Après la guerre, la première allusion à une route reliant Isola à la frontière revient à Maurice Rovéry (conseiller général de Saint-Etienne-de-Tinée) qui, en novembre 1946, demande l'accomplissement d'une route internationale d'Isola à Vinadio en Italie puis un an et demi plus tard, le classement de principe de cette route, simple piste militaire encore, d'« éventuelles améliorations et constructions étant renvoyées à des temps meilleurs <sup>2</sup>».

Si l'on excepte un vœu collectif de Gaston Maurin, Bernard Issautier et Jean Louis Boyeaux en 1951 demandant l'établissement d'une liaison entre la France et l'Italie par le col de la Lombarde (mais par Molières, sans passer par Isola), cette éventualité disparaît jusqu'en 1960, quand l'ouverture d'une liaison entre la France et l'Italie est inscrite dans le plan routier d'alors. La liaison est certes établie en 1967, mais ce n'est qu'une petite route où les voitures peuvent à peine se croiser.

Le 10 juillet 1968, Charles Ginésy rapporte le dossier concernant la création d'une station de sports d'hiver et de vacances à Chastillon, en un emplacement que l'on considérait déjà en décembre 1944 comme susceptible d'abriter une station<sup>3</sup>. Cette station, idée des Anglais de la Bernard Sunley Investments, est prévue pour abriter 6 000 lits sur des terrains appartenant à la commune d'Isola, avec laquelle les Anglais se sont entendus. Le Conseil général n'est en rien concerné par la station elle-même mais par la route qui doit y accéder. On lui demande de participer pour 3 MF à la construction d'une nouvelle voie, d'un coût estimé à 12 MF. Le financement est prévu comme suit : contribution du promoteur (2 MF), contribution de la commune (prix des terrains) (2 MF), emprunt communal (1 MF), subvention du commissariat au tourisme (2 MF), contribution du département (3,5 MF).

La commission interministérielle avait déjà retenu ce site, mais avait imaginé un accès différent par une route reliant Saint-Martin-Vésubie au vallon de Chastillon par le vallon de Molières. L'avantage de cette route aurait été de desservir en un seul effort les champs de neige des Adus, de Molières et d'Isola, tout en désenclavant Molières. Cependant une telle route n'avantagerait ni les Anglais (accès trop long à leur station), ni la commune d'Isola

---

<sup>2</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0032 : Deuxième session ordinaire de novembre 1946 et session extraordinaire de juillet 1946

<sup>3</sup> Jean-Louis Panicacci, *les Alpes-Maritimes de 1939 à 1945*, coll. Actual, Serre, Nice, 1989, p 288

(aucune retombée économique ne serait alors espérée), ni le département (trop chère à construire et à entretenir).

La commission interministérielle n'est cependant pas de cet avis et, après avoir mené à bien une étude comparée, estime toujours que la route par Molières offrirait plus d'avantages. Le difficile déneigement de cette route située pour une bonne part au-dessus des 2000 mètres n'est pas un argument valable à ses yeux, mais l'est pour le directeur de l'Équipement.

Le département n'y tient guère mais si « l'accord de la commission n'était pas obtenu, les 2 MF à allouer par le commissariat au tourisme ne seraient pas versés. » Les commissions des finances et des travaux ont d'ailleurs subordonné leur accord au versement de cette subvention. « C'est pourquoi une mise au point s'avère nécessaire. »

Une autre réserve est posée par Charles Ginésy, qui s'avère être de plus en plus le porte-parole du ski au Conseil général : « Je suis un peu inquiet car si demain un promoteur s'intéressait aux terrains situés au-dessus de Saint-Martin-Vésubie, permettant la création de nouvelles stations, un nouvel effort serait demandé au département. Et je ne voudrais pas, mes chers collègues, qu'en donnant cet avis de principe favorable, auquel, je le répète, je souscris, nous oublions que notre Assemblée a adopté une motion à l'unanimité au cours de la précédente session demandant l'établissement d'un nouveau plan d'équipement des stations de sports d'hiver, plan qui doit nous être soumis à notre prochaine session. Ce nouveau plan entraînera un nouvel effort et je ne voudrais pas qu'à ce moment-là, les conseillers généraux de la montagne ayant été favorables au projet qui nous est soumis aujourd'hui soient pénalisés. Il ne faudrait pas que l'on nous dise que nous avons déjà souscrit une dépense de 3,5 MF pour la réalisation d'une route nécessaire à la création d'une station et qu'il est impossible de faire un effort supplémentaire pour les voies d'accès des stations existantes et le nouveau plan d'équipement ! Je ne voudrais pas que les stations existantes soient pénalisées sur le plan financier. <sup>4</sup> »

Il imagine aussi de conditionner le versement de la subvention départementale à la création d'un certain nombre de lits, comme l'a déjà fait le département des Basses-Alpes, de manière à obtenir une garantie de la part du promoteur envers le département et Isola. Mais le préfet refuse de prendre en considération cette hypothèse pour la simple et bonne raison qu'avant de construire une station, on doit pouvoir y accéder. Il préfère demander des garanties financières au promoteur sur la partie de la route qui lui incombe au cas où, si ce dernier se désengageait, le département se retrouverait avec un tronçon de route inachevé et sans emploi.

D'autres réactions suivent. Lucien Pascal, conseiller de Saint-Étienne-de-Tinée et représentant Isola, est résolument favorable car l'investissement atteint presque les 14 milliards d'anciens francs et intéressera certainement l'économie de la commune, du canton, du département et même de la région. La route à réaliser constituera en même temps une voie de liaison entre la France et l'Italie, qui rapprochera Nice de Turin par rapport aux voies existantes, deviendra rapidement internationale et conditionnera certainement l'économie de toute la vallée de la Tinée. Il est certain qu'une voie d'accès aux stations prévues de Molières et des Adus construite entre 2000 et 2500 mètres d'altitude risque d'être bloquée pendant plusieurs jours par des tempêtes de neige car la région est particulièrement exposée au vent. Il serait donc impensable de conditionner l'ouverture de cette route qui, en définitive, risquerait d'être impraticable, bloquant ainsi tous ceux qui se trouveraient dans la station à ce moment-là. Seule l'ouverture de la route entre Isola et Chastillon permet un accès valable et normal à la station. En vue des dépenses nécessaires à l'avenir de l'équipement du haut pays, dont se sont jusqu'à présent désintéressées les chambres de commerce et d'agriculture, il faudrait créer une société d'économie mixte de la montagne, ou, si cette forme est en soi trop lourde,

---

<sup>4</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0059 : Sessions ordinaires de juillet et décembre 1968, session extraordinaire d'octobre 1968

une société d'aménagement touristique à vocation régionale qui ferait intervenir les finances du département, des capitaux privés, ceux des chambres de commerce départementale et régionale, à cette seule condition que nous puissions faire face aux dépenses qui nous attendent.

Jean Mélan, conseiller général de Saint-Sauveur-sur-Tinée, suggère d'attendre un nouveau rapport lors de la session d'automne avant d'engager les finances départementales. Le préfet répond qu'il est aujourd'hui question d'un vote de principe et non de crédits.

