

CENTRE DE DOCUMENTATION  
DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

TRIMESTRIEL

# RECHERCHES RÉGIONALES

(Côte d'Azur et Contrées Limitrophes)

---

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES  
5, AVENUE EDITH-CAVELL — NICE

# LES RECHERCHES REGIONALES

---

## BULLETIN TRIMESTRIEL

édité par le

CENTRE DE DOCUMENTATION DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

---

Directeur : **M. DALMASSO,**

Agrégé de l'Université, Institut d'Etudes Littéraires de Nice.

Secrétaire de Rédaction : **Mme DEVUN,**

Documentaliste - Archiviste des Alpes-Maritimes.

---

Ce bulletin, conçu dans le cadre régional, se propose de présenter les travaux (mémoires, diplômes ou thèses) rédigés pour l'obtention d'un titre universitaire.

Nous demandons aux auteurs de résumer leur étude, d'en dégager les conclusions et d'indiquer sommairement leur bibliographie. Ainsi, espérons-nous, en faisant mieux connaître des résultats qui risquent quelquefois de demeurer un peu ignorés, faciliter les recherches futures. Dans le même but nous publierons également des documents destinés à préparer le terrain pour de nouvelles études de détail et de synthèse.

En assurant la publication de ce périodique, les Archives des Alpes-Maritimes sont fidèles à leur mission qui est essentiellement de fournir aux chercheurs les instruments de documentation indispensables à la réalisation de leur œuvre.

CENTRE DE DOCUMENTATION  
des  
ARCHIVES  
des  
ALPES - MARITIMES

---

---

TRIMESTRIEL

1971 - N° 3

11<sup>e</sup> année

---

---

- RECHERCHES REGIONALES -

Côte d'Azur

et

Contrées limitrophes

---

---

Archives départementales  
5, ter avenue E. Cavell.

NICE

## SOMMAIRE

L'évolution de Nice de 1860 à 1960. 2e partie:  
1914-1960 (fin).  
Par J.M. DEVUN

P 2

Contribution à l'histoire des transports  
XIXe siècle.  
La vapeur dans la marine de guerre, Toulon,  
1830-1860.  
Mémoire de maîtrise d'histoire, présenté à la  
Faculté des Lettres de Nice en 1970.(prof.  
P.GONNET).  
Note de l'auteur sur le développement et la  
chronologie suivis et analyse des sources  
Par J.P. DUBREUIL

P 22

Les voies de communication. en Provence  
orientale, de l'époque romaine à la fin du XVIIIe  
siècle.  
Thèse de doctorat de 3e cycle soutenue à  
Aix-en-Provence en 1970 (Prof. G.DUBY).  
Compte-rendu de E. HILSHEIMER  
Par N.C.GRASSI

P 29

De Ezio Garibaldi à Jacques Cotta.  
Nice de 1942 à 1945  
Par J.L.PANICACCI

P 33

**RECHERCHES  
REGIONALES**

**Alpes-Maritimes**

**et**

**Contrées limitrophes**

**10<sup>e</sup> année**

**1971 – N° 3**

**Juillet-septembre**

**39**

**L'EVOLUTION DE NICE DE  
1860 à 1960 (fin)**

**LES INSUFFISANCES DU  
DESENCLAVEMENT**

**Par J.M. DEVUN**

En 1896, dans une délibération du 22 juillet relative à la ligne Nice-Digne dont il sera question plus loin, la Chambre de commerce note que "notre département est un des plus mal partagés sous le rapport des voies ferrées" et, en 1898, sollicitant, le 24 janvier, une réduction de tarifs pour les articles d'exportation, elle le confirme: "Notre département par sa situation sur un des points les plus éloignés du centre est un de ceux pour lesquels la question des transports par chemin de fer est la plus grave et la plus intéressante. Ajoutez-y le voisinage de la frontière la plus fermée". En 1926, examinant dans un rapport très circonstancié du 22 octobre sur "les relations ferroviaires entre Nice et les autres régions de France et de l'étranger" les problèmes que celles-ci posent et formulant les vœux susceptibles de les améliorer, elle ne dit pas autre chose. Et entre les deux guerres encore, dans son rapport annuel de 1934-35, c'est en termes identiques qu'elle dénonce les lacunes des liaisons ferroviaires entre sa circonscription et le reste du pays. "La situation de notre département à l'extrême sud-est de la France avec une seule voie ferrée, grand trafic qui le dessert nous oblige à porter toute notre attention sur les conditions de frais de transport des voyageurs et marchandises, les horaires et les tarifs de chemin de fer. Les avantages et les facilités que nous pouvons obtenir à ces points de vue constituent un élément du mouvement touristique".

Dès qu'en 1864 le rail a franchi le Var et aussi longtemps qu'il demeure le seul moyen pratique de communication, cette compagnie représentative par excellence des intérêts de la Côte d'Azur, ne cesse d'en dénoncer les insuffisances et de chercher à lui faire rendre son maximum d'efficacité. Car l'essor de la région est lié aux facilités nouvelles qu'il offre à son économie; plus particulièrement en assurant, pour l'essentiel, son accès aux touristes et l'expédition de ses fleurs. C'est sous ce double rapport que se manifeste le plus clairement sa sollicitude. Informée par exemple, au printemps 1883 (14 avril), de la suppression pendant l'été de tous les rapides et express desservant son ressort, elle exprime sa déception de ce que le P.L.M., malgré les réclamations unanimes, n'ait pas maintenu au moins un des six rapides d'hiver. Mais les suggestions qu'elle propose ne concernent guère dans le principe, que les commodités des voyageurs et, tout au plus quand elles s'étendent au delà, celles de l'industrie florale, dont les colis à acheminement rapide: ce qui est demandé, c'est un gain de temps, de rapidité, de confort. Cependant c'est aussi de plus en plus sous le rapport du coût de l'ensemble des transports qu'apparaît grandissant le préjudice à la mesure de la croissance d'une agglomération obligée d'aller chercher au loin la presque totalité des matières premières, des produits alimentaires ou des articles fabriqués qu'elle consomme. Or les facilités accordées, si importantes fussent-elles, ne peuvent lever l'hypothèque d'un tracé qui aggrave la position excentrique des confins du Sud-Est: son rattachement au réseau français d'étant fait par le prolongement du rail au-delà de Toulon, il apparaît vite que pour débloquer le cul-de-sac niçois s'impose une solution originale. D'autant plus qu'il convient de ne pas demeurer l'esclave d'une seule ligne. L'une des considérations par lesquelles la Chambre de Commerce réclame en 1896 (22 juillet) l'achèvement du Nice-Digne dont le tronçon Nice-Puget-Théniers est terminé depuis plusieurs années mais qui offre une lacune entre Puget-Théniers et Saint-André est l'intérêt stratégique de premier ordre qui a été la principale raison de la concession de la ligne de Nice à Digne" et elle ajoute que celle-ci "est non seulement appelée à raviner sur tout son parcours l'agriculture, l'industrie et le commerce qui dépérissent dans nos contrées faute de moyens de communications, mais encore à calmer les préoccupations patriotiques de ceux qui ne voient pas sans inquiétude tout le salut de la région Sud-Est de la France reposant sur une ligne ferrée qui court le long de la côte méditerranéenne à la portée de toutes les attaques et de tous les coups de main".

Et c'est ainsi que pour pallier les inconvénients de l'allongement du parcours, des délais de route supplémentaires et du renchérissement des frais de transport sont formulées très tôt des revendications destinées à obtenir des liaisons en fonction des seuls intérêts des

Alpes-Maritimes. Pour ce faire deux solutions s'offrent. L'une consiste à couper à travers les Alpes du Sud jusqu'à Digne c'est à elle qu'il vient d'être fait allusion ci-dessus l'autre à doubler par l'intérieur, comme la corde d'un arc tendue vers la vallée du Rhône, l'artère littorale pour éviter le détour qu'elle fait en épousant la courbe de la côte par Toulon et Marseille de qui "nous sommes en quelque sorte tributaires", disent les Niçois dont les préférences vont naturellement à la première car elle est la plus satisfaisante, mettant Grenoble à 350 kilomètres au lieu de 532 par l'itinéraire existant. Après plus d'un demi-siècle de désillusions, en 1922 encore, la Chambre de Commerce proclame: "Pas un de nous ne consentirait à renoncer à la ligne Nice-Grenoble, la grande artère des Alpes françaises destinée à relier son port géographique Nice Villefranche avec le Nord de la France et de l'Europe", et c'est pourquoi, nous le verrons ci-après, elle entre en 1919 dans le giron de la XIIe Région où elle espère être épaulée par Grenoble. La seconde solution n'est qu'un pis-aller tenu en réserve comme une solution de rechange. Les deux furent dès le principe envisagés. La première est l'objet en 1672 d'un rapport de l'ingénieur Lefèvre, député des Alpes-Maritimes, qui trahit de grandes ambitions puisqu'il on fait l'amorce d'un prolongement sur Grenoble par Sisteron; l'étude du premier tronçon de Nice à Puget-Théniers est commencé en 1881. Mais il faut bientôt déchanter. En effet, par un tour de passe-passe dans lequel trempe le Président du Conseil Rouvier, élu des Alpes-Maritimes mais aixois d'origine et phocéen d'attaches et de cœur, la Côte d'Azur, par suite de l'obstruction de Marseille, est frustrée du bénéfice qu'elle attendait des deux lignes. Certes elle est dotée de l'une et de l'autre et en 1885 la "Compagnie des chemins de fer du Sud de la France" - "Compagnie des chemins de fer de Provence" depuis 1925- est constituée pour construire et exploiter un Nice-Digne par Puget-Théniers et Saint-André-les-Alpes ainsi qu'un Nice-Meyrargues par Grasse et Draguignan, avec, au départ de Nice, un tronçon commun jusqu'à Colomars. Mais c'est sous la forme de voies étroites, à écartement d'un mètre, et uniques. Si bien qu'on n'en pouvait recueillir qu'un bien piètre bénéfice. Il faut reconnaître que les conditions naturelles et humaines se coalisaient pour les priver du minimum de rentabilité. Ici comme là, pas d'agglomération susceptible de soutenir un trafic important, Le nom familier de "train des pignes" dont les Niçois baptisèrent, on ne sait trop pourquoi d'ailleurs, le tortillard poussif qui s'essouffait à grimper les pentes conduisant à Grasse dit bien qu'ils ne virent jamais en lui qu'un train de proche banlieue campagnarde qu'il fut d'ailleurs. Le Nice-Digne, en particulier, dessert dans les Alpes-Maritimes et dans les Basses-Alpes un quasi désert. De surcroît, sur la presque totalité de ses 151 kilomètres, le tracé et le profil sont ceux d'une ligne de montagne qui, dans un relief compartimenté se faufile d'une vallée à l'autre, empruntant successivement celle du Var inférieur et moyen sur 70 kilomètres jusqu'à Pont-de-Gueydan, puis celles du Coullomp jusqu'à Annot, "de la Vaire jusqu'à Peyresq, du Verdon jusqu'à Saint-André, de l'Asse depuis Moriem sur 27 kilomètres pour atteindre enfin la bretelle à largeur normale de Digne à Saint-Ruban qui rejoint la ligne Marseille-Veynes-Grenoble. Le rayon minimum des courbes est de 150 mètres. Le profil en dos d'âne, avec une rampe à peu près continue sur 90 kilomètres depuis Nice jusqu'au tunnel de la Côte Saint-Michel est atteinte à 1018 mètres, le point culminant, comporte, entre Annot et ce tunnel, des pentes de 30500. C'est dans ces conditions que l'on passa du rêve à la réalité. Et encore des attermoissements de diverse nature en ralentirent-ils le déroulement. Le tronçon. Nice-Puget-Théniers à l'étude dès 1881 est mis en service en 1892, mais la ligne n'est ouverte jusqu'à Digne sur toute sa longueur qu'en 1911 à cause des difficultés de percement du tunnel de la Colle Saint-Michel long de 3459 mètres qui retardèrent son achèvement. La construction du chemin de fer de Meyrargues fut commencée en décembre 1687 et les sections Draguignan-Meyrargues et Draguignan Colomars sont terminées et exploitées en 1890. Dès le début les deux lignes traînent une existence languissante. La deuxième guerre mondiale porte le coup de grâce à celle de Meyrargues dont les principaux ouvrages sont détruits, notamment en août 1940 le beau viaduc enjambant le Loup à la sortie des gorges d'ont et le pont de la Manda franchissant le Var

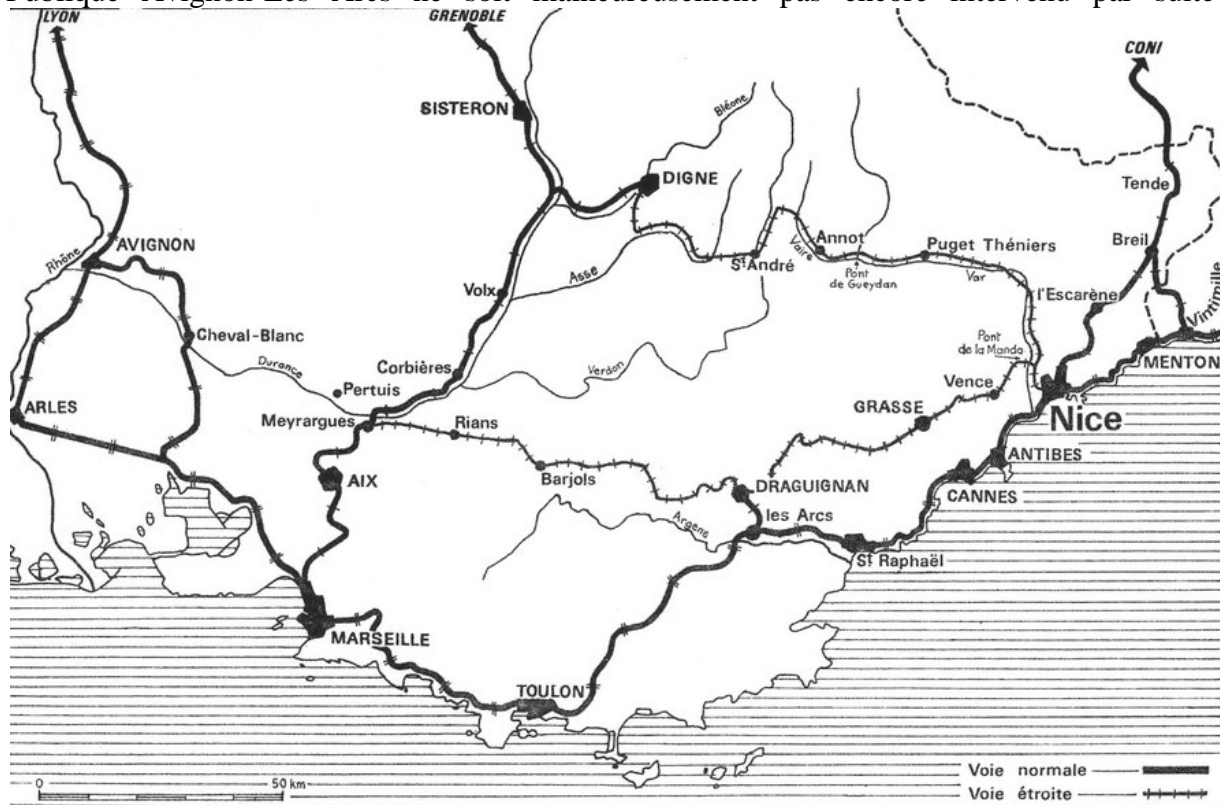


inférieur. Elle est fermée au trafic en 1949, puis déclassée et déposée l'année suivante. Le Nice-Digne continue tant bien que mal, mais plutôt mal que bien avec l'épée de Damoclès suspendue sur lui en permanence. Désaffection du public et déficit chronique, vétusté du matériel semblent, déjà entre les deux guerres, le condamner à plus ou moins brève échéance.