Régis Capponi, conseiller général de Saint-Vallier-de-Thiery, nourrit plusieurs inquiétudes. La montagne est devenue « une hypothèque dont l'importance va grandissant et qui, d'année en année pèse un peu plus sur le budget et les ressources de ce département. » Il faut limiter l'effort, garder sa liberté d'appréciation et éviter de se lier trop fortement. Il craint aussi le surenchérissement que ne vont pas manquer de créer les autres stations. De plus les dépenses de connexion aux réseaux d'électricité et d'eau doivent incomber intégralement au promoteur.

Jean Riquier, conseiller général de Bar-sur-Loup, trouve que « déjà un gros effort a été fait pour les stations de sports d'hiver. Avant de le continuer, il faudrait savoir ce que cela nous rapporte. Nous sommes en présence d'une invasion d'affaires sans savoir si les ressources suivent. »

Virgile Pasquetti, conseiller général de Roquestéron, se plaint de n'avoir connaissance du projet que depuis deux ou trois jours et de devoir déjà se prononcer. Certains projets sont en attente depuis des années, alors qu'aujourd'hui on demande une position de principe immédiate. « C'est peut-être la société qui pousse » car dès l'accord, le Département sera appelé à verser les fonds.

Le préfet comprend ses réserves mais cite l'exemple de Gréolières-les-Neiges, une modeste station de sports d'hiver dans le canton de Coursegoules, créée de la même manière il y a peu, avec des investisseurs belges, sans que cela pose le moindre problème. Ici, on est en présence d'un projet précis et financé et pas d'une zone sur une carte. De plus une société ne peut laisser rapidement des fonds disponibles sans emploi. « On vous demande simplement, si les conditions posées sont satisfaites, de prendre l'engagement de participer pour une somme limitée à la construction de la route. Cela n'ira pas plus loin. » Et auparavant : « Ce projet réussira ou pas ; s'il échoue, ce sera au détriment des finances du promoteur et s'il réussit, ce sera une source de richesse pour le département.<sup>5</sup> » Pasquetti acquiesce mais trouve que l'effort financier n'en est pas moins très important. Ce n'est pas le seul projet à satisfaire : eau potable, électrification, hôpitaux...

Toussaint se montre totalement d'accord avec ce projet. Au pire les Alpes-Maritimes y gagneront une meilleure liaison avec l'Italie par le Col de la Lombarde, car pour le moment « côté français, l'accès est médiocre alors qu'il est parfait du côté italien. » Il ne faut pas non plus se plaindre que la « mariée (est) trop belle », pour une fois qu'un dossier est rapidement mené et il souhaiterait déjà en être à sa conclusion.

Quant à Louis Roux, il est d'avis qu'il ne faut pas oublier les autres secteurs et l'Authion en particulier. Charles Ginésy tente de le rassurer en lui rappelant que le plan Gex a réparti 170 millions d'anciens francs durant douze ans sur l'ensemble du département. Si on a décidé d'accorder la priorité de l'aménagement des stations existantes sur la création de nouvelles stations, on fait une entorse à cette règle car l'occasion est (trop) belle.

Le rapport est adopté sous conditions à l'unanimité moins quatre abstentions, celles de Pasquetti, Sassi, Roux et Maurel.

---

<sup>5</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0059 : Sessions ordinaires de juillet et décembre 1968, session extraordinaire d'octobre 1968

Finally la commission interministérielle donne son accord le 12 novembre de la même année et le préfet demande en janvier suivant le principe du classement de la route. Pasquetti persiste dans ses réserves. De plus il craint qu'Isola porte à Auron un coup mortel. Il demande le report du vote de la subvention. Lucien Pascal tente de le tranquilliser et affirme que cette station provoquera une saine émulation. Pour le président Palméro, il n'y a pas à transiger. « Si le département peut obtenir 13 à 14 milliards d'anciens francs d'investissements dans un secteur montagneux en une seule dépense de 350 millions d'anciens francs, l'affaire est excellente<sup>6</sup> ».

La subvention est votée. Les travaux commencent. Le Conseil général est le maître d'œuvre et d'ouvrage de la route.

Le 25 juin 1969, suivant la même logique, le Conseil général décide le classement dans la voirie départementale de la route d'accès à la station de Gréolières-les-Neiges, longue de 7,5 km, entièrement réalisée par les Belges de la Société d'Équipement Touristique de Gréolières-les-Neiges.

En 1970, la commune d'Isola et la société pour l'aménagement et la promotion de la station d'Isola 2000, signent l'accord de concession, faisant de cette dernière le concessionnaire exclusif du vallon.

Le 20 décembre 1971, la route est en cours d'achèvement. Selon les marchés conclus, elle devait être livrée à l'été 1972, mais il a été demandé par le préfet et le ministre de l'Équipement au groupement d'entreprises constructeur de l'achever pour décembre 1971, afin de faire gagner à la station une saison supplémentaire. Ce 20 décembre il est en fait question de surcoûts rencontrés dans les travaux du fait de diverses difficultés imprévisibles et des circonstances économiques défavorables. Ce surcoût est de 3 MF. Le Conseil a maintes fois déclaré refuser toute majoration de sa participation, et vu les moyens réduits d'Isola, il estime que ce surcoût doit intégralement revenir au promoteur. La société est d'accord, à condition qu'elle puisse récupérer les frais d'amenée d'eau sur les acquéreurs d'immeubles.

Cette belle résolution est mise à mal un mois plus tard. Les services techniques qui ont visité la route d'accès terminée pour un montant de 16 MF, ont estimé qu'il fallait rajouter des paravalanches supplémentaires pour un maximum de sécurité. Le coût est de 4 MF. Le secrétaire général au tourisme propose de verser un million de francs si le Département prend à sa charge les trois autres millions. Le préfet a émis des réserves techniques auprès de l'État à ce sujet, mais il demande au Conseil général d'en adopter le principe, et de différer la réalisation de ces travaux jusqu'à ce que l'expérience mette en valeur les principales zones à risque. Un débat s'ouvre alors.

Henri Verdeil demande si les avantages dont bénéficie Isola 2000 seront donnés aux autres stations. Romain Maurel intervient : « A la commission des finances, nous sommes favorables à toute nouvelle création de station de sports d'hiver à condition que l'effort demandé au département pour la route d'accès n'aille pas plus loin que ce qui a été prévu à l'origine. La construction de la route n'est pas le seul problème, il y a aussi tous les travaux marginaux : déneigement, achat de matériel, classement... qui conduisent le département à dépenser beaucoup trop d'argent. Nous sommes persuadés que malheureusement l'effort du Conseil général ne se limitera pas à ces 3 MF, il en faudra bien d'autres avant de terminer, pour en faire une route de classe internationale comme il en a été question. Il reste 2 km pour aller vers l'Italie. Et tout cela pour des capitaux privés exclusivement. Nous avons fait un effort financier important, Isola en a fait un exceptionnel. » Il n'est pas d'accord pour les 3 MF et il est d'avis que le Conseil général s'en tienne résolument à sa première décision.

---

<sup>6</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0059 : sessions ordinaires de juillet et décembre 1968, session extraordinaire d'octobre 1968

Selon Charles Ginésy l'intervention de Romain Maurel semble poser le problème des nouvelles stations. Il rappelle le vote unanime pour demander à la commission interministérielle d'aménagement de la montagne de recenser toutes les possibilités dans ce domaine. Il se réjouit de la création d'Isola 2000. Pour lui, « ce serait une chance d'en implanter deux ou trois autres nouvelles de ce type, bénéfique pour l'économie départementale non liée à la Côte. Il faut apporter une nouvelle pierre à cette économie et la création de stations peut y parvenir. » De plus, les Alpes du Sud ont la mer, le soleil et l'aéroport, des acquis à faire valoir et qui font défaut à la Savoie. Il est donc d'accord avec le préfet pour engager les frais et attendre de tirer les leçons de l'expérience.