On pourrait s'imaginer qu'à Nice on tirerait bientôt la leçon de ces avanies. Mais les illusions sont tenaces. Et c'est ainsi que l'on voit aussitôt revenir sur l'eau les projets qui venaient d'échouer. On s'étonne qu'un esprit aussi perspicace que de Souza se berce de pareilles chimères en mondiale épousant la thèse des ultras qui rêvent, à la veille de la première guerre d'un grand port jumelé Nice-Villefranche uni à l'estuaire de l'Escaut à travers l'Est de la France et la Belgique par Digne, Grenoble, Chambéry, le Jura "Le fait principal est le percement de la Faucille" Lons-le-Saunier, Besançon, Nancy, Givet et Bruxelles. "Ce n'est plus des relations directes avec Paris qu'il s'agit seulement mais d'une grande voie internationale d'Anvers à Nice, la plus courte pour les débouchés de la mer du Nord sur la Méditerranée, l'unique pouvant ramener en France le milliard et demi détourné de Marseille sur Gênes depuis 1884 par le transit du Saint Gothar de perte aggravée encore par le Simplon". Perspectives grandioses, mais chimériques. Sans adopter une attitude aussi radicale, Nice ne se résigne pas à rester sur son échec et la Chambre de Commerce revient à la charge pour arracher la solution idéale à laquelle elle n'a pas renoncé le Nice-Grenoble direct à écartement normal. Elle obtient, dès avant 1914, qu'un concours d'avant-projets soit institué et, après la guerre que celui-ci soit repris. En effet, tout en reconnaissant les supérieures améliorations" accusée entre-temps elle estime que leur portée reste limitée par l'insuffisance de la seule ligne à grand trafic, celle du littoral, qui conduit à la frontière. Aussi entre-t-elle dans la Région économique dès la formation de ces unités en 1919, afin de s'assurer l'appui de Grenoble pour faire triompher ses prétentions. Mais c'est pour aboutir à la constatation que franchir les Alpes du Sud soulève des obstacles matériels et financiers excessifs et le comité de techniciens réuni après la proclamation des résultats du concours émet l'avis qu'il n'y a pas d'autre possibilité que de les contourner. Il faut donc se rabattre sur une liaison directe avec la vallée du Rhône qui évite le détour par la côte et le coude prononcé par lequel la ligne littorale s'infléchit vers Marseille. Le P.L.M présente alors le 30 avril 1921 l'avant-projet d'un Avignon-Nice dont il demande la concession le 3 février 1922 et qui, par Pertuis, Meyrargues Barjols et les Arcs, économise 82 kilomètres et réduit le parcours à 253. Kilomètres. En utilisant aux deux extrémités, d'une part, 36 kilomètres existant entre Avignon et Cheval Blanc, de l'autre le tronçon des Arcs à Nice tous deux à double voie en doublant et en rectifiant la voie simple en service de Cheval Blanc à Meyrargues, il ne restait à construire entièrement que 91 kilomètres entre Meyrargues et les Arcs Avantage supplémentaire: on débouchait à Meyrargues sur la ligne Marseille Grenoble. On donnait même à escompter un raccourci en raccordant Barjols à Volx ou tout au moins Rians à Corbières. Bien qu'aux yeux des intéressés ne soit pas le vrai remède, celui-ci ne pouvant se trouver que dans le doublement par l'intérieur de la ligne littorale sur toute sa longueur, sans abandonner même le projet de la voie normale Digne-Grenoble et bien que son accord ne soit pas donné sans réticence, ne se rabat pour l'immédiat sur ce qu'on lui offre. Non sans exprimer le regret qu'à l'est, à son origine sur la ligne littorale, la bifurcation ne soit pas plus rapprochée d'elle, la Chambre de commerce donne son adhésion et c'est sur sa proposition que le XIIe groupement économique s'y rallie, les relations entre le Dauphiné et la Côte d'Azur se trouvant, du même coup, améliorée. Ainsi devant l'opposition de Marseille les choses traînent en longueur, Dans son rapport annuel de 1932- 33, la Chambre, réaffirmant rue l'intérêt économique et stratégique exige que soient déclarés d'utilité publique non seulement le Nice-Digne mais aussi le Nice-Grasse-Draguignan à voie normale, déplore que le vote du projet de loi déclarant d'utilité



Publique Avignon-Les Arcs ne soit malheureusement pas encore intervenu par suite



### Voies ferrées desservant Nice

de l'intervention par trop intéressée des représentants de la région de Marseille". Et c'est pourquoi, après s'en être détachée, elle se rattache à nouveau en seconde ligne, à Grenoble de 1931 à 1933 pour faire pièce à sa rivale et remettre sur le tapis l'organisation d'un concours d'avant-projet de voie normale mais cette fois entre Nice et Grenoble. Depuis la dernière guerre aucun des projets ébauchés au siècle précédent n'a pu être tiré de l'état de veilleuse.

En direction de l'est, c'est-à-dire de la frontière, la conjoncture est-elle plus favorable? Certainement pas. Jusqu'à la révolution contemporaine des transports se rendre d'Italie en France, ou réciproquement n'a jamais tassé pour une partie de plaisir et, à des générations de voyageurs, le terme de Riviera n'a pas évoqué les séductions actuelles mais une étroite frange littorale, austère et pauvre, où la montagne, tombant sur la mer, ne laisse la place qu'à un misérable chemin de piéton ou de cavalier accroché à des pentes escarpées. Il est redouté au point que l'on donne souvent la préférence à la voie maritime et que l'on s'embarque à Marseille ou à Gênes on affrontant les aléas d'une navigation pourtant pas de tout repos. Marche-frontière, le pays niçois s'apparente à une impasse plus qu'à un seuil largement accessible et sa cote a toujours été le contraire d'un passage aisé entre les deux pays voisins. Quant à la route, carrossable celle-ci, du Piémont par Coni, si elle est plus précoce en dépit conditions naturelles hostiles, c'est pour des raisons politiques plus qu'économiques, car, pendant près de quatre siècles, le Comté, possession de la Maison de Savoie dépend de Turin.

Calqué sur le réseau routier le réseau ferré en a hérité l'allure générale, sauf que la priorité a glissé de l'intérieur à la cote. Cependant même là, il est instructif de faire des rapprochements et de comparer des dates. Le décret impérial qui, en même temps qu'il approuve la fusion des deux compagnies dont est sorti le P.L.M., ratifie le décret ministériel du 19 juin portant, parmi d'autres, concession à la nouvelle compagnie de la ligne de "Toulon au Var", est du 3 juillet 1857 et le décret impérial qui confirme cette concession est du 3 août 1859. La ligne est livrée à la circulation jusqu'aux Arcs lorsque le Comté est rattaché à la France.

C'est un décret impérial du 22 août 1860 qui autorise alors le P.L.M. à la prolonger jusqu'à Nice. Et le 13 février 1863 une locomotive d'essai partie des Arcs entre dans la gare de Cagnes-Vence, suivie le 10 avril par le premier convoi de voyageurs en provenance de Paris, prélude à l'arrivée du train à Nice en octobre 1864, après réception des travaux, le 26 septembre. On a donc fait diligence et néanmoins à Nice, en s'appuyant sur des promesses réelles ou prétendues, on s'impatiente de ce que le P.L.M. a deux ans de retard! Établissons un parallèle avec le rythme d'avancement de la ligne au delà de la ville. Elle est ouverte jusqu'à Monaco le 19 octobre 1868, jusqu'à Menton le 6 octobre 1869, jusqu'à la frontière en février 1872. La liaison de Nice à Menton a donc exigé cinq ans, c'est-à-dire presque autant eue celle de Toulon à Nice. Mais d'un côté, 23 kilomètres et de l'autre 158. Il faut évidemment tenir compte des difficultés inhérentes au relief, qui sont réelles, la montagne serrant de près la mer. Cependant, à l'ouest, les obstacles n'ont pas manqué non plus et il ne faut pas méconnaître ceux de même nature, que l'on dut surmonter entre Saint-Raphaël et la Napoule, sur quelque 30 kilomètres où n'existait encore aucune route, ni sous-estimer les problèmes posés par le pont fer-route du Var dont on dut enfoncer les piles à plus de 9 mètres dans le lit du torrent ce qui exigeât de longs mois de travail de 1882 à 1884. Quant au doublement de la voie, unique à l'origine, il révèle les mêmes inégalités de traitement entre les deux secteurs. L'opération est achevée dès 1881 entre Fréjus et Nice. Elle exige plus de 15 ans de Nice à Menton en 1852: Nice-Villefranche et Monte-Carlo-Roquebrune en 1893: Eze-Monaco; 1897: Roquebrune-Menton et, après la première guerre mondiale seulement, Menton-Vintimille. Si les travaux donnent bien l'impression de piétiner à l'est de Nice, c'est que dans le rail on a vu fondamentalement un moyen d'accès à cette ville, puis au delà, une fonction de simple desserte des stations climatiques échelonnées jusqu'à Menton plus qu'une grande artère internationale de transit. Il est vrai qu'au delà de la frontière le relais est pris à Vintimille par une voie qui demeure, aujourd'hui encore, unique et qui souffre des inconvénients d'un relief accidenté et de la succession d'une guirlande de localités qu'elle traverse de part en part. Lorsqu'à la fin de la Belle Époque deux grands trains de luxe eurent pour terminus Nice et Cannes via Gênes, le "Saint-Pétersbourg-Vienne-Nice-Cannes", dit officiellement "Train des Grands Ducs", et le "Nord-Sud-Brenner Express" par Berlin, Innsbruck, Milan, ce ne fut que de façon tardive et éphémère (1899-1914).

Ce ne sont pas, présentement, les quelques voitures directes pour Rome ou pour Milan, Venise et Vienne, qui donnent à la gare de Nice une dimension vraiment internationale.

Dans sa sécheresse, le calendrier du Nice-Coni est encore plus éloquent. A Coni en y songe dès 1851, à Nice depuis 1871. L'idée, soumise au Parlement français en 1891, fait l'objet un 1901 d'une conférence qui décide à Turin d'une action commune, en 1904 d'une convention franco-italienne et en 1906 de la déclaration d'utilité publique. Il a donc fallu plus d'un demi-siècle pour qu'elle s'impose. Il en faudra autant encore pour qu'elle soit conduite à bonne fin. L'Italie bien qu'elle eût du être la plus pressée, puisqu'il s'agissait d'unir les deux versants de la montagne qui ressortissaient de sa souveraineté Tende et La Brigue ne sont annexées par la France qu'en 1947- ne mit en adjudication la première section de Coni à Boro-Sen-Dalmazzo qu'en 1882, le tunnel du col de Tende dont le percement a débuté en 1888 n'est inauguré que dix ans plus tard, le 17 juillet 1898, et l'on n'est à Tende qu'en 1912, à Saint-Dalmas qu'en 1913. Du côté français on ne manifeste pas plus de hâte, le ministère de la guerre mettant, dès l'annexion du Comté, son veto pendant plus de trente ans à tout projet dans ces confins stratégiques. On travaille à la section Nice-L'Escarène à partir de 1910. En 1915, on a fait une quinzaine de kilomètres: Drap est atteint. Les travaux sont en cours entre Drap et l'Escarène. Reprise des deux cotés après la guerre, la ligne avec son antenne Breil-Vintimille est enfin livrée à l'exploitation commerciale le 30 octobre 1928. On n'avait donc pas brillé les étapes. La raison est, je pense, qu'on n'y croyait déjà plus guère. C'est pitié, en effet, de voir la débauche technique déployée par les ingénieurs du rail pour des fins à ce point dérisoires. Car la ligne est

un chef-d'œuvre: le viaduc dont les onze arches de 15 mètres d'ouverture dominant de 40 mètres l'Escarène, celui de la Révéra ont fière allure, les tunnels du col de Braus (5939 mètres de longueur) et du Grazian, le tunnel héliconal de Borgho et surtout le pont de Scarassoui, la plus belle réalisation de tout le parcours forcent l'admiration. Et le tunnel de Tende, prévoyant avec une largeur du 8 mètres la double voie, était en 1898, à son achèvement, le huitième du monde par sa longueur (8.100 mètres). En contrepartie, de 1928 à 1939, le trafic n'est que de quatre paires de trains voyageurs et d'une Paire de trains de marchandises par jour", bien peu en regard du coût de la construction. Et la destruction des principaux ouvrages d'art pendant la dernière guerre a rendu la ligne inutilisable depuis un quart de siècle.

C'est moment décisif de l'histoire des transports, Nice a donc perdu la bataille du rail. Il faut convenir qu'elle était de celles qui sont perdues d'avance. La voie ferrée paie cher sa sécurité et sa régularité: onéreuse de construction, d'entretien et de gestion, manquant de souplesse, elle ne se satisfait guère d'un relief aussi heurté et chiche en ressources que celui des Alpes méridionales. C'est le revers de la médaille dont Nice a fait les frais.

Mais autour des années soixante de notre siècle, la ville est aussi en passe de perdre la bataille de la route ce qui n'est pas moins grave alors que le tourisme comporte de plus en plus de courts séjours impliquant un déplacement qu'elle est seule, dégagée des contraintes d'itinéraires et d'horaires rigides, à pouvoir faciliter les problèmes qui sont ici les siens ne se posent pas on termes différents de ceux que posait le rail et les relations qu'elle assure avec l'extérieur ne sont pas plus satisfaisantes. Le but étant d'établir une liaison rapide avec les réunions lyonnaise et parisienne et les Iles Britanniques, avec les pays rhénans, flamands et scandinaves depuis la Suisse jusqu'à la Suède en passant par le Benelux, régions d'où proviennent la plupart de ses hôtes, l'idéal pour Nice était de disposer d'un axe identique à celui dont elle avait rêvé pour la voie ferrée demeurée dans les limbes, atteignant la vallée du Rhône par Grenoble. Mais là aussi l'obstacle de la montagne a imposé le contournement par les bassins de Basse-Provence au pied des Préalpes. C'est par là eue passe, depuis l'antiquité, le chemin le plus fréquenté de l'Italie à la Gaule. Notre nationale 7 en est le legs très ancien. Par elle arrivent les hivernants qui, à l'époque sarde, abordent le Comté par la frontière du Var à la Digue des Français et entrent dans la ville par la route de France, noms qui perpétuent dans la toponymie actuelle ces souvenirs du passé. Depuis plus de cent ans son tracé n'a pas changé. Telle que la représente la carte annexée à la Statistique du département du Var par Noyon (1646), telle elle demeure au milieu de notre siècle. Elle est, à la fin de la Monarchie de Juillet, "la route royale n°7 de Paris à Antibes et en Italie par Nice", qui coupe de bout en bout sur 46 km 650 ce département alors frontalier jouxtant à l'est le fleuve dont il a pris le nom jusqu' au comté alors sarde. Après une première section longue de 4671 mètres entre les limites des Bouches-du-Rhône et Brignoles, elle se confond dans cette ville avec la route royale n°95 de Brignoles à Antibes jusqu'au Luc, puis avec la route royale n° 97 de Toulon à Antibes entre le Luc, Fréjus et Antibes, pour reprendre là sa dénomination première. C'est une chaussée de largeur modeste: 7 à 5 mètres de son origine à Brignoles, moins encore à son extrémité orientale, entre Antibes et le pont du Var, où elle est "irrégulière et trop étroite". Elle est, cependant, à la mesure de sa fréquentation: 300 chevaux par jour des Bouches-du-Rhône à Brignoles, 170 entre Antibes et la frontière où il est question de remplacer les ponts en bois jetés sur la Brague, le Loup et le Var par des ponts suspendus, le dernier, "d'une longueur considérable", venant d'être rompu par les crues du torrent. Mais elle ne répond plus aux exigences modernes, de moins en moins d'année en année. Car elle est restée à peu près immuable alors que les besoins s'étendent non seulement par un fait général qui est la motorisation, mais aussi par des contingences particulières: à la croissance d'échanges locaux et régionaux grandissants -les camions de bauxite auprès de Brignoles- s'ajoute depuis Aix en direction de l'est, par des bretelles s' en détachant pour bifurquer vers la mer, la desserte de la côte des Maures et de l'Estérel qui, presque déserte jusqu'au début de ce siècle, s'ouvre depuis à

la vie de saison du Lavandou à Saint-Tropez et de Saint-Raphaël à Cannes, ce qui amène un surcroît considérable de véhicules. Au vingtième siècle, entre les deux guerres et surtout après la seconde, la centenaire N7 ne répond plus à son rôle. Elle a été rafistolée, mais sans plan d'ensemble, à la petite semaine, pour parer au plus urgent dans l'attente de l'autoroute A8 que l'on attend encore, Parmi ces améliorations la plus importante fut pendant les cent années 1860 - 1960 la construction du pont du Var qui fut réalisée en même temps que celle du pont du chemin de fer après 1860. Elle est donc hétérogène et, si elle marque un point contre la voie ferrée c'est qu'en coupant par la Provence intérieure au plus court c'est à dire par Aix, en direction d'Avignon, elle épargne le dispendieux crochet de Marseille. Mais elle n'usurpe pas les honneurs de l'actualité où elle est périodiquement à l'ordre du jour. Aux pointes saisonnières elle est sursaturée. La congestion s'aggrave par la traversée des multiples bourgs dont elle constitue la grand-rue et où elle s'étrangle en boyau. Les engorgements de Tourves se sont taillés une réputation solide qui alimente avec régularité la chronique des journaux. Mais c'est encore le passage de l'Estérel qui fut le calvaire durable de l'usager.

Longtemps il fut la terreur à cause du brigandage qui y sévissait à l'état endémique qui y sévissait, que l'on relise ce qu'en dit, en 1804 encore, lors de son voyage dans le midi de la France Millin. Il est devenu aux temps modernes, celle de l'automobiliste contraint d'y cheminer à l'allure d'un homme au pas dans la file des véhicules qui s'étire derrière les poids lourds montant au rythme du roulage d'autrefois dans une série de virages interdisant de doubler. Aussi est-ce là, que l'on se préoccupe enfin alors que la seconde moitié de notre siècle est déjà entamée de réaliser l'unique amélioration substantielle à laquelle on travaille pendant les années 60, l'autoroute de l'Estérel-Côte d'Azur qui est ouverte le 22 juillet 1961, amorce de la future A-8: en 1971 on promet son prolongement jusqu'au Cannet-des-Maures pour le printemps 1972, jusqu'à Brignoles pour la fin de 1973 jusqu'à Aix pour la fin de 1974. Le réseau alpestre n'est en rien susceptible de garantir à la Côte d'Azur un dégagement pratique en direction du Nord. Certes il comporte trois routes: route d'hiver, route Napoléon et route d'été. Mais l'ouverture des hautes vallées par lesquelles elles s'insinuent dans la montagne a été tardive: l'accès aux confins des Alpes-Maritimes et du Var, près d'Entrevaux, date du dernier quart du siècle passé; Guillaumes n'est atteint qu'en 1884 et le col de la Cayolle en 1914. Ces itinéraires n'ont donc pas été en général pensés et traités comme des entités originellement dotées d'unité. Ils ne sont devenus ruban continu qu'au gré des circonstances que le relief ne se prêtait guère à une telle conception d'ensemble, un relief qui pèse de tout son poids, aujourd'hui encore, sur le comportement de ces trois axes. Les deux plus importants sont la route d'hiver et la route Napoléon, deux jumelles qui n'ont pas seulement la même longueur -la première met Digne à 152 kilomètres de Nice, la seconde à 153- une partie de leur trajet commune et le même objectif, qui est Grenoble, mais qui sont également carrossables toute l'année. La route d'hiver remonte la vallée du Var inférieur et moyen par Puget-Théniers, gagne Digne par Saint-André-les-Alpes, Barrême, à peu près parallèlement au chemin de fer du Sud, suit la vallée de la Durance jusqu'à Sisteron pour passer, en Dauphiné, par le col de la Croix-Haute, en donnant un accès direct vers Crest et Valence par le col de Cabre et Die (route Hannibal). La route Napoléon double la précédente, on passant par les Préalpes, de Grasse à Castellane et à Digne, se confondant avec la première de Barrême à Sisteron. Elle se sépare à nouveau d'elle à la sortie de cette ville pour gagner Grenoble par Gap et le col Bayard. Ces itinéraires peuvent soulager celui de Basse Provence mais ne sauraient en prendre la relève. Ils n'ont qu'un rôle d'appoint, touristique autant qu'utilitaire. La route Napoléon a été inaugurée en 1932 sous l'impulsion d'un groupement de syndicats d'initiative locaux désireux d'exploiter les souvenirs du retour de l'île d'Elbe par une alléchante appellation contrôlée matérialisée par les aigles symboliques qui jalonnent un tracé rappelant en gros les sentiers suivis par l'Empereur. Mais les deux routes sont lentes car, c'est encore un de leurs caractères communs, elles sont étroites, sinueuses, hachées de cols, étant faites de tronçons hétérogènes soudés l'un à l'autre, la montée

et la descente sont également difficiles de part et d'autre du col de Toutes Jures qui fait communiquer les vallées du Var moyen et du Verdon, la route d'hiver se faufile au prix de nombreux virages et parfois en tunnel dans les cluses de Vergons et de Rouaine. Quant à la route Napoléon, elle compte, entre Grasse et Castellane, quatre cols: le Filon (786 mètres), le Pas de la Fayo (961 mètres), Valferrière (1169 mètres) et Luens (1054 mètres). Certes la, circulation est sur ces deux rocadés généralement fluide, car elles ignorant la surcharge de la N.7, sauf peut-être lorsqu'en période de presse se rencontrent, entre Sisteron et Château-Arnoux, les deux flots de Marseille et de la Côte d'Azur. Mais elle n'est jamais très rapide: de quoi séduire le voyageur qui n'est pas pressé, non celui qui l'est. Alors que leur fonction mixte classe encore les deux routes précédentes dans la catégorie des axes partiellement utilitaires de liaison serai-rapide à grande distance la troisième, qui est la route d'été, se confine dans le rôle touristique qui lui a été dès le principe assigné. L'idée de réunir depuis les stations d'hiver de la Côte d'Azur jusqu'aux villégiatures d'automne du Léman les diverses sections de voies qui traversent les plus beaux sites des Alpes françaises en une route nationale continue à pentes et à contours normaux, entretenue sur tout son parcours par l'état, prend corps à la veille de la première guerre mondiale et se réalise au lendemain de celle-ci. C'est une loi du 16 février 1912 qui ordonne le classement sous la dénomination Nationale 212 de cette artère de 600 kilomètres dite route des Alpes de Thonon à Nice. Des deux trajets nouveaux l'un est, au sud, celui de Barcelonnette à Puget-Théniers par le col de la Cayolle et les gorges de Daluis, l'autre étant au nord celui d'Albertville à Saint-Michel-de-Maurienne. La loi ne prévoyant pas le classement du col d'Izoard, on utilise entre Briançon et Guillestre la vallée de la Durance. Conçue pour le tourisme, la route des Grandes Alpes, sur laquelle le P.L.M. Orenise aussitôt des services, n'est rien d'autre que cela. On en jugera par les conseils que le Guide Bleu de 1920 adresse aux conducteurs d'automobiles particulières: "Il serait prudent de ne pas compter sur une moyenne de plus de 30 kilomètres à l'heure sur la partie accidentée de la route des Alpes; se renseigner sur les heures des services pour éviter de croiser les autocars sur les routes du col de la Cayolle, du col de Vars, du col d'Izoard et du Galibier". Utilisant au sud pour gagner à Barcelonnette la vallée de l'Ubaye indifféremment les cols de la Cayolle par le haut-Var (2352 mètres) ou d'Alios (2250 mètres) par le haut-Verdon, serpentant dans un relief tourmenté dont les éléments les plus spectaculaires sont les gorges calcaires de la Mescla séparant les sections inférieure et moyenne du Var et celles de Daluis taillées par le fleuve dans la retombée des pérites permienues rouges du dôme de Barrot, fermée, surtout, pendant au moins six mois de l'année, la route d'été n'offre qu'un dégageement épisodique de la Côte d'Azur.

Si, sous le rapport des liaisons avec l'Italie, on revient du rail à la route, on admettra que les perspectives n'apparaissent pas plus favorables. Il y a bien, parallèlement à l'orientation générale de la côte, trois Corniches dont le nom perpétue le souvenir de celle qui, comme un balcon suspendu au flanc des Préalpes, était l'effroi des voyageurs du passé. La plus ancienne qui remonte au Consulat est la Grande Corniche, dernière section de la N.7 jusqu'à la frontière; la Corniche inférieure (N.559) date du lendemain de la réunion du Comté à la France et la plus récente, la Moyenne (N.564), œuvre du préfet de Joly, est tracée dans les années qui précèdent la première guerre mondiale. A elles trois, ces Corniches n'arrivent pas à Constituer un itinéraire de vitesse. Plus qu'une telle mission, elles assument un rôle touristique et aussi une fonction de desserte locale ou régionale au sein de la grosse agglomération humaine tassée sur le rivage de Nice à Menton: La Basse, notamment, est plus qu'une route, une rue continument bâtie à travers toutes les localités côtières dont la plus compacte est la principauté monégasque. De Souza relève déjà en 1913 qui au peu de protection de ses côtés, il faut ajouter une étroitesse qui est la caractéristique de toutes les routes des Alpes-Maritimes" et il ajoute; "Quant à la route du bord de mer, entre Nice et Monte-Carlo, ce n'est plus une route de promenade, c'est une grande artère de circulation citadine dont l'encombrement à l'entrée de la ville ne le cède en rien à la route du Var ou de France devenant rue de France. En plus de la double ligne du tram

électrique, le nombre des véhicules, d'année en année, prend des proportions stupéfiantes". J'ai cité dans le chapitre précédent des chiffres qui démontrent comment, au début du boulevard Carnot, qui est le tronçon niçois de son cours, elle apparaît alors en pleine saison, déjà fort encombrée. J'ai rappelé aussi les avatars de Cocteau; Comme elle n'a guère changé depuis un demi-siècle, on mesure 300 insuffisances grandissantes tout au long des trente kilomètres ponctués par les sept localités de Villefranche: de Beaulieu, d'Eze inférieur, de Cap d'Ail, de Monaco-Monte-Carlo, de Roquebrune inférieur et de Menton qui se touchent. La Grande Corniche, malgré les deux rampes accusées qui, à ses deux extrémités, lui permettent de gagner le premier étage préalpin, où, à la Turbie: elle culmine à 468 mètres, serait presque la plus roulante, mais elle paraît déjà désuète à de Souza: "Comme la vieille corniche de Napoléon fait deux énormes détours à sa sortie de Nice et au-dessus de Monaco, elle est presque abandonnée; les seuls touristes se-contentent de la parcourir une fois pour la beauté de la vue. L'on n'a pas songé à l'unir à la route du bas par d'assez nombreuses et rapides transversales, et l'on met tout son espoir dans la construction à mi-côte d'une nouvelle corniche dont nous nous occuperons plus loin." Et, en effet, 350 pages plus loin, l'auteur traite de celle-ci et voici ce qu'il en dit: "On avait une occasion rare d'établir une avenue-promenade modèle avec la construction qui se poursuit en ce moment de la Moyenne Corniche de Nice à Monaco. Elle est l'œuvre d'un jeune ingénieur remarquable? M. Houn, qui a tiré le meilleur parti du programme qu'il devait suivre. Or le programme reposait avant tout sur l'économie des travaux: cela ne permet jamais d'appliquer des idées bien neuves. Cette Moyenne Corniche, devenue si nécessaire par l'abandon de la Corniche Supérieure trop longue, et par l'encombrement de la Corniche Inférieure trop étroite, n'aura rien appris des erreurs de ses années. Certes elle ne se prêtera pas aux fantaisies de la plus ancienne, ni ne subira les étranglements de la dernière; son tracé rapide de 15 kilomètres résout élégamment toutes les difficultés avec un beau viaduc au ravin d'Eze, de 150 mètres sur 55 mètres de hauteur trois tunnels de 50 à 100 mètres; sa largeur sera uniformément de 12 mètres avec d'importants et nombreux hors-ligne; et le tout ne coutera pas plus de 2.700.000 francs environ. Elle aurait du compter le triple, le quadruple pour réaliser les perfectionne - moins pratiques et esthétiques. Que demande la circulation, dans la traversée d'un des plus éblouissants paysages du monde". Cinquante ans après, cette route, qui n'est plus pour flâneurs, a le défaut d'être trop sinueuse pour être rapide. Mais la pire tare de ces trois axes c'est que d'une part, ils se rejoignent à leur extrémité orientale en un seul tronc rassemblant les trois flots venus de l'ouest qui convergent dans le goulot de Menton et que, d'autre part, au pont Saint-Louis, le mal est aggravé au-delà de la frontière lorsque prend la relève la très médiocre et unique Via Luréliatès inadaptée aux besoins modernes. Le milieu de notre siècle, alors que l'on attend avec impatience l'autoroute A8 et son prolongement de la Riviera del Fiori, comment mieux apprécier la justesse des jugements portés par de Souza qu'en reprenant à peu près mot pour mot ce qu'il écrivait il y a plus de cinquante ans après avoir dénoncé déjà, les lacunes du système routier niçois. "Le développement de la ville, observe-t-il en 1913, est avant tout commandé par ses deux débouchés à l'est et à l'ouest, vers la frontière et vers le Var... Il y avait donc à ramifier les deux courants vitaux de l'est et de l'ouest qui en sont toujours réduits à la canalisation d'une route unique, et ces ramifications ne sont pas encore envisagées avec une suffisante ampleur, surtout dans leurs dégagements aux approches de la ville".



**Légende :**

**SITUATION VERS 1960**

I.- L' Autoroute, Bien qu'il soit encore dans les limbes, on a fait figurer par anticipation le tronçon, depuis réalisé, d'évitement de Menton, amorce du dégagement essentiel vers l'Italie, pour mettre en relief la gêne que cause le hiatus existant encore aujourd'hui entre l'autoroute de l'Estérel et celle de Roquebrune à la frontière par l'absence de voie de contournement de Nice.

- 2- Artère de grande communication, de caractère utilitaire, assurant en principe tout au moins, une liaison rapide à longue distance entre la région niçoise et le réseau national.
- 3- Voie d'intérêt mi-utilitaire, mi-touristique, où le trafic est régulier, mais assez lent.
- 4- Voie de trafic lent et intermittent, de seul intérêt touristique en saison estivale, mais inutilisable pendant six mois de l'année.

Ce n'est pas la route de Coni qui change grand chose à cette situation. Elle ne pouvait plus rendre les mêmes services du jour cil le Comté fut détaché des états sardes. Elle est surtout utile à l'Italie en joignant le Piémont à la Ligurie par sa branche de Breil à Vintimille le long de la Roya. Elle pourrait drainer un contingent notable de Nordiques vers la Cite d'Azur. Plais il ne faudrait pas qu'elle soit stérilisée par son profil accidenté au point que, de Coni à Nice, malgré l'inconvénient de franchir deux fois la frontière, on y gagne en temps et en fatigue, l'allongement en distance étant négligeable -132 kilomètres contre 128- de passer par Vintimille plutôt que par le territoire français. On évite ainsi, en effet, les deux cols rapprochés de Brans (1002 mètres) et de Brouis (880 mètres) par lesquels on saute successivement du bassin inférieur du Paillon à ceux de la Bevera (Sospel) et de le haute Roya (Breil), le premier



particulièrement incommode avec l'empilement de ses lacets superposés dont l'image est souvent reproduite pour illustrer l'exemple de la route de montagne. Ce qui ne veut pas dire que même ainsi le reste soit de tout repos, car après avoir remonté la Roya en amont de Breil, il faut encore affronter une dernière épreuve: en venant de Nice une rampe courte mais rude et une nouvelle série de virages serrés étagés rattrapant une dénivellation de plus de 456 mètres sur quelques kilomètres avant d'aborder enfin le tunnel de Tende. Certes, à la cote 1300-1279 mètres au sud, 1400 au nord c'est-à-dire à 570 mètres au-dessous du col, celui-ci épargne, encore qu'il soit à 250 mètres au-dessus du tunnel ferroviaire, les lacets nombreux que faisait la route large de 4 mètres seulement pour se hisser au col avec une pente moyenne de 10%. Mais qu'il soit par l'âge -il fut inauguré en 1882- l'un des premiers tunnels européens ne console pas qu'il soit devenu l'un des derniers depuis les prouesses de la technique contemporaine. Sa largeur de 6 mètres permet tout juste à deux autocars de se croiser au pas, la seule ventilation est celle qui provient de la différence barométrique entre ses têtes nord et sud, le tout complété sur le tard, il y a une vingtaine d'années, par un éclairage de pauvre. C'est un record qu'il arrive à débiter plus de 300 voitures à l'heure dont beaucoup sont étrangères, suisses ou allemandes, mais c'est en période de pointe estivale, la plupart descendant à la Riviera dei Fiori ou en remontant. Telle est donc la route éprouvante bien incapable de garantir un dégagement satisfaisant de la Côte d'Azur en direction du Nord, de la Suisse, de l'Allemagne rhénane et des pays scandinaves, par delà la plaine du Pô. La conclusion s'impose d'elle-même: la route ne compense pas les insuffisances du rail.

Que Nice, dans ces conditions, ait salué avec satisfaction les progrès de la locomotion aérienne où l'affranchit des considérations terrestres n'est donc pas pour surprendre. Elle dispose avec celle-ci d'atouts certains. A l'échelle du ciel elle n'est plus un bout du monde mais un des carrefours du bassin méditerranéen. Surtout des conditions climatiques exceptionnelles en Europe et en particulier, la luminosité de son ciel permettent que, sur les 50.000 mouvements annuels qui s'y effectuent aujourd'hui trente seulement ne le fassent qu'avec une visibilité inférieure à 1000 mètres et qu'il puisse accueillir les courriers détournés lorsque le mauvais temps rend impraticables les aéroports du continent.