Romain Maurel réplique. Il est bien d'accord pour de nouvelles créations, « mais Isola, combien ça va coûter en définitive ? Le classement de la route de Gréolières n'a rien coûté au département et 7 MF au promoteur. » Il espère que le cas de figure ne se rencontrera pas de nouveau avec le projet de Molières. Les hôpitaux ont des besoins (Roquebillière) et l'hospice de Vence nécessite 400 000F. Si effort supplémentaire il doit y avoir, il doit être à la charge du promoteur et non du Conseil général ou de la commune d'Isola qui ont déjà donné.

Pour le préfet, la part du promoteur est déjà très importante et il fait des efforts. Les finances d'Isola ne sont nullement en cause, et les charges seront bien plus assurées par la société que par Isola.

Le président Palméro clôt ce débat. Rien de surprenant à ce que des frais supplémentaires pour des pare-avalanches aient été prévus, le Conseil en avait été averti par l'ingénieur en chef Michaud : « Il faut savoir si l'on veut avoir une politique d'encouragement à la création de sports d'hiver ou pas. J'ai rappelé ce qu'avaient fait nos anciens collègues qui ont créé de toutes pièces la route de Valberg et celle conduisant à Auron. Cela a coûté certainement plus cher. Parallèlement a été construite la route de la Bonette qui ne conduit à aucune station. Cela a été adopté par vos collègues de même tendance et tous les crédits ont été votés. Il faut poursuivre cette politique en faveur des sports d'hiver. Dans les Alpes-Maritimes, on a toujours été d'avis que l'aide départementale devait être apportée dans un but d'incitation. Quant à la station de Gréolières, personne ne nous a demandé de la créer. Gréolières-les-Neiges est une station de génération spontanée. Il faut en remercier et féliciter les promoteurs qui ont créé cette station dans un site qui n'a pas été retenu par la commission d'aménagement de la montagne. En effet notre Conseil général, en 1968, lorsqu'il a voulu faire les choses sérieusement pour des raisons profondes – on reprochait au département de ne pas avoir de station de classe internationale, de station à 2000 m – a demandé que soit dressé l'inventaire des possibilités du département en cette matière. Gréolières n'a jamais été admise. Ce n'est pas une station reconnue sur le plan des sports d'hiver mais quand il y a de la neige, elle a beaucoup de succès. Donc je crois que nous nous insérons parfaitement dans cette politique d'équipement décidée depuis longtemps. Lorsque nous avons pris l'engagement de financer la route d'Isola 2000, sur le rapport de Charles Ginésy, nous avons simultanément et dans un souci d'équité, voté un plan de 7,2 MF pour renforcer les stations existantes ainsi qu'un crédit de 9 MF pour les routes d'accès, cela s'ajoutant au plan Gex de 1,75 MF. Si vous additionnez tout ce qui a été dépensé avant et après la guerre en faveur des stations de sports d'hiver, vous constaterez que les 3 MF qui nous sont demandés représentent peu de chose. <sup>7</sup> »

Pourtant l'opération Isola 2000 coûte dorénavant au département 6,5 MF après trois ans, bien plus que la plupart des stations depuis leur création. Le Conseil général adopte, il y a trois voix contre.

Dans la foulée, il s'agit de classer dans la voirie départementale la route d'accès à Isola 2000. Elle est longue de 18,150 km, large de 7 m, la pente est de 10% jusqu'à 1150 m,

---

<sup>7</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0062 : sessions ordinaires de mai et décembre 1971, session extraordinaire de juin 1971

de 7% au-delà. Le principe de ce classement avait été adopté le 13 janvier 1969, l'arrêté déclaratif d'utilité publique pris le 26 août 1969. Elle devient le CD 97. Il y a deux abstentions.

Le 24 novembre, les paravalanches sont presque terminés mais il est déjà question d'une participation pour l'an prochain qui ne peut être chiffrée. « Il y a une question de principe qui nous choque. On nous avait dit, à l'origine, que le département s'enrichirait d'une nouvelle station de sports d'hiver pour une participation de 3,5 MF. Il ne faudrait pas, l'an prochain, s'engager à nouveau sans demander à nouveau une participation à la société anglaise », estime Raoul Bosio, le rapporteur du dossier.

Jean Pascal conseiller général de Saint-Etienne de Tinée, prend la parole pour souligner l'importance de cette opération Isola 2000. Si elle échouait, ce serait très grave selon lui pour l'ensemble du ski des Alpes-Maritimes. Pour Charles Ginésy il n'est pas question d'arrêter quoi que ce soit, les Anglais feront un peu moins de bénéfices. « Autant je suis pour défendre l'intérêt général, autant je suis d'avis de tirer un maximum de nos partenaires ». Ces deux conseillers représentent les deux cantons les plus portés sur le ski, avec Auron, Isola 2000 et Valberg, et il est de plus en plus rare que l'un parle sans que l'autre n'intervienne également dans le même sens. Mais Jean Pascal note cependant pour défendre les Anglais : « l'incidence du prix de la route sur les appartements est de l'ordre de 10 000 francs par appartement, c'est déjà énorme. »

Charles Ginésy ouvre une nouvelle piste et reparle du col de la Lombarde. Il rappelle que le classement en station nationale de la station d'Isola 2000 a été prononcé le 24 octobre dernier par le comité national des sports d'hiver. Il s'associe au point de vue de Raoul Bosio en ce qui concerne une éventuelle participation des Alpes-Maritimes à de nouveaux travaux à effectuer sur cette route. « Cette Assemblée est inquiète. Il est en effet nécessaire de fixer les idées d'une façon aussi bien pour nous que pour l'opinion publique. Il ne faut pas que nous ayons l'impression d'être saisis, chaque année, de nouveaux engagements de dépenses. Je pense qu'il est nécessaire d'intervenir auprès du ministre de l'Intérieur, en soulignant non seulement l'intérêt touristique et spécifique de cette route mais son caractère de relation internationale. Par conséquent, je voudrais que nous prenions conscience des efforts entrepris sur le versant italien du col de la Lombarde où aboutit une voie magnifique, et qu'en raison du rôle de liaison internationale que sera amenée à jouer la route d'Isola 2000, nous sollicitions du ministère de l'Intérieur une dotation exceptionnelle. Cela nous permettrait peut-être d'arriver à régler définitivement les comptes du département, de la société et peut-être aussi de l'Etat. <sup>8</sup>»

Fernand Icart, député et conseiller général de Nice, a déjà pris l'initiative de demander au ministère de l'Équipement un surcroît de concours dans cette affaire. Quant au préfet, s'il a déjà saisi le commissariat au tourisme, il pense également s'adresser au ministère de l'Intérieur.