Mais pour traduire ces promesses en actes il a fallu beaucoup de ténacité et la victoire finale a été conquise de haute lutte. Instruite par ses expériences malheureuses du rail et de la route, accoutumée à être traitée en parente pauvre, Nice s'inquiète très tôt d'être tenue à l'écart de l'aménagement aérien du territoire qui s'organise à la veille de la seconde guerre mondiale. Rappelant, au début de 1937 (19 janvier-2 mars), les cartes dont elle dispose, elle conclut qu'il ne faudrait pas que ces avantages naturels soient sacrifiés plus longtemps comme l'ont été ceux touchant à la prospérité, au développement de notre port maritime étroit par un étau dont une des pinces se trouve à l'ouest et l'autre à l'est, dans un pays voisin". C'est que les débuts n'ont guère été encourageants. En 1933, la Chambre de commerce à l'occasion des crédits pour l'aviation, déplore en janvier, que la ville ne figure pas au chapitre des attributions de subventions bien qu'elle ait un terrain d'escale et de secours officiellement reconnu et, dans son rapport annuel de 1932-33, considérant que la Côte d'Azur "ne saurait accepter de rester en dehors des grandes lignes commerciales et touristiques qui s'organisent dans toutes les régions de France", elle regrette que la ville n'ait pas encore pu déterminer le choix d'un emplacement alors que Cannes a déjà un aérodrome manifestant une grande activité et tendant vers une organisation plus complète. La même année (25 juillet) enfin, elle formule le vœu qu'elle soit dotée au plus tôt d'un aérodrome classé dans le réseau d'intérêt général. Et les mois passent et les doléances s'ajoutent aux doléances. En 1935 (12 décembre), discutant du plan des liaisons postales de la Compagnie Air-Bleu, l'assemblée "constate une fois de plus que le Sud-Est de la France n'est pas compris dans ce plan", et dans son rapport annuel 1935-36, elle peut assurer que "notre plus grave préoccupation à l'heure actuelle dans ce domaine est celle de la

construction d'un aéroport à Nice". Et le processus se poursuit sans rien apporter de décisif. En 1936 la base aérienne de Nice-Californie fonctionne sous la responsabilité de la maison de constructions aéronautiques Henry Potez à qui elle a été confiée. Lorsqu'après avoir été nationalisée celle-ci cède un terrain considérablement amélioré pour l'aviation touristique, l'exploitation outre la centaine d'appareils de tourisme qui ont atterri en 1935, comprend les lignes Nice-Marseille-Paris-Londres et Nice-la Corse, alors suspendue. C'est après la Libération que le terrain de la Californie prend enfin son essor. Les-Américains l'ont aménagé à la fin de la guerre. Le 12 septembre 1946 un décret d'utilité publique est l'acte de naissance de l'aéroport qui commence son ascension lorsqu'à partir de 1949 la Chambre de Commerce reçoit mission de le gérer commercialement. Cette fois Nice n'a pas été trompée dans ses espoirs. La progression continue du chiffre des arrivées et des départs de passagers qui double en cinq ans en fait foi, passant respectivement entre 1950 et 1954 de 224.453 à 316.828, 357.090, 410.195 et 453.339. Le taux de croissance est spectaculaire; en 1949-50 le trafic augmente de 41% pour les arrivées et les départs d'avions, de 71% pour les voyageurs et de 7% pour le fret; en 1951-52 les mêmes pourcentages sont respectivement de 16%, de 41,5% et de 13,8%. L'une des constantes de cette période quinquennale est le développement des relations avec Paris naturellement mais aussi, pour l'extérieur, avec Rome et surtout avec Londres et le Moyen-Orient. Cette place privilégiée se traduit par les pourcentages suivants: 26% du trafic total se fait avec l'Angleterre et 13% avec le Moyen-Orient (1951-52). En 1952 Nice est le second aéroport de France pour le mouvement des avions étrangers. En 1969 il est second avant Marseille. Cette réussite reçoit une consécration lorsqu'aujourd'hui Nice est, avec Lyon, Bordeaux, Marseille, Toulouse et Mulhouse, l'une des six villes pour lesquelles le schéma directeur des aéroports proposé par le Secrétariat à l'aviation civile pour 1985 prévoit un trafic intercontinental très important et l'une des quatre avec Lyon, Marseille et Bordeaux, auxquelles il assigne la mission d'accueillir les vols charters intercontinentaux. Et certes on ne saurait minimiser son utilité pour la région niçoise, non seulement pour les personnes, mais aussi pour les produits: parmi les articles exportés par la voie des airs figurent notamment en bonne place les fleurs coupées, les produits de parfumerie, les vêtements et la bonneterie.

La victoire, qui est donc incontestable, n'est cependant pas sans mélange. Il faut souligner avec l'I.N.S.E.E. que, l'aéroport de la Côte d'Azur a une physionomie particulière et que ses "caractères sont très différents de ceux d'autres aéroports français (1953-54-55): un tiers des mouvements est composé de passagers en transit. On remarque en 1952 que, premier pour le trafic de transit, avant Marseille et Orly, il n'est, si l'on exclut le transit, que cinquième pour le trafic des passagers à l'arrivée et au départ, après le Bourget, Orly Marseille et Alger. De vocation internationale sans aucun doute, puisqu'en 1969 il est fréquenté régulièrement par 18 compagnies étrangères, sur 22, desservant, sur 78 villes, 60 étrangères, il occupe le 27e rang seulement en Europe (1968) -Marseille est trentième- derrière six allemands, quatre anglais, trois espagnols, deux italiens, deux suisses, un belge, un hollandais, un danois, un suédois, un norvégien, un autrichien, un turc, un grec et un français. Incorporé à la ville même puisqu'il s'est implanté sur l'hippodrome de la Belle Epoque, qui doit se replier à Cagnes, son emplacement, s'il permet aux voyageurs un gain de temps très appréciable en évitant un long trajet, fait peser une double servitude. D'une part, le fléau du bruit qui a augmenté dans des proportions considérables depuis que décollent et atterrissent les avions à réaction incommodant tout le voisinage, c'est-à-dire les quartiers ouest de la périphérie urbaine. D'autre part, bien qu'on ait multiplié les expropriations particulièrement douloureuses dans une banlieue de modestes propriétaires, c'est un aéroport de poche, coincé entre la mer et une zone d'habitat déjà dense, lillipution de 165 hectares contre 500 à Marseille-Marignane et 600 au Bourget. En un premier temps il en coûte déjà un milliard 700 millions de francs légers pour gagner 29 hectares sur la mer et sur le lit du Var afin de porter sa superficie à 194 hectares et d'allonger sa piste principale de 315 mètres et la porter de 2685 à 3000 mètres. En un second temps il en coûtera trois à cinq

ans de travaux et 25 milliards de francs légers pour conquérir sur la mer 306 hectares et l'étendre au sud afin de créer une seconde piste parallèle à la première d'une longueur de 3.300 mètres. Et ainsi la voie des airs elle-même bute à Nice sur des contingences terrestres qui lui imposent bien des tracés.

### **LES DEBOIRES DU LEADERSHIP.**

L'anémie manufacturière, un rôle mineur hormis la vocation d'accueil, une position géographique défavorable expliquent en bonne partie que l'une des plus cuisantes déceptions éprouvées par la ville à l'époque contemporaine soit l'échec de ses aspirations à être capitale de Région. En effet, depuis que l'arrêté Clémentel du 12 avril 1919, confirmé par les décrets des 14 juin et 28 septembre 1938, a réparti les Chambres de commerce en dons économiques, Nice, rattachée en 1919 à Grenoble (XII<sup>e</sup> région Région), puis en 1926 à Marseille (XI<sup>e</sup> Région), se bat en vain pour s'émanciper. Si elle s'unit en deuxième ligne à Marseille en 1921, c'est afin de réclamer en 1924 l'autonomie, au sein de la XI<sup>e</sup> Région, d'une sous-région formée, pour défendre leurs intérêts communs, "avec les mêmes éléments qui constituent déjà la région touristique et qui sont déjà réunis par l'organisation du Crédit hôtelier", c'est-à-dire les cinq Chambres de Nice, Toulon, Digne, Bastia et Ajaccio, Alpes-Maritimes, Var, Basses-Alpes et Corse. Voeu qu'en 1926 elle réitère, ayant, sur un avant-projet de voie directe à grand trafic Grenoble-Nice, abandonné Grenoble. Si elle lui revient, en seconde ligne, de 1931 à 1938, c'est en invoquant "les questions d'ordre touristique, les liaisons par route, voie ferrée et avion à travers les Alpes, la houille blanche", et pour faire contre-poids à Marseille car elle ne perd pas de voir son rêve d'indépendance, "Pourquoi, demande-t-elle en 1932, notre département ne serait-il pas le centre d'une Région autonome avec les départements mêmes ayant des affinités économiques communes découlant du tourisme et pouvant s'étendre aux départements du Var des Basses-Alpes et de la Corse ? Rien n'empêcherait d'ailleurs ces derniers départements de se rattacher à Marseille en seconde ligne, bien que leurs intérêts communs avec cette ville apparaissent moins nettement". Un des arguments de la chambre de commerce de Nice: réside dans son importance qui en fait une des premières de France, puisqu'en 1933 le chiffre du principal fictif de la patente y est presque égal à celui de la région industrielle et commerciale de Marseille 8.900.000 francs contre 9.300.000- et très supérieure à celui de la plupart des vingt autres régions. Accessoirement elle s'estime lésée de n'avoir qu'un strapontin et non une place entière en contribuant pour 30.000 francs par an (10321. soit pâtre le quart environ et, avant son rattachement en seconde ligne à Grenoble, pour le tiers au budget d'un groupement de onze Chambres et passent à des frais stériles de déplacement et d'administration. Elle estime donc ne pas en avoir pour son argent, Le département des Alpes-Maritimes se trouve dans une situation économique tout à fait particulière proclame-t-elle à nouveau en 1937, étant placé à l'extrême frontière et vivant surtout de tourisme. Il a son caractère propre, nettement détaché à la fois de Marseille, région de grosse industrie et de haut commerce, et de Grenoble, région d'exploitation de la houille blanche et des forêts", Certains illogismes ne pouvaient que renforcer ce désir de sécession: par exemple, le comité consultatif pour l'homologation des prix d'hôtels ayant été constitué en 1937 à Marseille, l'obligation d'y envoyer ses délégués. C'est l'occasion de renouveler les mêmes doléances. "La Côte d'Azur constitue une région avec ses caractères propres et représente environ 40% du tourisme en France. Il est paradoxal qu'on veuille la lier avec des régions dont les intérêts sont quelquefois opposés aux siens"(1938). Faisant flèche de tout bois, Nice, en cette même année 1935, tire même argument des circonstances pour rappeler que, bien qu'elle soit rattachée à la Région militaire de Marseille sous le rapport de la mobilisation économique, "les conditions de ravitaillement, d'évacuation, de repliement, etc. en cas de guerre se présentent d'une manière tout-à-fait spéciale puisque nous sommes région-frontière". C'est alors cependant, qu'elle quitte Grenoble, «pour entrer plus

complètement dans l'ombre de la XI<sup>e</sup> Région économique de Marseille où elle était appelée avec instance". Nous sommes en 1938. Cinq ans après, elle lui revient. En effet, bien que, mettant à profit sans perdre de temps un regain d'intérêt officiel pour le climatisme et le thermalisme, Nice, en 1942, ait pris les devants en créant dans les Alpes-Maritimes le premier Comité régional du Tourisme -il est institué par arrêté ministériel du 15 juin on application d'une loi de janvier- elle n'en esquivé pas moins la tutelle du second comité formé à Marseille. Aussi se retourne-t-elle alors pour renouer avec elle vers la XII<sup>e</sup> Région de Grenoble dont le président vient de lui écrire. "Cette tutelle subordonnant la vie d'une région aussi splendidement touristique que la votre à une autorité venant d'un centre dont le caractère touristique est totalement différent pose des problèmes d'opportunité qu'il est inutile de rappeler; elle peut créer, du même coup, des difficultés de natures diverses qu'il n'est pas difficile de prévoir". Si l'on tient à Grenoble, ce langage bien fait pour toucher la corde sensible, si l'on y fait les premiers pas pour solliciter le rétablissement des ponts coupés en 1938 par un nouveau rattachement en seconde ligne, c'est qu'on y est logé à la même enseigne qu'à Nice. La région qui a dans son ressort toutes les Alpes du Nord avec l'Isère, la Savoie, la Haute-Savoie et les Hautes-Alpes, paradis du thermalisme et du climatisme d'altitude avec tous les sports de la montagne, de l'eau, de la neige et de la glace, tombe sous la coupe de Lyon. "C'est de Lyon que l'évolution de cet ensemble sera contrôlé et dirigé, de même que serait contrôlé et dirigé de Marseille tout ce qui se rattache à votre Côte d'Azur si vous n'aviez pas pris à temps précaution de recréer un Comité régional à Nice, devenu section relativement autonome du Comité de Marseille, écrit le président de la Région grenobloise... C'est donc pour parer aux difficultés qui peuvent y dans l'avenir, résulter de si j'ose dire, étant donné par ailleurs que nos intérêts respectifs au lieu de se heurter, se conjuguent et se complètent heureusement que je viens vous prier de reprendre à nouveau devant votre Compagnie, l'examen d'un rattachement en seconde ligne de votre Chambre de commerce à la XII<sup>e</sup> Région économique de Grenoble" (août-sept.-oct.1943). En effet se rancher derrière la chose jugée - "En résumé, répond en 1933 le ministre il me paraît très difficile de constituer aujourd'hui quinze ans après la création des groupements économiques régionaux de Chambres de commerce, un nouveau groupement formant une entité propre s'ajoutant à ceux déjà existants", plaider le principe des grandes unités d'au moins sept ou huit Chambres de commerce pour ne pas disperser les intérêts, ce qui consacre non les vingt plus grandes villes, mais celles qui sont "une sorte de pôle attractif pour la zone environnante", Caen ou Limoges, mais point le Havre ni Saint-Etienne, exiger au préalable le plan de la Région désirée, l'accord des Chambres appelées à y être incorporées et celui des Régions limitrophes, c'était renvoyer le procès aux calendes grecques. Vœux répétitions, résolutions, démarches se heurtent à la force d'inertie. Et Nice est amère d'être moins bien traitée que mainte ville subalterne est qui elle est, on vérité, bien mal assise entre la capitale des Alpes et la capitale de la Provence, foyers d'appel vers lesquels convergent les grands courants du Sud-Est. Aussi, lorsqu'en 1947 on envisage une circonscription Alpes-Maritimes, Corse et Basses-Alpes, Nice, tout en revendiquant le Var pour le principe et tout on proclamant l'unité du littoral depuis Menton jusqu'à Saint-Tropez, voire à la Ciotat, compose-t-elle, proposant d'elle-même de s'arrêter à Hyères. Par crainte que Toulon refuse d'entrer dans son orbite. Et ainsi, malgré cinquante années d'un effort qui ne s'est jamais relâché la solution d'un des problèmes qui lui tient particulièrement à cœur n'a pas avancé d'un pas temps la précaution de créer un Comité régional à Nice, devenu section relativement autonome du Comité de Marseille, écrit le président de la Région grenobloise. C'est donc pour parer aux difficultés qui peuvent dans l'avenir résulter de cette situation tout-à-fait illogique pour unir, en somme, en matière touristique, vos efforts d'émancipation, si j'ose dire, aux autres, étant donné par ailleurs que nos intérêts respectifs, au lieu de se heurter, se conjuguent et se complètent heureusement que je viens vous prier de reprendre à nouveau devant votre Compagnie, l'examen d'un rattachement en seconde ligne de votre Chambre de commerce à la Région

économique de Grenoble" (août-sept.-oct.1943). En effet, se retrancher derrière la chose jugée -"En résumé, répond en 1933 le ministre, il m'apparaît très difficile de constituer aujourd'hui quinze ans après la création des groupements économiques régionaux de Chambres de commerce, un nouveau groupement formant une entité propre s'ajoutant à ceux déjà existants"-, plaider le principe des grandes unités d'au moins sept ou huit Chambres de commerce pour ne pas disperser les intérêts, ce qui consacre non les vingt plus grandes villes, mais celles qui sont "une sorte de pôle attractif pour la zone environnante", Caen ou Limoges, mais point le Havre ni Saint-Etienne exiger au préalable le plan de la Région désirée, l'accord des Chambres appelées à y être incorporées et celui des Régions limitrophes, c'était renvoyer le procès aux calendes grecques. Vœux, pétitions, résolutions, démarches se heurtent à la force d'inertie. Et Nice est amère d'être moins bien traitée que mainte ville subalterne est ou elle est, on vérité, bien mal assise entre la capitale des Alpes et la capitale de la Provence, foyers d'appel vers lesquels convergent les grands courants du Sud-Est, Aussi, lorsqu'en 1947 on envisage une circonscription Alpes-Maritimes, Corse et Basses-Alpes, Nice, tout en revendiquant le Var pour le principe et tout en proclamant l'unité du littoral depuis Menton jusqu'à Saint-Tropez, voire à la Ciotat, compose-t-elle, proposant d'elle-même de s'arrêter à Hyères, par crainte que Toulon refuse d'entrer dans son orbite. Et ainsi, malgré cinquante années d'un effort oui ne s'est jamais relâché, la solution d'un des problèmes qui lui tient particulièrement à cœur n'a pas avancé d'un pas.