Le département s'est engagé rapidement dans cette aventure d'Isola 2000, sans que le projet technique de la route ne soit complètement achevé. Quoiqu'il en soit, la participation complémentaire se chiffre en janvier 1973 à 2 millions de francs de plus. Le coût provisoire de la route atteint 23,13 MF, la part du département 8 MF. L'État, par le commissariat au tourisme, a versé une aide de 500 000 francs. La commission des travaux a obtenu de la société d'aménagement le versement du million de francs qu'elle projetait d'investir dans une œuvre sociale.

Raoul Bosio qui rapporte le dossier au nom de cette commission affirme qu'elle a précisé à la société d'aménagement que si le Conseil général avait accepté à l'unanimité

---

<sup>8</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0063 : sessions ordinaires de juin et décembre 1972, sessions extraordinaires de mai et novembre 1972



d'intervenir dans la création de la station, moyennant une participation de 3,5 MF, il aurait certainement refusé si on lui avait demandé 10 MF. « Un gros effort a déjà été fait et l'on demande au promoteur de poursuivre l'aménagement de la route de la Lombarde de manière à faire fonctionner la station toute l'année. »

Jean Pascal indique que la SAPSI a investi 9,5 MF dans la construction de la voie, cas unique dans les Alpes pour un effort privé. « (Ils) se sont toujours conduits en personnes honnêtes ». Cependant, d'après les chiffres rapportés au Conseil général, cet apport est inférieur de 2 MF, à 7,5 MF. De toute manière, chaque camp tint ses comptes : à gauche, sa part est ridicule, à droite, sa part est généreuse ; mais les chiffres varient même au cours de la même session.

Le Président Palméro conclut : « Nous avons eu de la chance de trouver des promoteurs, il faut quand même les aider. <sup>9</sup> »

Isola 2000 commence pourtant à prendre des allures de gouffre financier pour les deniers publics, au bénéfice de fonds privés. Les réserves invoquées douze ans plus tôt par le préfet Moatti sont un lointain souvenir. Il craignait alors au sujet de Tende la réalisation d'une station de ski dépourvue de toute installation hôtelière sérieuse, avec des investisseurs voulant la garantie financière du département. Selon le préfet, c'était « un marché de dupes puissance cinq [...] Tout le bénéfice irait pour lui et le déficit pour le département. Par contre, un projet sérieux mêlant équipement et hôtels serait à étudier. »

Si les données du problème sont différentes à Isola (investisseurs sérieux et projet solide) le résultat est le même pour l'instant, le public finançant le privé. Le Conseil général justifie son action par les retombées économiques attendues et la route internationale du col de la Lombarde mais il est bien en peine d'arrêter l'hémorragie.

Pendant ce temps, la petite station de Peïra-Cava n'a pu bénéficier des fonds votés pour son école des neiges, l'administration ayant préféré affecter ce crédit à d'autres projets plus rentables.

En octobre 1973, il est question du classement de principe dans la voirie départementale du chemin rural reliant l'extrémité du CD 97 au col de la Lombarde. Entre la station et le col il reste un petit tronçon de 3,4 km (chemin rural n°5) en très mauvais état. Il faudrait 5 MF pour le remettre en état, investissement qui se révèle impossible pour Isola au vu de ses maigres finances. D'où l'idée de ce classement à laquelle Isola est favorable. Il ne s'agit pas pour l'administration d'un engagement à réaliser dans l'immédiat mais plus tard avec les Alpes-Maritimes comme maître d'œuvre. Cette route commençant à en inquiéter certains, le préfet se fait rassurant : « 5 MF est un ordre d'idée. Une chaussée de 7 m de large coûterait 5 MF, une chaussée de 5,5 à 6 m de large, utilisable seulement en été ne coûterait que 2,5 à 3 MF ». Pour Joseph Raybaud conseiller général de Levens : « Cette portion de route est un chemin rural réalisé il y a 12 ans – c'est surtout durant l'été un débouché important de l'Italie vers la Tinée. <sup>10</sup> » Le Conseil général adopte à l'unanimité en pensant à une nouvelle liaison vers l'Italie.

En attendant, il faut assurer la viabilité de la route qui mène à la station. Le 21 juin, il est encore question des paravalanches. Plusieurs ont été construits l'année dernière, mais il y a encore eu des éboulements de neige, notamment au paravalanche n° 3, pas assez long, qu'il a fallu déblayer de 11 000 m<sup>3</sup> de neige. Il faut le prolonger, ce qui coûte 550 000 francs. De plus on pense expérimenter la technique Icare (tirs de mortiers pour déclencher les avalanches), soit 100 000 francs de plus. Ces 650 000 francs seraient prélevés sur les crédits

---

<sup>9</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0063 : sessions ordinaires de juin et décembre 1972, sessions extraordinaires de mai et novembre 1972

<sup>10</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0064 : sessions ordinaires d'avril et octobre 1973, sessions extraordinaires de mai et juillet 1973

d'aménagement du CD 2205, la route de la Tinée. Charles Caressa conseiller général de Nice, évoque l'imminence de la parution d'un rapport de la Cour des Comptes en juin 1974, rapport qui reproche au Département son implication excessive en faveur de cette route. Il faut cependant reconnaître que si le département ne s'était pas engagé comme il l'a fait en 1968, il n'y aurait pas eu de station.<sup>11</sup>

Quoi qu'il en soit, le prix de revient de la route s'élève désormais à 23,5 MF, dont 9,5 MF des Alpes-Maritimes, 4,5 MF de l'Etat et 9,5 MF de la société. Pourtant ce ne sera pas le coût définitif. En effet, le 9 juin 1977, Jean Pascal rapporte un dossier sur des travaux complémentaires et sur la réclamation du groupement d'entreprises constructeur Spada, Nicoletti et Martin, relative aux dépenses de ces entreprises pour accélérer les travaux afin de livrer la route en décembre 1971 au lieu du 20 juillet 1972 comme le prévoyait le marché, permettant à la station de gagner une saison. Ces frais supplémentaires sont évalués à 711 899 francs ; le préfet indique qu'une transaction pourrait se faire pour 450 000 francs, retenue à titre de prime d'accélération des travaux. Si le Conseil ne l'accepte pas, on risque un éventuel procès perdu d'avance. La commission des finances est favorable mais la commission des travaux refuse.

Charles Caressa est résolument hostile : « Incroyable ! Inimaginable ! Aux centaines de millions dépensés pour cette station, s'ajoute l'idée que parce que la station a ouvert quelques mois plus tôt, il en coûterait maintenant 45 millions (d'anciens francs) de plus au département ! On peut nous faire, dites-vous, un procès : c'est inouï ! incroyable ! Qui peut prendre la responsabilité d'aller expliquer à la population cette chose pharamineuse 6 ans après ! Cela est incroyable... D'autant que l'on peut se demander qui a demandé que les travaux soient activés ? On nous a répondu : les Anglais et le ministère, ou plus exactement le ministre. Eh bien les Anglais n'ont qu'à payer. Que leurs affaires aient été bonnes ou mauvaises, nous n'avons pas, nous, Conseil général, à entrer dans ces considérations, et je n'arrive pas à admettre que l'on puisse nous proposer un dossier de cette espèce. Pour rien au monde je ne voudrais – et notre ami Pascal me pardonnera – être le rapporteur de ce dossier.<sup>12</sup> »

René Morani, conseiller général de Roquestéron, s'avoue lui aussi surpris au début. Puis après s'être entretenu avec le directeur de l'Equipement qui prône la prudence, il est d'avis de voter pour. De plus on a pu rabaisser le prix à payer à 450 000 francs, un procès coûterait certainement plus cher.