## **L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET LES PROGRES DE LA SURFACE BATIE.**

Nice accède alors au rang de métropole provinciale. Sa population double en une quarantaine d'années passant, en gros, de 150.000 âmes en 1921 à 500.000 en 1962. Entre les deux guerres elle se gonfle à chaque dénombrement de quelque 30.000 unités, croissance à peine ralentie par la crise -population municipale totale: 1921=155.839; 1925=164.441; 1931=219.549; 1936=241.916. Après le creux des années 1939-45, elle reprend sa marche ascendante récupérant en 1954 -244.360 habitants ses pertes avec un léger gain sur 1936 pour bondir en 1962 à 294.976. On peut donc, pour le demi-siècle qui suit la première guerre mondiale comme pour celui qui la précède, parler d'explosion démographique. Nice est devenue par sa population communale la cinquième ville française derrière Paris, Marseille, Lyon et Toulouse. Cependant, parallèlement à cette progression numérique, la population a subi pendant les cinquante dernières années des modifications qualitatives identiques à celles qui s'étaient déjà manifestées entre 1860 et 1914, mais plus profondes encore. L'homogénéité du noyau indigène composé par les autochtones de la ville et de la montagne est plus sérieusement entamée qu'elle ne l'avait été alors pour la première fois. Non seulement sur les 219.549 recensés de 1931 il y a 56.351 étrangers pour 163.198 français, mais parmi ces derniers de plus en plus nombreux sont ceux qui affluent de tous les horizons. Aujourd'hui un sur six pour certains un sur dix seulement des habitants de Nice appartient, par l'un de ses ascendants au moins, à une famille de l'ancien Comté. Les patronymes niçois authentiques, ceux de la ville et ceux du haut-pays, sont de plus en plus noyés dans la masse de ceux des résidents issus de toutes les régions de France et naturalisés niçois de fraîche date. J'ai déjà signalé que le nombre des amicales groupant les originaires d'une même province est ici plus élevé qu'ailleurs. On en recense près de 25. Le tour de France est à peu près complet. Devant le double flot des immigrants de provenance étrangère et nationale, l'ethnie nasarde cède du terrain et ses citadelles sont battues en brèche au point que, par places, le Babazouk a des relents de Kasbah. Dans cet amalgame la part importante qui revient aux résidents, tels que nous les avons définis par rapport aux touristes, a pour corollaires son vieillissement et sa mobilité les deux caractères étant d'ailleurs associés. Pour la plupart ce sont en effet des personnes du troisième âge dont la carrière niçoise est brève. On peut illustrer la mobilité qui caractérise cet élément en reprenant un exemple connu: 7 des 9 appartements de

la villa Saint-Victor vendus il y a vingt ans ont déjà changé de mains, certains même deux fois, dont 6 à la suite du décès de leur propriétaire originel. Et il pèse d'autant plus qu'à l'inverse de l'attraction qu'exerce sur lui la Côte un mouvement centrifuge inverse annihila dans une large mesure les effets du renouveau démographique qui, après 1945, aurait pu en rajeunissant à la base la pyramide des âges, renverser la situation: c'est le départ, au sortir de l'adolescence, de beaucoup de jeunes obligés de quitter le pays de leur enfance où ils ne trouvent pas d'emploi.

On peut n'accorder à l'extension de la surface bâtie pendant le demi-siècle qui s'achève qu'une place beaucoup moindre que pour le précédent. C'est, en effet, avant 1914 que s'est faonné le moule dans lequel l'agglomération contemporaine a pu se couler à l'aise et que s'est localisé chaque quartier avec sa fonction et son habitat originaux.

Dans le cadre de l'agglomération, où la place est limitée, on assiste à un tassement de l'habitat qui s'exerce de deux façons: d'abord en bordure des rues anciennes du centre les dernières cases se remplissent par la substitution aux maisons de deux ou trois étages d'immeubles de six ou sept entraînant l'amputation ou la disparition des jardinets qui donnaient aux artères souvent étroites une échelle de rapports harmonieuse. Ensuite, et surtout; aux dépens des grandes propriétés des secteurs résidentiels de luxe. Leur dépècement a commencé avant 1914. Le morcellement de l'Assomption est alors déjà entamé et on peut noter un sort semblable pour le Parc Chambrun, son voisin, pour Valrose, pour Evans qui s'étend au sud du Winter Palace entre l'avenue des Arènes et le boulevard de Cimiez, et de Souza s'afflige de ce que "dans le fond de tel vaste parc, loti aujourd'hui en tranches de galette, les maisons s'entassent comme des dominos quand on les mêle". Après la guerre, l'évolution économique et sociale ne permettant plus à leurs propriétaires de les entretenir; ces domaines convoités par une spéculation qu'attise la croissance démographique de la ville sont une proie de choix pour les sociétés spécialisées qui les achètent afin d'aménager les bâtiments en appartements et de lotir leurs parcs. C'est principalement Cimiez qui en fait les frais. Tandis que se débitent au détail les palaces désaffectés, Régina, Winter, Alhambra, Majestic, les principales villas comme l'Oliveto ou Liserb, et les moindres comme, pour ne prendre que quelques exemples entre vingt, les villas Noel, Saint-Victor ou les Oliviers sont divisées en appartements -la villa Nol est d'abord convertie en hôtel-pension puis en clinique - quand elles ne sont pas laissées à l'abandon et délabrées. Leurs parcs, vastes parfois de plusieurs hectares, sont découpés en lots sur lesquels s'édifient villas ou immeubles en copropriété aucun secteur n'est épargné. Il en va de même à Brancolard l'Orangini, à Saint-Maurice du parc Chambrun dont la ville n'a conservé que la gloriote, ancien kiosque à musique pastichant un temple grec circulaire à péristyle; de même aussi, au pied du Mont-Boron, de la villa Vigier dont il ne restera bientôt plus que les palmiers superbes heureusement préservés; de même enfin sur la Promenade des Anglais, où n'ont survécu que deux seuls témoins d'un passé glorieux, le plus ancien, affecté aujourd'hui à la fondation pour officiers Furtado-Heine, et le plus récent, qui est devenu le Musée Masséna.

Mais si ces modifications ont défiguré la cité, elles n'en ont pas transformé, dans ses grandes lignes, la structure et la révolution n'est pas là, mais dans le déplacement de l'urbanisation vers la périphérie où se trouvent, lorsque commence l'élan décisif du à l'application du logement social avec l'octroi des primes à la construction depuis 1950, les emplacements susceptibles de recevoir de grands ensembles. Au total ce sont huit groupes de 250 à 600 logements chacun soit au total 3170 appartements, qui sont construits en dix ans depuis leur mise en chantier en s'accomplit alors dans trois directions où sont édifiés principalement les blocs d'H.L.M. au nord, à l'extrémité des axes de Cessole, du Ray et de Gorbella ouverts ou rectifiés entre 1919 et 1939; b) à Pasteur la plaine du Paillon où la vocation utilitaire des quartiers de Riquier et de Saint-Roch tout en se conservant, se double d'une autre l'apparition des H.L.M. Saint-Roch sur la rive gauche, mouvement qui va gagner sur la rive droite en direction des dépotoirs de l'Ariane; c) à l'ouest enfin, par la prise de possession de la

plaine inférieure du Var. C'est ce bourgeonnement excentrique qui fait l'originalité de la ville du milieu de ce siècle.

Au nord - Dès le début du siècle, une fédération des comités de défense englobant Saint-Maurice et Saint-Barthélémy, la Mantega et Brancolar, le vallon des Fleurs, le Ray et Saint-Sylvestre, propose le prolongement, déjà baptisé Gorbella, du boulevard Gambetta dont les propriétaires s'engagent à donner le terrain. On se préoccupe d'épargner au nord, encore intact, du cirque dominé par les hauteurs de Gairaut, où l'habitat se déploie et qui "retient... la plus grande part de la fortune à venir de la ville", les errements qui en ont gâché le sud où, sur 1000 mètres, le long de l'avenue Borriglione et sur 500 le long du boulevard Joseph Garnier "l'aire est déjà bouleversée de la plaine que perce cette innommable ruelle de Saint-Barthélemy, l'actuel boulevard Auguste Raynaud dénommée boulevard". De Souza dont on a reconnu le style consacre son chapitre X aux remèdes qui peuvent sauver l'essentiel. Vingt mètres au boulevard Gambetta continué suffisent pour le présent, non pour l'avenir; à plus forte raison ne saurait-on se contenter d'en donner seize au boulevard Gorbella destiné à achever "la triste percée du boulevard Saint-Barthélemy", les deux mètres supplémentaires permettant tout juste de porter ses trottoirs de trois mètres à quatre. A la veille de la Grande Guerre l'irréparable est souvent consommé. Quinze ans plus et la ville a refusé pour 600.000 francs le Parc Chambrun qui en vaut déjà cinq fois plus. Le lotissement désordonné des neuf hectares de son voisin de l'Assomption se poursuit. L'évêché, chassé de Sainte-Agathe, se replie dans la Villa de Cessole avec une partie de son jardin de sept hectares qu'il aurait fallu annexer au prolongement du boulevard Gambetta. Sauf de Souza, il n'y a personne pour imaginer que les six hectares de la Villa Arson pourraient devenir le siège d'une Ecole Internationale des Beaux-Arts qu'on y établira deux tiers de siècle plus tard. Aux confins de Cimiez, Valrose, délaissé par son créateur, à vendre depuis des années à la merci encore d'un acheteur inopiné est sauvée de justesse sur le Conseil municipal en ayant approuvé en 1911 l'acquisition pour 1.800.000 francs environ grâce à la campagne de ceux qui réclament des espaces libres, l'achat est différé par suite du tollé d'opposition qui est soulevé par les adversaires de la moindre dépense somptuaire. Le départ est donné à l'évolution de cette zone, alors vide encore à demi, après la première guerre mondiale par le moyen de trois grands axes allongés à peu près parallèlement en direction méridienne. L'avenue du Ray est modernisée en 1926 pour remplir l'office de voie de dégagement entre le nord et le centre et la place Fontaine du Temple, où est appelée à converger la circulation, l'est en 1930. L'avenue de Cessole qui prolonge le boulevard Gambetta au nord du chemin de fer du Sud atteint son terme en 1923. Surtout le boulevard Gorbella prévu depuis un tiers de siècle est ouvert en 1935 avec pour mission d'être la grande artère perçant à travers la plaine sur une longueur d'un peu plus d'un kilomètre suivant un tracé rectiligne. Mais il faut attendre encore près d'un quart de siècle et la fièvre de construction qui suit la seconde guerre mondiale pour que le cadre se remplisse. En 1945, de part et d'autre du boulevard, c'est toujours la campagne; les cressonnières qui occupaient la place d'honneur au fond du vallon humide n'ont pas encore disparu, ni en amont ses deux moulins. Une quinzaine d'années plus tard l'emprise du peuplement se traduit par l'édification de trois groupes de l'Office municipal d'HLM. de Nice totalisant 1403 logements qui surgissent de terre en quelques années tout au fond du bassin de Nice, à l'extrême périphérie du cirque de Gairaut: d'est en ouest le Vallon des Fleurs (1959-60: 428 appartements), Saint-Maurice (1959-60: 371 appartements) et Las Planas (1961-62: 604 appartements).

A l'est, le quartier de Riquier-Saint-Roch accuse ses orientations premières. Une source abondante et pure, car l'eau influence la transformation de l'orge en malt, le brassage et les fermentations, y a fixé dès 1905 la Brasserie Rubens, la pharmacie Mercier, après avoir préparé sa crème de beauté dans son laboratoire, puis au premier étage de l'avenue de la Victoire, déménage pour se retrouver en 1933 route de Turin. Même migration des laboratoires Ronchèse qui passent de la place de l'Ile de Beauté au 21 du Boulevard de Riquier. C'est place de Tende



qu'est fixé depuis 1926 le siège du complexe dans lequel entre la vieille maison d'huile Castel qui abandonne son magasin de la rue Gioffredo à l'heure des nouvelles méthodes de production en grand et des expéditions par route. L'unique raffinerie d'huile de Nice (Viterbo) est rue de Roquebillière. Nous connaissons l'ancêtre de la métallurgie niçoise, la maison Giordan. Depuis 1832, elle est restée fidèle au quartier où elle est née, non sans d'ailleurs y changer d'adresse. Les établissements Michel y occupent, en 1950, trois dont la moitié couverts, avec deux kilomètres de voies pour 40 véhicules à boggies et un matériel complet de chaudronnerie, tôlerie, mécanique, forge et autres. Bien d'autres ateliers, des hangars, des dépôts de chiffons, de ferrailles et de métaux de récupération, de vieux papiers achèvent de donner son caractère au quartier. Mais deux faits concomitants font présager pour lui une destinée nouvelle. Ce sont, d'une part, la nécessité de trouver des terrains susceptibles de convenir à l'édification de logements sociaux et cette plaine humide du bas Paillon peu prisée par l'habitat en possède encore, d'autre part, l'aménagement, hors du territoire communal dans la vallée inférieure du Var, au Plan-de-Carros, d'une zone industrielle permettant le transfert des ateliers et des usines et ceci contribuera à la réussite de cela. Cinq groupes de l'Office municipal d'HLM, pendant de ceux du nord, totalisent 1766 logements, se déversant sur la rive droite de la rivière: Saint-Roch I et II et Saint-Charles (1954-64; 340,322 et 528 appartements), Bon Voyage (1954-58; 301 appartements), Pasteur (1959-60; 267 appartements).

A l'ouest - En 1914 les vastes terrains de la Californie "ne parviennent pas à entrer dans l'existence urbaine", bien que la route de France ait toujours entraîné le courant populaire dans cette direction et que depuis un demi-siècle les courses de chevaux y attirent la foule. Le concours d'aviation d'avril 1910 aurait pu être "le point d'attache d'un parc d'avenir pour les grands sports" (De Souza). Ce domaine vierge aurait pu être le lit-su de détente pour Nice, son Bois de Boulogne, dont une parcelle existait dans le Bois du Var où avait lieu "lou festin de li Verna", la fête des aulnes mais que l'endiguement avait détruit. Son destin a été différent. Entre les deux guerres, pas grand changement encore. Cette banlieue demeure semi rurale au plus près de la ville, où l'on trouve des horticulteurs-pépiniéristes, zone d'habitat de gens simples, de maisonnettes à jardinets, de boutiques d'alimentation pour la plupart, le long de la route de Marseille section urbaine de la vétuste N.7 aux pavés inégaux, aux trams cahotants. Là, voisinent l'ancien hippodrome et le jeune terrain d'aviation. Elle est entièrement rurale au delà, le long de la route de Grenoble qui suit la vallée du Var, domaine de maraîchers producteurs de légumes et aussi de fruits. C'est depuis 1945 qu'en fonction d'impératifs nouveaux l'évolution urbaine a assigné à ce secteur une tout autre destination que celle dont, il y a un demi-siècle, rêvait pour lui de Souza. Deux facteurs originaux essentiels sont appelés à commander cet ensemble qui est sur le point d'être entièrement remodelé. Elle offre la seule réserve notable de terrains plats encore libres aux portes d'une agglomération tassée dans l'exigu bassin de Nice bien et plein à craquer. Carrefour principal d'entrée et de sortie de la ville, où, en l'absence de voie de contournement, convergent les N.7 et 202, routes d'Aix-Marseille et de Grenoble, il est au confluent des deux grands courants de circulation en provenance de l'ouest et du nord. C'est pourquoi deux voies à quatre chaussées ont été construites: la route du bord de mer, doublant la N.7 pour conduire directement à la Promenade des Anglais-le flot de l'autoroute de l'Estérel et de la proche banlieue, où Saint-Laurent, Cagnes et même Villeneuve-Loubet sont en partie des cités-dortoirs; la pénétrante des Alpes, obtenue par l'élargissement de la N.202 aux approches de la ville, qui vient se jeter dans la précédente.

L'habitat est contenu, à l'intérieur, au pied des derniers coteaux de poudingues. Plus près de la mer le ton a été donné lorsque l'aéroport a classé hippodrome replié sur la commune voisine de Cagnes. On prépare l'implantation près des axes routiers et ferroviaire, du marché-gare d'intérêt national de Saint-Augustin ouvert en 1965: la section des fruits légumes qui essuie les plâtres dès la fin d'avril, devançant de quelques mois celles des fleurs, commercialise alors avec 78 grossistes et mille producteurs, 25.000 tonnes de provenance

locale et 100.000 de provenance extérieure. L'esquisse d'un avenir chargé de mutations profondes se dessine. C'est dans le courant de 1965 que les délais prévus au départ ayant été respectés, les travaux touchent à leur terme, qui permette la mise à disposition des intéressés de 32 hectares récupérés par colmatage sur le lit du Var à l'abris d'une digue, viabilisés et éclairés. Cette zone départementale industrielle du Plan-de-Carros, près de la Manda, en face de Colomars, prélude à une déconcentration ayant pour objet de décongestionner la ville : il n'y faut voir qu'un premier pas, car on commence à regarder beaucoup plus loin, vers un déplacement dans la bosse vallée du Var de l'assiette de la ville de demain. Déjà on parle à long terme d'un transfert des services hospitaliers trop à l'étroit dans la vallée du Paillon, de celui du port de Lympia à l'embouchure du Var, où, près de l'aéroport, les études préliminaires sont entamées. Et, avec les plans de la ville neuve de Carras qui deviennent réalité dix ans plus tard, c'est l'embryon d'une opération beaucoup plus vaste. La campagne recule, d'autant plus que les maraîchers se plaignent des troubles que leur cause l'extraction intensive des graviers dans le lit du fleuve en modifiant le niveau de la nappe phréatique, altérant gravement les conditions de leurs exploitations agricoles.

Je me garderai au terme de cette étude, de "tirer les leçons de l'histoire", plus encore de m'aventurer dans la prospective. De Sousa dont la justesse de vue est rarement prise en défaut me rend prudent. N'écrit-il pas, à la veille de la première guerre mondiale, que "toutes ces causes réunies montrent que le million d'habitants à Nice sera non seulement atteint mais peut-être dépassé de beaucoup en 1942, c'est-à-dire en moins de trente ans"; On sait qu'en 1954 on n'en compte pas le quart. Il est vrai qu'il a la précaution de poser une condition: "c'est que les municipalités ne gâcheront point l'aire admirable de grande ville dont elles disposent, et qu'aux perfectionnements modernes que réclame Nice la Grande, elles ne perdent rien, malgré les adaptations obligatoires, des charmes qui nous ont attirés vers Nice la Petite".

Je me limiterai donc à une observation inspirée par l'état de l'équipement actuel. Si, en l'an 2000, Nice est à la tête d'un département trois fois plus peuplé qu'aujourd'hui, ce qui, espérons-le demeurera une vue de l'esprit, et si l'intendance ne suit pas et présenteraient elle ne suit pas la métropole de la Côte d'Azur de demain sera devenue une capitale de loisirs concentrationnaire.

J.DEVUN

Agrégé de l'Université

Service éducatif -Direction des Archives départementales des Alpes-Maritimes

Le lecteur n'a pas oublié que ce chapitre s'arrête aux années 55/60 et que, s'il déborde exceptionnellement jusqu'à une date plus récente, c'est que pour mieux illustrer le sens d'une évolution, il a pu être utile d'en suivre les prolongements. La bibliographie et l'étude critique des sources paraîtront dans un prochain numéro.

**CONTRIBUTION  
A L'HISTOIRE DES  
TRANSPORTS  
AU XIX<sup>e</sup> SIECLE**

**Par J.P. DUBREUIL**

Préparé sous la direction de P.GONNET, à la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Nice, un mémoire de maîtrise de Jean-Pierre DUKIEUEL apporte une importante contribution non seulement à l'histoire des Transports Maritimes au XIXe siècle, mais aussi à l'histoire de la Marine Militaire et à celle de l' Arsenal de Toulon; il s'agit d'une Étude sur "La vapeur dans la marine de guerre, Toulon, 1830-1860". Ce travail a pour objet de définir les conséquences de l'avènement de la navigation à vapeur dans le développement de l' Arsenal maritime de Toulon; il n'est donc pas étranger à la perspective des recherches d'histoire urbaine entreprises à Nice depuis plus d'un an.

On se contentera ici de présenter données et conditions de recherches ainsi que les principaux résultats.

## **PRINCIPAUX ASPECTS DU DEVELOPPEMENT.**

1- Cette mutation dans les techniques maritimes, l'adoption du moteur à vapeur, a d'importants effets sur les Infrastructures de l'arsenal;

- Perfectionnement des installations
- Extension, considérable hors des limites déjà atteintes
- Rassemblement de tous les services des bâtiments à vapeur dans une seule enceinte.

Les projets de l'administration ont alors pour but la création d'un Arsenal réservé à l'usage exclusif de la navigation à vapeur, chargé de fournir les moyens d'assurer complètement l'avenir de la nouvelle Marine, en la séparant de la Marine à voiles -1830, c'est pour Toulon le début de l'ère de la Marine à vapeur; 1857 est l'année de la victoire des novateurs. De 1830 à 1860, les événements politiques en Méditerranée donnent au port de Toulon une importance considérable. Sans parler des armements qu'il exécute en grand nombre, il est chargé de l'entretien et effectuant du ravitaillement des bâtiments à vapeur/e des liaisons avec l'Algérie; un service régulier de correspondance par bâtiments à vapeur de la Marine de guerre est établi à Toulon pour le transport du personnel et du matériel nécessaires.

2- Cette mutation des techniques entraîne celle de l'organisation de l' Arsenal.

La construction des navires à voile était une industrie simple, obéissant de vieilles traditions. L'apparition des navires de guerre à vapeur provoque des changements radicaux dans le travail des chantiers de construction navale de l' Arsenal; ce travail, d'artisanal, devient industriel; il exige une différenciation de plus en plus poussée des tâches; au façonnement du bois succède la mise en œuvre du fer.

Cette nouvelle technique ne triomphe pas immédiatement: jusqu'au milieu du siècle, les officiers de marine reprochent aux bâtiments à vapeur la fragilité des machines, la consommation excessive de charbon, l'extrême vulnérabilité des roues à aubes: ces défauts condamnent ces bâtiments à n'être longtemps que de simples remorqueurs ou des estafettes, puis, avec des tonnages plus importants, de transports de troupes; les avaries sont nombreuses; les officiers ne voient pas dans la propulsion à vapeur la technique qui triomphera de la navigation à voiles; c'est l'hélice qui impose la machine à vapeur dans la marine, l'hélice et la volonté de Dupuy de Lame; le lancement du "Napoléon" frappa l'opinion publique; la démonstration de la supériorité de la vapeur est alors faite.

3- Le développement de l' Arsenal est une des causes de la croissance de Toulon; bien que cette croissance reste à étudier, on peut remarquer que la population du grand port passe de 21.000 habitants en 1800, à 69.000 en 1850, puis à 78.000 en 1890; en 1900, la ville est classée parmi les cités de plus de 100.000 âmes.

## **CHRONOLOGIE SOMMAIRE.**

1623 - Essais de machines à vapeur sur de petits bâtiments utilisés comme marqueurs aux abords des ports et des rades.

1827 - Le port ne compte qu'un seul bâtiment à vapeur.

1826 - Lancement du premier bâtiment à vapeur pourvu d'un armement le "Sphinx", construit à Rochefort, modèle pour tous les vapeurs construits jusqu'en 1845.

1830.- h la veille de l'expédition d'Alger, le port compte 7 bâtiments à vapeur. Le "Sphinx" est affecté au port de Toulon et prend part à l'expédition d'Alger, ainsi que 6 autres bâtiments semblables. (Cette date est le point de départ de l'étude ici présentée). Une ordonnance royale prescrit l'établissement, à l'Arsenal de Toulon, d'un atelier spécialisé dans les travaux concernant l'entretien et la réparation des machines à vapeur.

1844 - Création, à l'Arsenal, d'un atelier spécial destiné à construire des coques en fer pour les bâtiments à vapeur; il faut recourir à des ouvriers différents de ceux de la construction navale traditionnelle: mécaniciens et ajusteurs de formation professionnelle nouvelle. Les bâtiments à vapeur participent à l'expédition du Maroc.

1848 - L'effectif de l'Arsenal est d'environ 5.000 hommes; il a doublé depuis le début du siècle.

1649 - Les bâtiments à vapeur participent à l'expédition de Rome. 1850 - Le port compte 50 bâtiments à vapeur.

Toulon, est en chantier puis lancé, le "Napoléon", vaisseau de combat de 90 canons; pour la première fois, dans la marine de guerre française, la voile est subordonnée à la vapeur; le succès est dû au jeune ingénieur du Génie Maritime Dupuy de Lôme alors en fonction à l'Arsenal.

1857 - Une disposition de loi décide qu'à partir du 1er janvier 1837, tout navire non pourvu de machines à vapeur cesserait d'être considéré comme navire de guerre.

1860 - Grâce aux efforts de Dupuy de Lôme, alors en fonction à l'arsenal, la France possède un navire de guerre, à vapeur et cuirassé, le "Gloire", construit et mis à l'eau à Toulon. L'Arsenal compte environ 200 navires à vapeur sur sa liste d'unités.

### **Les sources de ce mémoire.**

Grâce à la bienveillance des autorités militaires de l'Arsenal et des autorités civiles de la Ville de Toulon, les dépôts suivants ont pu être visités.

#### **a) - Les archives de l'Arsenal.**

Au sein de l'Administration de la Marine de guerre, l'Arsenal de Toulon est compris dans le 6e arrondissement jusqu'en 1810, dans le 5e de 1810 à 192E, dans la IIIe Région maritime inscrite.

### **Historique.**

Les documents qui sont conservés sont constitués par les dépôts successifs des bureaux des différents services de la Marine à Toulon. La création d'un dépôt regroupant les archives de tous les services ne date que de 1920.

Un arrêté ministériel du 25 décembre 1920 fixa l'organisation des dépôts d'archives dans les ports militaires.

- Les dépôts recevront des services les documents ayant plus de trente ans.
- Un classement particulier est imposé, le même pour tous les dépôts des ports militaires.

- A la tête du dépôt on place un archiviste paléographe, qui tous les ans rend compte de ses activités dans un rapport adressé au Ministre en suivant les voies hiérarchiques: Etat-major, Service historique.

Archivistes paléographes des archives du port de Toulon:

- M. Bruno DURAND - 1921/1933

- Melle Jeanne VARANGEOT - 1934/1935

- Melle Mireille FORGET - depuis. 1936

Aujourd'hui le dépôt des archives est toujours régi pour le fonds par l'arrêté du 25 décembre 1920, mais quelques changements sont à relever: les dépôts faits par les services le sont:

- au bout de 10 ans, pour les services à terre

- à partir de 5 ans, pour les services embarqués

- au bout de 2 ans, pour les messages, très nombreux.

Les archives conservées remontent en général à l'année 1720; on en trouve cependant quelques unes pouvant remonter à 1660. Les locaux qui les abritent se trouvent au centre des archives du port à Toulon, Place d'Armes, et au Fort du Faron.

Le classement et l'intérêt des pièces.

Les rapports annuels relatent tous les problèmes de l'organisation interne qui peuvent se poser; locaux, mobilier, personnel, crédits, versement d'archives....

Ces archives, qui servent naturellement aux services de la Marine qui peuvent y avoir recours, sont ouvertes aussi aux chercheurs munis d'une autorisation de la Préfecture maritime. Comme dans tout dépôt d'archives, ne leur sont remis en consultation que des archives ayant plus de 50 ans d'âge.

Des répertoires, couvrant une très grande partie des archives, permettent de retrouver rapidement les documents souhaités, classés suivant un ordre bien défini, le même pour les archives de la Marine dans tous les ports.

A l'intérieur des séries, les dépêches sont classées d'après les bureaux d'où elles proviennent. Elles sont entièrement manuscrites mais présentent au XIXe siècle, un en-tête imprimé. Les sujets de ces dépêches sont assez vite repérables grâce aux précisions mises dans la marge et aux tables analytiques que contiennent certains registres.

Voici le Cadre de classement des archives du port y de l'origine à 1944:

A- Commandement de la Marine dans le port de Toulon.

C- Forces navales -l'intérêt de cette série réside dans le fait qu'elle concerne l'équipage d'un bâtiment, et le bâtiment lui-même, car on y indique les ports et les dates de relâche. Dans cette série on trouve enfin les journaux de bord relatant la vie de tous les jours d'un bâtiment.

Il est important de préciser que le 6 janvier 1840, le Ministre de la Marine décida, dans l'intérêt du perfectionnement de la navigation à vapeur, qu' il serait tenu, sur tous les bâtiments de l'Etat, un journal de bord, spécialement destiné à constater et conserver les diverses observations auxquelles pourra donner lieu la conduite des machines et des chaudières.

D- Ports et arsenaux - Cette série concerne principalement la direction du port, institution qui remonte aux origines de l'organisation maritime. La Direction des mouvements du port (1828-1924) a pour mission de s'occuper des bâtiments, qui, après leur service en mer, se trouvent au port.

E- Services administratifs - Cette série englobe tous les services importants de l'Arsenal; intendance, armements, approvisionnements, vivres et subsistances, bureaux de la solde. Enfin on y trouve les marchés et travaux passés entre un fournisseur civil et la Marine. On apprend ainsi à quel genre de fournisseurs la Marine avait à faire et pour quelles quantités.

F- Services sanitaires.

G- Constructions navales.

M.- Artillerie navale,

K.- Travaux hydrauliques - Cette série concerne les travaux de construction et d'entretien des établissements divers qui constituent l'Arsenal: bassins, quais, ateliers et aubes constructions que l'on trouve dans son enceinte.

Contrôle de l'Administration de la Marine. Personnel.

L- Contrôle de l'Administration de la Marine

M- Personnel

N- Troupes de marine.

O- Institutions de répression - Cette série comprend les archives du bagne de Toulon (1682-1873), les jugements des conseils de guerre et des tribunaux maritimes.

P- Inscription maritime. L'inscription maritime est chargée de recenser les marins professionnels, afin d'assurer l'exercice de leurs droits et l'accomplissement de leurs obligations, notamment celle de servir militairement dans la Marine de l'Etat.

Q- Invalides et prises - Cette série concerne l'institution créée par Colbert (6 oct.1674) et qui assurait des secours accordés aux invalides de la marine. Elle comprend aussi les prises faites par les vaisseaux de l'Etat et conduites dans nos ports méditerranéens. Ces prises montrent l'intense activité de la marine française pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire.

R- Pays étrangers - Consulats.

S- Divers - Série groupant les collections et documents divers qui ne proviennent pas d'un fonds maritime.

T- Fonds photographique dont l'intérêt réside dans la reproduction de cartes, de documents.

U-

La Série A est la série la plus importante des archives. Elle comprend la correspondance reçue et envoyée par le commandant de la marine à Toulon, redevenu Préfet Maritime en 1826.

Ce dernier reçoit directement les ordres du Ministre et il a seul, pour la direction des différents services, la correspondance avec lui. La série a permis de suivre la vie du port de Toulon, à travers des ordres officiels concernant les divers services de la Marine. C'est pourquoi ce fonds est de première importance, et sert de base à la plupart des recherches, quel que soit le service intéressé.

Sa continuité, malgré les changements dans l'organisation de la Marine, est remarquable. L'importance de cette énorme série de 2254 articles n'a pas besoin d'être soulignée. Elle constitue la collection la plus complète où se trouvent conservées toutes les directives du département ministériel envoyées à ce qui fut le 5<sup>e</sup> arrondissement maritime.

La Série M - Personnel; apporte de précieux renseignements sur les hommes ayant appartenu au Corps de la marine puisqu'il s'agit de registres matricules. (Matricule au féminin, c'est le volume; matricule au masculin c'est le n° attribué à l'homme). A Toulon on trouve enregistré et tenu à jour les services du personnel du port, classé par catégorie, après 1830. Pour chaque homme sont inscrits: l'état civil, les grades successifs, les désignations, ce qui permet de suivre toute une carrière.

Outre ces deux très importantes séries, il convient de consulter la série G qui concerne les Constructions navales, auxquelles est rattaché depuis 1640 le service des bâtiments à vapeur.

Le 2 septembre 1840, une lettre du ministre de la Marine aux autorités maritimes, annonce la création dans l'Arsenal d'un nouveau bureau dans la direction des ports.

Le Bureau des bâtiments à vapeur est chargé:

– de toutes les affaires relatives à la construction et à l'entretien des nouveaux, types de bâtiments, et à leur emploi en mer;

– de l'administration des ateliers de l'Arsenal spécialement affectés à fabrication, et à la réparation des machines à vapeur.



Les travaux considérables dont la marine à vapeur va être désormais l'objet, les ateliers nouveaux à monter pour les exécuter, le personnel important qu'ils doivent occuper, les observations variées et toutes spéciales, auxquelles l'emploi des bâtiments à vapeur donne lieu, le parti à tirer de ces observations pour améliorer les machines et pour déterminer le meilleur usage à faire des divers bâtiments, d'après ses qualités ou ses défauts, l'organisation et l'administration des diverses lignes de correspondance existant déjà, ou qui devront être établies, sont autant de problèmes dont il importait à la Marine de rapprocher les détails pour les traiter avec tout l'esprit de suite nécessaire.

Hâter le développement de la navigation à vapeur, favoriser ses progrès, étudier tout ce qui a rapport à son emploi, suivre l'application des moyens nouveaux dont l'expérience et le savoir doivent successivement la doter. Tels sont les devoirs du Bureau des bâtiments à vapeur devenus plus impérieux encore depuis que de nouveaux services, auxquels les bâtiments à vapeur ont à concourir, ont déterminé une notable augmentation du nombre et de la puissance de ces bâtiments.

Toutes les lettres et dépêches de ce bureau ont donc un grand intérêt, non seulement pour tous les travaux exclusivement consacrés à la navigation à vapeur, mais aussi pour comprendre les événements politiques qui se déroulent en Méditerranée à partir de 1830 et auxquels vont participer les premières unités à vapeur de la marine.