Jean Pascal intervient. Il est persuadé que les autres conseillers de la montagne sont ou seraient contents d'avoir une telle station dans leur canton. « Car on ne peut à la fois militer pour le maintien de la vie rurale et être opposé à toute opération allant dans ce sens. Bien qu'un certain discrédit ait été lancé sur cette station d'Isola 2000, je peux vous dire qu'elle est fréquentée tous les dimanches d'hiver par la population de notre département [...] Mais cette politique d'opposition aux promoteurs privés a fini par les détourner des Alpes-Maritimes, et l'on continue à en rechercher pour les sites inventoriés par la commission de la montagne il y a plusieurs années, et ou rien n'est encore fait. »

Et de se lancer dans un plaidoyer sur l'effet bénéfique de ces stations dans le haut-pays : « Les stations ont donné un regain d'activité à nos cantons de montagne où il n'est plus question de fermer les écoles mais au contraire d'ouvrir des classes nouvelles. L'an dernier, nous avons ouvert une école maternelle à Saint-Etienne-de-Tinée où le nombre d'enfants ne cesse d'augmenter. A Isola 2000 une école a été créée où la fréquentation est très satisfaisante et en hausse. »

---

<sup>11</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0065 : sessions ordinaires de juin et décembre 1974, sessions extraordinaires de juillet et d'octobre – novembre 1974

<sup>12</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0065 : sessions ordinaires de juin et décembre 1974, sessions extraordinaires de juillet et d'octobre – novembre 1974

José Balarello qui est avocat estime qu'il faudrait examiner le contrat et le dossier est renvoyé au 13 janvier pour complément d'information.

Jacques Médecin, en sa qualité de secrétaire d'Etat au tourisme, s'étonne de voir toujours placés les problèmes sous l'angle de ceux qui peuvent faire des bénéfices : « N'oubliez pas que les stations bénéficient à tous ceux qui les fréquentent... Lorsque le département se préoccupe d'en créer, ce n'est pas dans leur désir d'avantager les exploitants mais au bénéfice des gens qui y vivent, qui vont pouvoir trouver du travail dans les hôtels, les restaurants, les remontées mécaniques et aussi au bénéfice des habitants qui y vivent et qui les fréquentent.»

Pour le directeur départemental de l'Equipement, Isola 2000 reste une bonne opération. « Quel était l'intérêt du département dans l'opération : 180 emplois permanents et 300 saisonniers, soit 250 MF de salaires qui retombent dans l'escarcelle des Alpes-Maritimes, et la commune a été transformée et a connu une évolution dont les habitants ont bénéficié. Et cet investissement de 25 MF qui semble paraître extraordinaire est relativement faible pour une route de cette importance, comparé aux efforts consentis par les Alpes-Maritimes dans les conditions analogues pour d'autres routes. »

Roger Carlès conseiller général communiste de Contes estime que ces 450 000 francs sont un nouveau cadeau fait par le Département au promoteur. Il faut s'en tenir au marché d'origine. Au cours de la même session, il déclare : « Nous sommes pour la neige, mais nous considérons que les dépenses doivent être supportées par ceux qui veulent, à travers la neige, trouver une activité spéculative. » Jean-Michel Galy, élu socialiste de Vence prône également la prise en charge de ces réclamations par le promoteur.

Jean Pascal défend à nouveau le promoteur, qui a réalisé une station de niveau international, de loin la meilleure du département. « Et le Département, répondant en cela à la demande de la population niçoise – il faut bien le rappeler – a donné son feu vert. » Il n'est pas évident pour lui aussi qu'une livraison en été 1972 aurait coûté moins cher, et le bénéfice du promoteur au cours de l'ouverture 1971 est loin d'être conséquent.

José Balarello est de ceux qui pensent qu'Isola est une excellente opération et que l'on s'en rendra compte plus tard et que seul le ski fait vivre tout le haut pays, mais il n'est pas persuadé que la dépense en incombe aux Alpes-Maritimes.

Le Conseil général adopte par 14 voix pour, 10 contre et 3 abstentions .

A peine six mois plus tard, il est à nouveau question de travaux sur cette route. Ces travaux nécessitent 6 millions de francs, dont 1,7 millions sont prévus encore une fois pour les paravalanches.

Mais le préfet Lambertin a réussi à s'arranger avec la société d'aménagement pour que l'opération soit vierge pour le département. Les Anglais s'engagent à verser trois millions de francs au département pour financer des œuvres sociales contre une somme égale de travaux, et de couvrir les annuités de l'emprunt de deux millions de francs que doit souscrire le département. L'Etat, par l'entremise du ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie versera un million de francs.

La commission des finances est d'accord, celle des travaux voudrait que l'on examine la possibilité que la société contracte elle-même l'emprunt.

Pour Roger Carlès, il y a encore beaucoup trop d'incertitudes, le coût du modeste CD 97 est passé de 26 à 32 MF, on est bien « loin du compte de départ !<sup>13</sup> » Il est contre car il estime que c'est une confirmation du gouffre que représente ce projet et de sa réalisation étape par étape. Il constate que l'on s'efforce pour certains projets de trouver des crédits alors qu'on

---

<sup>13</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0065 : sessions ordinaires de juin et décembre 1974, sessions extraordinaires de juillet et d'octobre – novembre 1974

n'en pas pour d'autres, par exemple la pénétrante du Paillon, où le Conseil général est à cours de fonds.

Jean-Michel Galy est frappé par l'énormité de l'engagement des collectivités publiques, 22,395 MF avec près de 50 % pris en charge par les Alpes-Maritimes, soit la participation du département au programme de travaux non subventionnés sur deux exercices. Dans cette route on a engouffré vingt ans de fonctionnement d'une unité de sapeurs-pompiers forestiers de douze personnes. Au sujet des créations d'emplois, le schéma d'orientation du haut pays niçois (communiqué pour le projet d'aménagement du parc national du Mercantour) fait état que ces emplois ne sont nullement pourvus par les habitants de la Tinée ; « loin de moi de vouloir créer exclusivement des emplois locaux, mais alors qu'il est question de relancer l'économie locale, je pense qu'il y a là un problème à éviter » et il ajoute : « La route d'Isola 2000 est un mauvais roman à tiroir avec une mauvaise conclusion. »

Charles Caressa ironise sur la voie internationale, qu'il qualifie d'« aimable plaisanterie. La tête m'en tourne lorsque je l'entends dire, à propos d'une route qui revient si souvent à nos sessions, sans bourse délier pour le département. C'est très original et très inhabituel, surtout lorsque l'on songe à cette route pour laquelle nous avons dû, récemment encore, voter une rallonge pour avoir permis à la station de gagner une saison. Sur les 26 MF dépensés, plus de 21 l'ont été par les collectivités d'une façon ou d'une autre, y compris en dotation de terrain. On nous parle aujourd'hui de ce dossier de 600 millions d'anciens francs de travaux supplémentaires. Je constate qu'hier, pour un projet d'un groupe financier privé, les collectivités ont eu à participer financièrement de l'énorme et scandaleuse façon que l'on sait. Aujourd'hui, on nous dit un peu le contraire en indiquant que ce groupe privé pourrait en contrepartie de la participation du département contribuer à des œuvres sanitaires ou sociales. Je suis contre la confusion des genres. Je l'ai été avec mes collègues, dès l'origine, concernant cette route [...] je suis pour que chacun demeure à sa place. »

Louis Fiori trouve le montage pour le moins curieux, on a de plus en plus recours à des expédients voire à des subterfuges, comme c'est presque le cas ici. Il retient que la société ne prend aucun engagement, donc il est contre car les Alpes-Maritimes s'engageraient sans contrepartie. « Si la société d'aménagement consent à des œuvres sociales, cela aboutirait à lui redorer son blason, lui faire jouer le rôle de dame patronnesse. Ce montage est plus que bizarre, plus que suspect.