## **b) La Bibliothèque du port.**

### **Historique.**

L'idée de la création d'une bibliothèque pour le port de Toulon date du 17 mars 1797. Mais la réalisation, amorcée puis abandonnée pour des raisons d'ordre matériel, vit réellement le jour en décembre 1816, grâce à l'action de l'Amiral Burgues de Missiessy qui démontra tous les avantages qu'offrait un pareil établissement dans le port de Toulon. Il considérait la Bibliothèque comme indispensable pour alimenter l'instruction de toutes les personnes au service de la Marine.

Installé à ses débuts dans un modeste pavillon, après de multiples vicissitudes, ce nouvel organisme fut transféré en 1841 à son site actuel, aménagé dans le bâtiment construit pour la "Majorité générale", le Tribunal maritime et la Bibliothèque.

Jusqu'en 1842, l'entrée de la Bibliothèque se faisait à partir de l'Arsenal. Cet accès présentait de nombreux inconvénients, en particulier pour les officiers en retraite, et pour les civils. Aussi l'entrée par l'Arsenal fut elle supprimée, et remplacée par celle que l'on utilise aujourd'hui: l'entrée du Tribunal maritime, place d'Armes à Toulon.

### **Intérêt des collections.**

Une aide précieuse dans la recherche de la documentation est apportée par la consultation des nombreux volumes de la Bibliothèque du port composée à ce jour de plus de 40.000 volumes, périodiques et revues; on y trouve une documentation abondante:

- sur l'histoire maritime, et les différentes guerres européennes et coloniales;
- sur les expéditions navales ou scientifiques;
- sur les marins dont l'action héroïque ou, plus souvent, discrète, a constitué le patrimoine de gloire dont peut s'enorgueillir la Marine. navigation à vapeur mais aussi pour comprendre les événements politiques qui se déroulent en Méditerranée à partir de 1830 et auxquels vont participer les premières unités à vapeur de la marine.

Enfin la Bibliothèque du port possède de très nombreux ouvrages ayant trait à l'économie, aux techniques navales et à la législation maritime.

Outre le Journal Officiel, et le Bulletin Officiel de la Marine la Bibliothèque est abonnée à de nombreuses revues dont:

- la Revue maritime, la Revue Française d'Histoire d'Outre-mer,
- la Revue historique de l'Armée. le Journal de la Marine marchande.

Elle reçoit régulièrement les Annales de l'Académie du Var, le Bulletin de la Société des Amis du Vieux Toulon ainsi que l'Annuaire du Service hydrographique.

L'accès de la Bibliothèque du port est réservé aux officiers des divers corps de la marine, à ses fonctionnaires civils, aux officiers marinières, quartiers-mâtres et matelots. Toutefois, les personnes étrangères à la Marine peuvent être autorisées par la Préfecture Maritime à consulter les manuscrits et les ouvrages de la Bibliothèque.

Les fonctions de conservateur sont confiées à un officier en retraite. Actuellement ce poste est occupé par le Commandant (e.r.) Bisson. Tous ceux qui préparent une étude sur un sujet précis trouvent auprès du personnel de la Bibliothèque une aide précieuse dans la recherche de leur documentation.

Pendant tout le XIXe siècle la Bibliothèque ne procéda que rarement à des achats sur place, mais fit connaître au ministre son choix, par l'intermédiaire du Préfet maritime. Par ailleurs, le ministre décidait parfois lui-même de doter la Bibliothèque d'ouvrages qu'elle n'avait pas demandés,

De 1830 à 1860, l'enrichissement a été considérable et a porté sur des ouvrages touchant à une grande diversité de sujets: ceci correspondait dans l'ensemble, à la formation classique et scientifique d'un officier de marine au XIXe siècle.

Enfin, il ne faut pas négliger dans une telle étude, les journaux publiés à Toulon au cours du XIXe siècle auxquels il appartenait principalement de traiter toutes les questions se rattachant à la Marine.

- c) La Bibliothèque de la Société des "Amis du Vieux Toulon et de sa région".

Une collection importante de journaux est déposée à la bibliothèque des "Amis du Vieux Toulon et de sa région" (1). Cette société civile, déclarée d'utilité publique le 7 janvier 1921, a un champ de travail très vaste puisqu'il comprend toutes les branches de l'histoire locale: histoire littéraire, politique, religieuse, artistique et maritime. Ses travaux ne sont pas strictement limités à l'histoire puisqu'ils comprennent aussi l'archéologie, l'ethnographie et la géographie régionale. Actuellement cette société est présidée par M. le Commandant (e.r.) Henry SOULARD.

Etudes, expositions, conférences, utilisation permanente de la Bibliothèque et de ses documents, telle est l'activité variée de cette société qui rend de précieux services à ceux qui s'intéressent à Toulon et à sa région.

LABORATOIRE D'HISTOIRE ECONOMIQUE ET SOCIALE. NICE.

(1)-Société des Amis du Vieux Toulon, 69 Cours Lafayette - Toulon. (83).

**LES VOIES DE  
COMMUNICATION UN  
PROVENCE ORIENTALE DE  
L'ÉPOQUE ROMAINE À LA FIN  
DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE  
(UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE)**

**Par N.C. GRASSI**

**Faculté des Lettres et Sciences Humaines, thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, 1970.**

Les voies de communication constituent un facteur essentiel de la vie sociale; parce qu'elles permettent la circulation des hommes et des marchandises, elles conditionnent le commerce et aussi, dans un domaine élevé, l'échange des idées. D'où l'intérêt d'en préciser les itinéraires et de reconstituer le réseau qu'elles ont formé aux diverses époques.

Dans cette thèse qui demeurera un utile instrument de travail, Mme Grassi a pris pour cadre de ses recherches une zone comprise entre le Var, d'une part, les massifs de l'Estérel et du Tanneron, d'autre part, avec extension dans la partie montagneuse située au nord de Grasse. Cette région comporte deux prolongements: à l'est, le littoral et les montagnes du pays de Nice; à l'ouest, le bassin de Fayence. Depuis le moyen-âge la ville de Grasse en est le centre, à la fois point de convergence et de rayonnement.

Dans un chapitre préliminaire, l'auteur fait le point des travaux sur le tracé des voies romaines.

D'abord, la voie littorale. De Plaisance (la Trébie) au Var elle porte le nom de via Julia Augusta attesté par les milliaires; sa construction remonte en 13 av. J.C.; descendant de la Turbie par le vallon de Laghet, elle passait par Cimiez et était reliée au port de Nice seulement par une bretelle. A l'ouest du Var, les milliaires ne portent plus d'appellation: le nom de voie aurélienne donné plus tard par analogie avec la route venant de Rome par les têtes tyrrhénienne et ligurienne qu'elle continuait n'a pas valeur originelle. Des incertitudes subsistent sur le tracé exact de la voie à l'ouest du Var et la traversée des fleuves côtiers notamment pose quelques questions auxquelles Mme Grassi s'efforce de donner des solutions que des fouilles ultérieures pouvaient vérifier.

La voie de Cimiez à Digne par Vence, Gréolières, Caille et Castellane paraît être le prolongement normal de la via Julia Augusta. Et Cimiez à Vence, on peut maintenir le tracé donné par la carte archéologique de la Forma orbis romani. Après Vence, on doit éliminer le tracé joignant Vence à Auribeau, ainsi que le tracé Vence-Gréolières par Tourrette et Courmes. On conservera le tracé vers Gréolières par le plateau de Saint-Barnabé. Entre Gréolières et Caille, Mme Grassi propose une rectification aux hypothèses formulées par Paul Sénéquier.

Il convient de signaler deux bretelles au niveau de Vence: la bretelle Vence-Cagnes qui unit la route de l'intérieur à celle du littoral, et celle au nord de Vence qui, par Saint-Jeannet et le Broc, atteint l'Estéron et rejoint ensuite les municipes de Glandève et Briançonnet.

A hauteur de Gréolières-Hautes, une autre bretelle traverse le massif du Cheiron, puis passe par Aiglun en direction de Briançonnet.

Cette voie de l'intérieur apparaît comme destinée à relier à Cimiez, chef-lieu de la province des Alpes-Maritimes, les quatre municipes créés au II<sup>e</sup> Ventium (Vence), Brigantium (Briançonnet), Salinas; (Castellane), et Sanitium (Senéz).

Dans quelle mesure ce tracé continuera-t-il à être utilisé au moyen-âge et sous la pression de quels nouveaux besoins verra-t-en apparaître des itinéraires proprement médiévaux? "Ces voies romaines, écrit Mme Grassi, bien que dégradées, ont joué un certain rôle dans la vie de relations nouvelles qui s'est développée à partir du Xe siècle. En effet, le développement d'établissements religieux comme l'abbaye de Lérins, de villes qui, comme Nice, n'avaient aucune importance à l'époque romaine, l'attrait des pèlerinages mit apporté des raisons nouvelles concernant l'utilisation de ce réseau. D'autre part, l'essor de villes authentiquement médiévales comme Grasse par exemple, le transport de certaines denrées essentielles, comme le blé et le sel, ont contribué à la création d'un réseau routier médiéval absolument autonome par rapport au précédent".

En un premier temps, Mme Grassi décrit les routes médiévales qui empruntent dans leurs grandes lignes l'itinéraire romain.

Nous retrouvons la route du littoral, mais nous devons tenir compte qu'on lui préférerait dans une très large mesure le trajet maritime par cabotage. Du Muy à Fréjus elle suit le tracé

romain; au-delà de Fréjus, elle se dirige à travers l'Estérel. Accessoirement et plus en bordure de la mer le pèlerinage de la Baume de saint Honorat à proximité d'Agay attire des visiteurs. A la sortie de l'Estérel, la route continue par la plaine de Laval et la traversée de la Siagne a lieu au bac d'Arluc ou Saint-Cassien, dont l'existence nous est attestée vers la fin du XVe siècle; Cannes constitue l'étape où les fidèles de Saint-Honorat s'embarquent vers les îles de Lérins. Le Var est franchi à hauteur de Saint-Laurent, où un hospice tenu d'abord par des religieux augustins, puis rattaché à l'évêché de Vence assurait le passage par un bac gratuit à l'origine; les droits et obligations de l'hospice furent transférés aux habitants de Saint-Laurent, lorsque l'évêque de Vence Raphaël Mono repeupla le village, en 1468, en y installant des emphytéotes originaires de la vallée d'Oneille.

Le "chemin supérieur" de Vence à Castellane a perdu de son importance en raison de l'amointrissement subi par Vence au profit de Grasse; il dessert surtout de pauvres villages qui vivent principalement de l'élevage. Vence est reliée à Grasse, d'une part, à la mer, de l'autre (Cagnes et Antibes) par Saint-Paul. Il semble que les marchands aient quelquefois utilisé cette route pour éviter les péages,

Pour gagner la vallée de l'Estéron on partait par le Broc (noter le passage à gué ou par bac au confluent du Var et de l'Estéron); le voyage se poursuivait par Bouyon, Les Ferres, Conségudes, Roquestéron (passage sur la rive gauche par un pont), Sigale, Sallagriffon, Collongues, Amirat et Briançonnet. Un embranchement partant de Sigale se dirigeait sur Aiglun, Le Mas, Gars et aboutissait aussi à Briançonnet direction de Puget-Théniers, la route montait au nord du Broc vers Gilette et continuait par Tournettes-Revest, Toudon et Ascros. On traversait le Var à Puget-Théniers où fonctionnait un péage perçu sur le bétail transhumant et sur les marchandises entrant dans la ville. La route continuait vers Annot, Vergons et Méailles.

Des chemins de transhumance et des sentiers muletiers pour le transport du sel étaient empruntés à travers les vallées de la Roudoule, du Cians et de la Tinée.

A ce réseau dont la conception générale remonte à l'époque romaine vient s'ajouter un système authentiquement médiéval, dont Grasse est le pi-vat et qui lance ses tentacules vers le Rhône et la Durance.

1°/ Route de la Haute-Provence de Nice à Castellane par Grasse et Séranon. On peut gagner Grasse par Saint-Laurent, Villeneuve bois de Roquefort, Notre-Dame du Brusç, ou encore, après Villeneuve, passer par Colle, Roquefort, Pré-du-Lac et la chapelle Saint-Mathieu. De Grasse la route va à Saint-Vallier (d'où part une bretelle-vers Saint-Cézaire), Escragnoles (en traverse à gué les sources de la Siagne), Séranon (chapelle de Gratemoine) avec son péage et ses deux foires du 8 juillet et du 13 octobre.

2°/ Grand axe Nice-Grasse-Druguignan-Brignoles-Aix. C'est-la voie commerciale par excellence qui double le littoral (marchandises débarquées à Nice, notamment les épices, produits de l'artisanat grassois). Sortant de Grasse par la chapelle Saint-Hilaire, la route suit le vallon des Ribes; elle gagne ensuite Cabris, Le Tignet (pont sur la Siagne), Montauroux, Calli (bretelle vers Fréjus).

Ensuite, deux itinéraires:

a) Fayence, Seillans, Bargemon, Claviers, Figanières;

b) chapelle Saint-Julien, la Taillade, Garron, les Issarts, Figanières.

Druguignan est un carrefour vers toutes les directions (vallée du Rhône, Haute-Provence, littoral). Les Grassois y jouissent d'une immunité totale des leydes et péages.

Grasse ne pouvait négliger ses relations avec la côte: aussi bien Cannes, Antibes et La Napoule étaient-ils les ports par lesquels se faisait une partie de son commerce. D'où plusieurs chemins: Grasse-Antibes par les chapelles Sainte Anne et Saint-Joseph, Plascassier, Valbonne, Biot (ou encore Sartoux, Tournamy, Mougins); Grasse-Cannes par Sartoux, Mougins; Grasse-La Napoule par Valcluse, Auribeau, Pégomas, Saint-Cassien (après quoi on pouvait aller à Fréjus par la route de l'Estérel).

De plus, Grasse était reliée à Entrevaux par la Malle, Caussols, la Valette, Thorenc, le col de Bleine et Briançonnet; ensuite on reprenait la voie romaine.

En conclusion de son exposé sur les routes médiévales, Mme Grassi s'est efforcée de définir les termes employés dans les textes.

L'expression *via publica* n'a plus le sens très précis qu'elle avait à l'époque romaine (voies établies sur un sol appartenant au domaine public de l'Etat ou des villes, par opposition aux *viae privatae*). En fait le terme désigne un chemin de quelque importance sur lequel s'exerce une juridiction comtale ou seigneuriale; on dit aussi *via regia*, et là encore la notion d'importance du chemin est déterminante. Le terme de "public" tend à prendre de plus en plus le sens assez vague de chemin ouvert à tous et *iter* devient synonyme de *via*

Dans la Provence du moyen-âge aucun texte ne fixe la classification des chemins. On peut retenir que leur largeur était certainement très faible et n'atteignait guère pas deux mètres le plus souvent.

Nous possédons peu d'informations sur leur entretien, sauf pour ce qui concerne la traversée des grosses agglomérations; dans les villes, en effet, on désignait des *probi-homines* responsables de l'état des rues. Hors des villes, les chemins dépendaient des sous-viguiers, mais pour éviter les abus dont auraient pu souffrir les populations, on leur interdit de requérir les habitants sans autorisation du sénéchal de Provence ou des syndics des communautés. En somme, ce sont les communautés qui assumaient la charge des chemins sur l'étendue de leur territoire.

Dans le courant du XVIIe siècle l'assemblée générale des communautés de Provence (qui s'est substituée en fait aux Etats) s'intéresse de plus en plus mi chemins et en vient à prendre la haute main sur leur entretien. Sous son autorité, la viguerie, émanation des communautés et circonscriptions de base, recueille les fonds, fait dresser les devis et surveille les travaux. Depuis l'année 1624, des règlements ont été élaborés, dont le dernier, celui de 1757, donne le point d'aboutissement de la question; il répartit les chemins en quatre catégories, dont les deux premières sont construites et réparées par la province, l'entretien courant relevant de la communauté traversée.

Il ne faudrait pas croire que cette organisation plus rationnelle ait abouti à des résultats très satisfaisants. Mme Grassi résume ainsi la situation dans les deux derniers siècles de l'ancien régime:

"Dans les trois vigueries de Grasse, Saint-Paul de Vence et Draguignan l'état des chemins de viguerie à la fin du XVIIIe siècle est en général mauvais. Les demandes de réparation par les communautés dépassent en général les possibilités financières de la province. Les constructions véritables sont pratiquement rares, il ne s'agit la plupart du temps que de modifications partielles faites à des chemins de viguerie ou de seconde classe déjà existants qui sont donc très fréquentes; elles peuvent être faites plusieurs fois par an à un même chemin. Les travaux ne consistent donc qu'à construire quelques tronçons qui, par rapport à l'ancien chemin, s'avèrent plus praticables car on adoucit les pentes, on évite les rudes montées, ou bien ils ne concernent que des réparations proprement dites. La technique ne permettait pas en fait une consolidation très efficace. Les travaux de soutènement étaient cependant les plus nécessaires dans une région aussi montagneuse que la Provence orientale. Ils furent en général accomplis sur tous les grands chemins. Le problème de l'écoulement des eaux restait un difficile à résoudre. Malgré la construction de caniveaux traversiers (appelés aussi arcs-couchants) soigneusement pavés qui permettait à la fois le blocage du pavage et le rejet des eaux pluviales dans les fossés latéraux, certains chemins ne devaient être au printemps ou à l'automne que de véritables cloaques. Notons que le pavage en surface reste rare, on ne le rencontre le plus souvent qu'à l'entrée et au sortir les villages, dans les endroits marécageux, ou sur les pentes trop rudes. La largeur du chemin fut aussi une grande préoccupation au XVIIIe siècle. Il n'est de devis de réparation qui ne prévoient l'élargissement. Par rapport au chemin

médiéval le chemin moderne est donc plus large, parfois moins boueux, car "engravé" superficiellement; mais cette amélioration ne se constate pas sur tous les chemins.