Maximin Escalier conseiller général de Bar-sur-Loup, trouve l'investissement certes très important mais les choses sont ce qu'elles sont, la route existe. Il souhaite avoir connaissance des dépenses de fonctionnement de cette route, et que soient mis à la charge de la société d'aménagement, « qui doit avoir quelques moyens », l'entretien et le déneigement. « Alors que de nombreuses mains attendent en vain des subventions », il est gêné de voir mis tant d'argent sur cette route. Il demande qu'à la prochaine session soit présenté un bilan d'exploitation de cette société pour voir si cette affaire est réellement rentable et bénéfique sur le plan économique pour les Alpes-Maritimes. « Si ce n'est pas le cas, il faudrait prendre des mesures draconiennes. »

« Le Conseil général a peut-être eu tort mais la route existe, n'y revenons pas tous les ans », assume Joseph Raybaud. C'est pour lui un investissement de 6 millions de francs, avec toutes les retombées fiscales qui en découlent depuis 4 ans. Pour Isola, il a signifié l'augmentation de la patente, de la taxe communale et du centime. « Il ne faut pas revenir sans cesse sur une affaire votée en déformant la vérité, mais il ne faudra s'engager dans l'avenir dans des voies nouvelles qu'en faisant extrêmement attention. »

Raymond Santucci, conseiller général de Saint-Sauveur-sur-Tinée, défend le bilan d'Isola. « On essaie d'en faire le dossier honteux du département. » Le cœur du débat est pour lui la survie d'Isola 2000, et il surenchérit sur les recettes fiscales, l'Etat a récupéré beaucoup d'argent avec la TVA. « Isola 2000, c'est 500 emplois, un taux de remplissage qui avoisine

les 85 %, dont 37 % d'étrangers, Isola village est passée de 223 à 389 habitants de 1968 à 1975, c'est 77 % de plus. »

Le préfet déplore lui un « procès gadget », évoque la réponse de l'administration préfectorale à la Cour des Comptes, admise mais jamais publiée.

Roger Carlès exprime de nombreux doutes : au sujet des emplois, comptabilise-t-on les permanents ou pas ? Quant à la pénétrante du Paillon, elle représente trois fois plus d'emplois.

Jean Pascal présente les chiffres. Depuis 1971, il y a 20 % de skieurs de plus par an. En 1971 toujours, Isola tournait à 51 remontées et 27 000 skieurs par an ; en 1978, c'est 99 remontées et 66 000 skieurs par an. Il voudrait savoir le coût des installations sportives du littoral, pensant que ses skieurs sont moins chers et de plus en plus nombreux.

Le dossier est voté, il y a 21 oui et 8 non.

C'était le dernier débat d'importance du Conseil général concernant cette station. Mais à cette époque, peu de gens s'intéressent en montagne au financement de la route d'Isola 2000. La grande affaire est alors la création du Parc National du Mercantour, appelé de ses vœux après-guerre par le Conseil général, mais qui, à cette époque, contrecarre ses projets d'implantation de nouvelles stations de sports d'hiver.

### • La naissance du parc national du Mercantour, la mort d'Azur 2000

En 1946, le docteur Louis Fulconis est maire et conseiller général de Saint-Martin-Vésubie. Il est prévu que la France et sa commune récupèrent les hautes vallées de la Vésubie, conservées par l'Italie en 1860 au titre de réserves de chasse du roi d'Italie. Ce titre révèle bien l'extraordinaire qualité des lieux, riches en espèces végétales et animales rares et variées. Exceptées quelques installations vachères, ces vallées sont inhabitées.

En novembre 1946, Louis Fulconis, convaincu de la qualité de ces vallées, est à l'origine d'une motion réclamant sur ces terres la création d'un parc naturel à l'américaine dans la vallée du Boréon, la « Suisse niçoise » du chevalier de Cessole. Cette création doit permettre la mise en valeur des lieux, sa promotion touristique et sa protection, le braconnage étant alors un fléau très répandu. Sa demande est facilitée par l'absence de propriétaires à exproprier. Cette motion demande également la continuation et l'aménagement de la route desservant le Boréon.

Le conservateur des Eaux et Forêts est d'accord avec lui, et souhaite étendre ce parc aux vallées voisines de la Madone de Fenestres et de la Gordolasque, soit une superficie de 10 000 hectares. Les sociétés départementales de pêche et de chasse sont elles aussi extrêmement favorables au projet. Le 14 mai est donc adopté le principe d'un parc-réserve, et, en attendant l'aboutissement de la procédure de classement, il est décidé la constitution d'un conseil de gestion destiné à mener toutes les études et prospections nécessaires et à élaborer le règlement provisoire d'un site destiné pour Louis Fulconis à devenir un Parc National.

Mais aucune législation en France ne prévoit ce type de parc. Ce parc-réserve est constitué en réserve cynégétique de 3000 hectares par le préfet Haag le 30 juillet 1947, puis étendue à 8300 hectares (principalement sur les territoires de Saint-Martin-Vésubie et Valdeblore) le premier juin 1950<sup>14</sup>. Cette réserve se retrouve sous la tutelle du conseil supérieur de la chasse (qui devint par la suite l'office national de la chasse) et dont la surveillance est la tâche de quelques gardes fédéraux des Eaux et Forêts. Un bail est signé

---

<sup>14</sup> Thomas French Koegh, *Le Mercantour : de la réserve de chasse (1947) au parc national (1979)*, Mémoire de maîtrise, Nice, 2000, p 46

entre les communes et la fédération départementale de la chasse qui garantit l'existence de cette réserve jusqu'en 1973<sup>15</sup>.

Le 22 juillet 1960, l'Assemblée nationale adoptait la loi sur les parcs nationaux, comblant ainsi un vide, et l'Etat commença à répertorier les différents sites susceptibles de bénéficier d'un tel classement.

Le premier parc national à voir le jour fut celui de la Vanoise, créé en 1963, bien que certains pensaient que cet honneur eût dû échoir au Mercantour, ainsi que l'on nomme désormais la réserve. En 1964, l'ingénieur général des Eaux et Forêts Bergogne est chargé par le gouvernement de s'enquérir sur place de ce qu'il en est du Mercantour. L'opposition est quasi-générale, tant par les communes qui redoutent l'affaiblissement de leurs prérogatives, que par les chasseurs et les bergers qui craignent le bouleversement de leurs activités. Plusieurs conseillers généraux demandent à être informés rapidement de la création ou non du parc. Finalement l'implantation de la station d'Isola 2000 dans le vallon de Chastillon enterra le projet de création du parc dans un proche avenir<sup>16</sup>.

Il était projeté depuis quelques années la création d'une station dans le secteur des Adus au-dessus du Boréon.

Le docteur Fulconis tente d'attirer l'attention de l'administration sur les possibilités du site des Adus en juillet 1947. Quelques mois plus tard, il exige que « soit solutionnée la question des sports d'hiver à Saint-Martin-Vésubie » et en janvier « que dans notre région, les sports d'hiver aient toute la place à laquelle ils ont droit. » Ce n'est donc pas le cas pour lui et pour son canton. S'il persiste dans son idée des Adus, il compte sur l'aménagement « dès que possible » de la route de la Madone de Fenestres et d'un téléphérique vers le plan de Prals. Ce vœu, il le reprit jusqu'à son départ de l'assemblée en 1949, et l'emporta avec lui.

Cette création sembla pourtant imminente le 9 janvier 1969. Le Conseil général adopte ce jour-là le principe d'une subvention pour la réalisation de la voie d'accès de la station « Molières / Les Adus » à hauteur de 1 million de francs, le coût de la route étant fixé à 3,6 MF, nettement inférieur à celui de la route d'Isola en raison de sa moindre longueur et de l'existence du chemin rural du col de Salèses. Ce site a été retenu par la commission interministérielle de la montagne et les communes de Saint-Martin-Vésubie et Valdeblorc se sont regroupées pour l'occasion en un syndicat intercommunal présidé par Jean Mélan. Cette subvention de principe, votée peu après l'adoption d'Isola 2000, ne soulève aucune difficulté.

Mais il faut remarquer que, si dans le cas d'Isola 2000, le Conseil général avait en face de lui un promoteur déclaré et décidé, ce n'est pas le cas ici. Aucun promoteur ne s'est franchement déclaré, seuls certains investisseurs comme la CGE se montrent intéressés. Dans le cas d'Isola 2000, le Conseil général avait attendu la décision du promoteur, dans le cas des Adus, il décide d'aider à la construction d'une route sans savoir s'il y aura un promoteur.

Ce million de francs est bloqué ensuite lors de la présentation du plan quinquennal d'amélioration des voies d'accès aux stations de janvier 1971 jusqu'à la présentation d'un plan d'équipement.

Entre-temps, le parc du Mercantour avait fait reparler de lui. En mai 1970, M. Bétolaud, chef du service de la protection de la nature, en charge des parcs nationaux, est invité à prendre la parole devant le Conseil général. Après avoir fait l'historique des parcs nationaux depuis Yellowstone et démontré leur intérêt économique et touristique, il présente le principe des parcs nationaux à la française dont l'originalité est l'existence d'une zone périphérique autour de la zone centrale, zone périphérique qui « a pour objet la mise en valeur de la région grâce à un programme de réalisations et d'améliorations d'ordre social,

---

<sup>15</sup> Thomas French Koegh, *op. cit.*, pp 47 et 48

<sup>16</sup> Thomas French Koegh, *op. cit.*, p 51

économique et culturel<sup>17</sup> », programme mené à bien grâce aux subventions de l'Etat, après concertation avec les collectivités locales.

Il évoque à la position du gouvernement en matière de parcs nationaux, qui est de favoriser méthodiquement l'émergence de ces parcs. Deux parcs ont été réalisés au titre du IVe Plan, deux doivent l'être au cours du Ve plan et il envisage la création de deux nouveaux parcs pour le VIe plan ; le Mercantour pourrait être l'un de ceux-ci.

Le projet de parc national du Mercantour, soutenu au début par le Conseil général, est désormais entre les mains de l'Etat, décidé à le réaliser. L'Assemblée départementale commençait à reconsidérer sérieusement sa position initialement favorable. Mais l'ingénieur général Bergogne promet que la création du parc n'empêchera aucune création de station, quitte à réduire sérieusement sa superficie, et pourra « donner à ce territoire une vocation tout à fait exceptionnelle de tourisme été-hiver, à la condition que l'on ne gâche pas les sites par des constructions inopportunes », faisant ainsi allusion au béton d'Isola 2000. En fait, il est question de réserver certaines zones à d'éventuelles stations.

Le Conseil général est favorable ayant constaté les difficultés rencontrées dans la Vanoise, où l'on fit reculer les limites du parc au bénéfice d'une station, une marche arrière qui réussit alors grâce à la présence dans le Conseil général de Savoie d'un ministre et d'un ex-ministre.

Henri Verdeil demande que la route de la Vésubie, destinée à drainer les touristes vers le Parc, soit grandement améliorée au préalable. Mais José Balarello émet des réserves bien plus profondes : qu'en est-il des limites de ce parc, pour lesquelles plusieurs cartes officielles circulent. Il apparaît que plusieurs communes s'inquiètent des réglementations contraignantes, notamment en matière d'élevage et d'exploitation des forêts, sans parler des chasseurs. Une constatation s'impose à tous cependant : on ne peut implanter de stations à l'intérieur du parc. Une course contre la montre s'engage entre la réalisation de la station des Adus et la création du parc national, car pour l'instant, rien n'est sûr quant aux limites de ce parc.

Dans les années qui suivent, le préfet est régulièrement saisi de demandes de clarification des limites de ce parc, plusieurs conseillers étant inquiets des cartes officielles qui englobent dans le parc les sites de Molières les Adus et de Caramagne. Le préfet tente de les rassurer. Deux tendances se dégagent, les favorables comme Joseph Raybaud et ceux comme José Balarello qui désirent, avant de se prononcer connaître le projet précis : « C'est comme si l'on vous demandait si vous êtes d'accord sur un contrat que vous ne connaissez pas. <sup>18</sup>».

Le dossier de la route d'Azur 2000 progresse lentement. Les frais de construction sont évalués en janvier 1972 à 4,6 millions de francs, partagés entre le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire (1,38 MF) et un emprunt de 3,22 MF partagé entre le département et le syndicat intercommunal, remboursable en vingt ans. Le Conseil général donne son accord, même si aucun promoteur ne s'est encore engagé. Un an plus tard une modification du tracé rehausse le prix des travaux d'1,7 millions de francs. En juin 1974, le chantier n'existe toujours pas, retardé par l'Etat, et aucun promoteur ne se déclare. Le syndicat intercommunal ne sollicite plus l'aide directe du département, mais de simplement garantir son emprunt afin de lui permettre « d'entreprendre les travaux sans attendre de connaître le promoteur susceptible d'édifier la future station <sup>19</sup>» et l'on présente également la route comme le moyen de désenclaver Molières, 75 propriétaires mais une dizaine d'habitants

---

<sup>17</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0061 : sessions ordinaires de mars et décembre 1970, sessions extraordinaires de mai et d'octobre – novembre 1970

<sup>18</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0064 : sessions ordinaires d'avril et octobre 1973, sessions extraordinaires de mai et juillet 1973

<sup>19</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0065 : sessions ordinaires de juin et décembre 1974, sessions extraordinaires de juillet et d'octobre – novembre 1974

l'été, et quasiment inhabité l'hiver. On tente de justifier la création d'une route à l'intérêt incertain par le désenclavement d'un village abandonné de presque tous (habitants et pouvoirs publics) depuis plus de dix ans.

Pendant ce temps le projet de parc du Mercantour avance. La réserve de chasse n'a pas été renouvelée en 1973, mais la mobilisation des scientifiques et des associations de protection de la nature amène les pouvoirs publics à créer une réserve nationale de chasse le 26 février 1974<sup>20</sup>, même si près de 4000 hectares, notamment dans la Tinée, échappent au renouvellement de ce statut.

L'année suivante, un avant-projet est soumis à la concertation. Il propose un parc en trois morceaux de 433 km<sup>2</sup> (1308 km<sup>2</sup> en comptant la zone périphérique) articulé entre Saint-Étienne de Tinée, Molières, la Haute-Vésubie, l'Authion, les hautes vallées de la Roya de part et d'autre du col de Tende. Il est à noter que le secteur des Adus est compris dans ce projet de parc. Ce dernier ne satisfait d'ailleurs ni les écologistes ni les chasseurs<sup>21</sup>. En août 1976, un nouveau projet propose quatre zones distinctes, à peu de choses près les mêmes que précédemment plus une vaste zone s'étendant du lac d'Allos au massif du Mounier et à la Cayolle. Il est aussi critiqué dans la Vésubie et dans la Roya. Le nouveau projet permet l'urbanisation d'une partie du vallon de Molières et un certain domaine skiable, présenté comme un juste milieu par le préfet entre le souci de préserver la nature et la création d'une station de sports d'hiver. Ce compromis ne satisfait ni les tenants de la création d'« Azur 2000 » près du col de Salèses, ni l'opposition qui accuse ce projet de faire place nette aux stations.

En janvier 1977, la commune de Saint-Martin-Vésubie prend seule l'initiative de demander au département de classer la route et de l'aménager ainsi à ses frais, car le syndicat intercommunal qu'elle forme avec Valdeblore lui semble voué à l'échec, devant l'absence de promoteur ; c'est d'ailleurs la raison de la démission du maire de Valdeblore, M. Latil. Cette demande passe difficilement par les commissions des finances et des travaux. Si le Conseil général l'accepte, l'opposition condamne cette proposition par les voix de Jean-Michel Galy et de Robert Charvin conseiller général de Breil sur Roya, lesquels battent en brèche le prétexte de permettre l'accès à Molières. Robert Charvin est le plus virulent : « une nouvelle étape, la deuxième, qui commence à prendre de l'ampleur en vue de la réalisation de dépenses publiques permettant de favoriser des investissements privés c'est-à-dire une nouvelle opération immobilière faite en partie avec des crédits publics. <sup>22</sup> » Robert Charvin est aussi le plus virulent en ce qui concerne le parc, et dénonce « une campagne de désinformation » destinée à faire croire aux élus que le parc et le ski sont la panacée de tous les problèmes de la montagne, et il croit prédire que l'argent destiné à la zone périphérique du parc n'ira que là où le Privé se décidera à investir.

En fait pour Azur 2000, son heure est passée. Le projet de parc national entre dans une nouvelle phase en 1978. Le Conseil général est consulté sur un nouveau projet de parc, d'un seul tenant cette fois, du lac d'Allos à la Vallée des Merveilles par le Mounier, Molières et la Vésubie. Il englobe notamment les sites prévus pour la création de stations comme celui des Adus ou celui de Sestrières au-dessus de Saint-Dalmas-le-Selvage, à ceci près que ces zones seraient déclarées optionnelles, c'est-à-dire que si aucune station ne s'y implante dans un délai de dix ans, ces zones seraient intégrées au parc à part entière. Le Conseil répond en refusant de se prononcer autrement que par l'adoption d'une nouvelle motion réclamant la priorité aux stations de ski sur le parc et la prise en considération des activités pastorales

---

<sup>20</sup> Thomas French Koegh, *op. cit.*, p 52

<sup>21</sup> Thomas French Koegh, *op. cit.*, pp 53 à 55

<sup>22</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0067 : sessions ordinaires de juin et novembre 1976, séance d'installation du 17 mars 1976



traditionnelles, « seules capables de freiner l'exode rural et d'assurer le plein emploi dans les hautes vallées<sup>23</sup> ». L'accent est particulièrement mis sur l'importance des stations de ski.

Ce vote est précédé d'un très long débat, agité et interrompu souvent par le désaccord des différentes parties. Ce n'est pas qu'il y ait désaccord sur l'existence du parc mais sur son emplacement et sa nature. Comme le fait remarquer Robert Charvin, il semble que bon nombre de personnes se révèlent favorables au parc chez le voisin. Il y a deux grands types d'opposition : les uns sont pour un parc offrant toute latitude au développement des stations de ski, les autres sont contre un parc où les retombées de la zone périphérique privilégieraient les sites de sports d'hiver et oublieraient le pays plus rural. Il n'en reste pas moins que le Conseil général est simplement consulté, comme le prévoit la loi, il ne peut pas s'opposer au parc. Ce projet est cependant présenté pour consultation en l'état à la population d'août à octobre 1978. Cette consultation est marquée par un refus des populations et des collectivités publiques<sup>24</sup>. Le 17 octobre, le Conseil général tient session et vote une nouvelle motion, à l'unanimité (mais pour des raisons différentes) moins une voix (seul Jean-Michel Galy s'y oppose), proclamant son hostilité au projet « qui ne tient pas compte des préoccupations et aspirations des populations<sup>25</sup> » qu'il représente.

L'Etat est décidé lui à faire aboutir ce projet et, malgré les oppositions le décret de la création du parc national du Mercantour est signé le 18 août 1979. Les limites sont celles fixées par le projet précédent, avec le principe des zones optionnelles. Cette classification fit reculer les derniers investisseurs éventuels, et le projet Azur 2000, s'il était encore évoqué en 1982, ne revint jamais plus devant le Conseil général.

Le Conseil général désigne ses représentants au sein du conseil d'administration du parc le 16 janvier 1980. Dix ans plus tard, les zones optionnelles sont intégrées à part entière dans le parc national du Mercantour.

Le parc du Mercantour empêche désormais sur son vaste territoire la création de nouvelles stations de sports d'hiver, sur les sites les plus favorables, en lesquelles le Conseil Général voyait son principal espoir de redonner vie à la montagne.

Ainsi la création de nouvelles stations de ski fut l'un des trois axes de la politique du Conseil général en faveur des sports d'hiver, avec les différents plans d'équipement des stations traditionnelles et la création des écoles de neige.

Pour favoriser l'émergence de nouvelles stations, de préférence à capitaux privés, le département s'engagea à construire ou à entretenir la route d'accès. Tel fut le cas d'Isola 2000 et de Gréolières-les-Neiges. Charles Ginésy y voyait la bonne parade à l'exode rural, mettant en avant les bons résultats obtenus au pied des stations.

Cette politique fut contrariée par les difficultés rencontrées dans le financement de la route d'accès à Isola et par la création en 1979 du parc national du Mercantour qui, s'il n'excluait pas totalement pour un temps l'implantation de stations en certains endroits, mit un terme au désir départemental de voir se réaliser plusieurs stations du rang d'Isola 2000 à travers le massif.

---

<sup>23</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0069 : sessions ordinaires de juin et octobre 1978, session extraordinaire du 31 mars 1978

<sup>24</sup> Thomas French Koegh, *op. cit.*, pp 57 et 58

<sup>25</sup> Délibérations du Conseil général des Alpes-Maritimes, 0208W 0069 : sessions ordinaires de juin et octobre 1978, session extraordinaire du 31 mars 1978