"En ce qui concerne les ponts, le bilan en Provence orientale semble plus positif. Les constructions sont nombreuses, les reconstructions de même, Rivières et torrents sillonnent la région, il est rare qu'un chemin ne passe pas sur un pont. Les réparations sont aussi très nombreuses, souvent elles sont superficielles, ce qui oblige donc, un an ou deux plus tard, à reconstruire le pont entièrement".

Dans l'ensemble le réseau reste celui de l'époque médiévale. Non seulement l'entretien est médiocre, mais encore la sécurité est loin d'être garantie: brigands et mendiants infestent les chemins, sans que les mesures prises contre ce fléau se révèlent bien efficaces.

L'existence de la frontière avec les États de Savoie créait une situation particulière. Sans doute pour diminuer les risques d'invasion, le passage du Var à gué ou par bac est préféré à la construction de ponts (Saint-Laurent, Gattières, Le Broc, Bonson).

Comme on peut en juger par ce rapide exposé, la matière de cette thèse est riche et les problèmes traités sont d'importance. Nous savons gré à Madame Grassi de ne s'être pas laissé rebuter par des recherches difficiles et d'avoir su dresser un tableau précis du réseau des communications utilisées aux diverses époques en Provence orientale, région charnière à la limite des Gaules et de la Ligurie.

E. HILDSHEIMER



**DE EZIO GARIBALDI  
À JACQUES COTTA.  
NICE DE 1942 À 1945**

**Par J.L.PANICACCI**

Depuis le printemps 1942, la situation économique de Nice s'était quelque peu améliorée en raison d'une politique de grands travaux et d'une certaine reprise touristique.

Par contre, la situation politique devenait plus confuse. Le retour de Laval au pouvoir avait déterminé un certain durcissement des organismes vichyssois, notamment à l'encontre des juifs et des modérés.

La fixation à Nice d'une section de la police des questions juives, suivie des premières déportations d'israélites étrangers en septembre et des violences organisées aux dépens de la communauté juive de Nice par les S.O.L. et les P.P.P. en témoignent.

La collaboration devint un thème souvent repris et développé dans la presse ou dans des réunions publiques. Il se créa d'ailleurs un "Groupe Collaboration".

La haine des Alliés était insufflée peu à peu dans le cerveau des gens, avec plus ou moins de succès.

Une querelle survint, à propos de la Promenade des Anglais, entre Jean Médecin et les S.O.L. qui voulaient la débaptiser et avaient ôté ses plaques.

Le maire de Nice était également, de concert avec l'évoque et le Préfet, la cible des attaques des Gruppi d'Azione Nizzarda (G.A.N.), mouvement irrédentiste dirigé par le général de la milice fasciste Ezio Garibaldi, descendant du condottiere du Risorgimento, et dont l'organe " Il Nizzardo" diffusait des informations polémiques et vindicatives.

De mars à Novembre 1942, Ezio Garibaldi entama une véritable tournée politique à travers l'Italie, agrémentée de discours incendiaires, de rassemblements des "Volontari Nizzardini" et de serments. Il se rendit plusieurs fois à Nice même pour prendre des contacts avec les G.A.N. locaux et préparer son plan d'annexion.

Ce mousquetaire du fascisme voulait la "Larche sur Nice" des chemises noires, vingt ans après la marche héroï-comique sur Rome. Un bataillon de chemises noires portait le nom de "Nizza" et on faisait scander aux jeunes le slogan "Nizza nostra".

Mais, malgré tous les efforts déployés par ce hiérarque de la milice fasciste, le mouvement irrédentiste ne put obtenir de Mussolini l'autorisation de se livrer à une opération du genre de celle qu'avait menée d'Annunzio à Fiume.

La situation internationale ne s'y prêtait guère, compte tenu de l'affaiblissement italien en Méditerranée et du retour de Laval au pouvoir à Vichy.

La capitulation de l'Afrique française du Nord, consécutive au débarquement des Alliés, permit aux troupes de l'Axe d'occuper à titre préventif le midi de la France.

La Côte d'Azur passait sous la domination italienne et beaucoup de Niçois craignaient alors de voir leur cité annexée comme cela avait été le cas pour Menton deux ans plus tôt.

La période de l'occupation italienne s'accompagna d'une disette sérieuse, des premiers attentats et bombardements, d'une répression massive bien que peu meurtrière et des prétentions transalpines à l'italianité de Nice.

Le ravitaillement laissa fortement à désirer du fait de la disparition des arrivages en provenance de l'Empire (blé dur, olives, arachides, cacao, agrumes, tomates, vin), de l'extension du rationnement à d'autres produits du moindre potentiel calorifique des rations attribuées par le ravitaillement général, de la pauvreté des marchés locaux (résultant de l'essor du marché noir) et des restrictions apportées à l'achat de la propriété paysanne.

La consommation de viande diminua dans des proportions inquiétantes: alors qu'il eût fallu 700 tonnes de viande par mois pour satisfaire les quelque 250.000 bouches de la localité, celle-ci n'en reçut que 270 en novembre 1942, 160 en février 1943 et 52 en juin 1943.

L'activité économique fut quelque peu ralentie en raison de la léthargie croissante du port, mais l'arrivée de plusieurs milliers d'israélites parmi les plus aisés permit à l'hôtellerie et à la restauration de réaliser une saison honorable.

La présence de ces éléments cosmopolites donna un coup de fouet au marché noir qui devint certainement la branche la plus florissante de l'économie locale; malgré les mesures prises par les

pouvoirs publics et les sanctions à l'encontre des commerçants et intermédiaires (200 en novembre 1942, 300 en janvier 1943, 600 en août), on ne put endiguer son développement.

La vie politique fut particulièrement intense, polarisée autour de trois points: le problème juif, le durcissement de la Révolution nationale et la présence italienne.

Nice était devenue le refuge de vingt mille israélites, plus ou moins traqués par les services allemands et vichyssois.

Paradoxalement, si l'on tient compte que le gouvernement fasciste avait adopté une législation raciale en 1938, les Italiens, militaires et carabiniers en tête, entravèrent l'activité de la police des questions juives et du S.D.

Cette attitude résultait de la conjonction de plusieurs facteurs: volonté d'affirmer par quelque moyen que ce fut la souveraineté italienne sur la région niçoise, volonté de démontrer une certaine indépendance vis à vis des Allemands et, surtout, des intrigues nouées par le banquier juif Angelo Donati auprès des autorités militaires italiennes.

Elle se concrétisa par le refus de laisser déporter en zone allemande des juifs étrangers (parmi lesquels des Italiens) et par la protection assurée à tous les israélites pourvus de papiers en règle ou en instance de régularisation.

Des piquets de carabiniers montaient la garde à proximité du Centre d'accueil de la Fédération des Sociétés juives, afin d'empêcher les interpellations de juifs par la police française.

Les Italiens ne se contentèrent pas d'assurer leur protection aux israélites afin de démontrer leur souveraineté dans la zone d'occupation. Ils surveillèrent de très près les agissements des mouvements paramilitaires tels que la Légion, le S.O.L., puis la Milice, qu'ils reléguèrent dans une position d'officine de propagande antigauilliste et anticommuniste, dans la crainte de les voir fomenter des mouvements anti-italiens.

Ils multiplièrent les remontrances à Vichy relatives à l'attitude des personnalités niçoises qui ne leur offraient aucune garantie ou qui leur témoignaient une froide hostilité: le Préfet, le Maire et l'Évêque. Ils obtinrent le rappel du Préfet, ainsi que l'exil du Maire, tandis qu'ils procédaient à l'expulsion d'un commissaire de police.

Un climat favorable à l'italianisation de Nice existait alors, d'autant plus que les G.A.N. s'agitaient et que des parutions pseudo-scientifiques accréditaient la thèse de l'italianité de Nice: "Nizza nella storia", "Nizza italiana" et "Come Nizza divenne francese".

La profonde satisfaction éprouvée par "Il Nizzardo" lors du départ de Jean Médecin, "cet anti-italien acharné, gaulliste enragé qui avait fait de la mairie un bastion communiste" témoigne de la volonté d'Ezio Garibaldi et de son mouvement de travailler au retour de Nice à la "Patrie" par des moyens autres que militaires.

Mais le jour même du départ du Maire, le Luce est mis en minorité devant le Grand Conseil du Fascisme, puis arrêté. Badoglio et le parti monarchiste reprenaient le dessus en Italie, ce qui signifiait l'abandon d'un certain nombre de slogans du fascisme, notamment "Nizza nostra". Ezio Garibaldi perdait tout espoir de racheter par son labeur, le "lâche abandon de Nice par Cavour".

Si les mouvements de la dévolution Nationale ne disposaient que d'une liberté de Manœuvre restreinte sous l'occupation italienne, en revanche il leur était accordé une très large liberté d'expression dans le domaine de la propagande intérieure et internationale. Les conférences et les réunions ne manquaient pas. La Milice apparut et diffusa une idéologie voisine du nazisme alors que la Légion, abandonnée par le gros de ses adhérents affirma un penchant réactionnaire nettement marqué dans ses chroniques.

Le durcissement de la Révolution Nationale est marqué par l'essor de la Milice et l'institution du service du travail obligatoire (S.T.O.).

Face à l'occupant et à un régime vichyssois fascisant, la Résistance s'étoffa quelque peu mais elle commit un grand nombre d'erreurs: mauvais cloisonnement et manque de

discrétion notamment, qui lui coûtèrent des pertes considérables. La villa Lynwood et les prisons de la Ligurie sont alors pleines de Niçois.

Le 6 septembre 1943, l'Italie capitule.

Les soldats transalpins abandonnent la cité dans un grand désordre, entraînant à leur suite quelques centaines de juifs, tandis que les unités motorisées allemandes sillonnent la ville, désarment les uns et arrêtant les autres.

La capitulation italienne entraîna l'aggravation des conditions d'existence des Niçois. La situation alimentaire empira, en raison des multiples bombardements des voies ferrées et du pont du Var, et des réquisitions allemandes portant sur les terrains agricoles de la vallée du Var.

Ainsi disparaissait la production locale et s'amenuisaient les arrivages extérieurs.

Le premier semestre de 1944 fut particulièrement pénible: on n'y consuma que de 5 à 60 tonnes de viande par mois. L'économie locale et à l'image du port, agonisait. La population fut dispersée à la suite des diverses évacuations des secteurs dangereux et des catégories de population inactive: il n'y avait plus que 190.000 habitants en avril 1944 et 160.000 en août

La localité fut défigurée à la suite des travaux défensifs entrepris par les Allemands, surtout sur le front de mer d'où ils éliminèrent la Jetée-Promenade.

La vie politique passa sous le signe des actions de guérilla urbaine et des opérations de représailles entre les résistants, les collaborateurs et les Allemands. Les mouvements collaborateurs profitèrent de la débandade italienne pour se hisser au premier plan de l'actualité, bousculant puis écartant les notables locaux.

Le départ de Jean Médecin les avait autant satisfaits que celui des Italiens. En effet, malgré son effacement peu coutumier et son attitude relativement favorable à la Révolution nationale, le maire de Nice apparaissait aux yeux de la plupart des collaborateurs comme un modéré, voire comme un attentiste. Après son départ, une place était à prendre.

Le docteur Tourtou, adjoint au maire et secrétaire fédéral du P.P.F. pouvait être l'homme de la situation, puisque son parti dominait, et qu'il bénéficiait de la sympathie de l'occupant. Il n'en fut rien. La Résistance le fit exécuter sur les marches de l'hôpital St-Roch, en octobre 1943.

Sa mort fut à l'origine du déchaînement des P.P.F. dans les mois qui suivirent, concrétisé par de multiples exécutions sommaires et tortures de résistants.

La ville n'était plus sûre et, lorsque Darnand et Henriot vinrent parler au Palais des Fêtes, les orateurs gouvernementaux, malgré la présence d'un service d'ordre imposant, eu égard au faible nombre de spectateurs, avaient, à proximité de leur main, un pistolet posé sur le pupitre.

La Résistance profita de la présence allemande pour fortifier ses rangs et diversifier ses activités. Des contacts furent pris entre les divers mouvements et de cette concertation naquit le Comité de Libération clandestin (C.D.L.) dont les principaux représentants étaient Alex Roubert et Jacques Cotte.

Le C.D.L. ne se contenta pas de coordonner l'activité des mouvements résistants; il entreprit de préparer la relève politique de Vichy et les séances étaient polarisées autour des mêmes points: la mairie, la presse et l'épuration.

Cette assemblée était dominée par des personnalités modérées, mais, en juillet 1944, après une vague d'arrestations et de fuites, le C.D.L. fut repris en main par une majorité communiste qui prépara la libération de Nice.

Le 15 août, les Alliés avaient débarqué à cinquante kilomètres de Nice et les Allemands préparaient leur retraite et les inévitables destructions qui en découleraient. Le C.D.L. prit alors la décision de l'insurrection, le soir du 27 août.

Cette initiative était destinée à soulager les partisans durement attaqués dans l'arrière-pays en opérant une diversion, à prévenir les destructions allemandes (ports, gares, central téléphonique, vieille ville), mais aussi à s'emparer d'un certain nombre d'édifices avant l'arrivée des Américains (mairie, préfecture, journaux) prenant ainsi un gage sérieux sur l'avenir.

Les combats de la Libération, le 28 août, coûtèrent la vie à une vingtaine d'Allemands et à une quarantaine de Niçois; les destructions avaient été évitées en grande partie, hormis le port, et le Front National siégeait à l'Hôtel de ville et à la préfecture, en compagnie du C.D.L.

Le 30 août, les Américains faisaient leur entrée en ville, dans la liesse générale.

Bien que libérée, Nice n'allait pas pour autant connaître la quiétude. La période de la Libération fut très mouvementée, avec des manifestations de ménagères, la reconstruction de la cité meurtrie au milieu du retour des luttes électorales, de l'épuration et de la présence de milliers de militaires alliés.

Les Niçois, dans l'ensemble, mangèrent mieux qu'auparavant mais de façon très irrégulière, si bien que les manifestations de mécontentement populaire ne manquèrent pas, car on ne pouvait plus tolérer la souffrance une fois disparus l'occupant et le régime de Vichy. Aussi, le 28 janvier 1945, vingt mille personnes scandèrent-elles: "Nous avons faim!" place Masséna à l'appel de la C.G.T.

La reconstruction fut lente, en raison de l'ampleur des destructions et du minage. Cinquante mille mines avaient été déposées sur le territoire de la localité par les Allemands et elles firent une quarantaine de victimes. On n'en fut débarrassé qu'en janvier 1946.

La vie quotidienne se ranima quelque peu avec la liberté retrouvée, les spectacles à volonté et les faits divers provoqués par l'apparition de plusieurs milliers de militaires alliés (agressions nocturnes, accidents de la circulation, recrudescence spectaculaire de la prostitution et du marché noir).

La vie politique fut particulièrement intense et se caractérisa avant tout par une liberté d'expression rare, due à l'intolérance réciproque des résistants et à l'absence d'un pouvoir fort dans la commune.

L'épuration était au centre de toutes les conversations mais elle s'avéra peu efficace, malgré les exhortations à la plus grande fermeté des journaux issus de la résistance. Une cinquantaine de personnes furent victimes de règlements de comptes et on les retrouva mitraillées sur les collines ou une grosse pierre au cou, au fond de la rade de Villefranche. Cette épuration "parallèle", pour meurtrière qu'elle fut, ne concerna que des comparses.

L'épuration officielle fut plus lente et plus clément. Des trois mille personnes arrêtées, quelques centaines seulement passèrent devant la Cour de Justice ou la Chambre civique. Les peines d'indignité nationale l'exportèrent de loin sur les peines d'emprisonnement. Il y eut six fusillés sur une vingtaine de condamnés à mort. La collaboration économique ne fut pratiquement pas poursuivie et les deux journaux déchus se virent condamner à des peines dérisoires: confiscation du quart des biens pour le "Petit Niçois" et de 5% des biens pour l'"Éclairer". Quant à leurs patrons et à certains de leurs collaborateurs, qui s'étaient rendus coupables d'intelligence avec l'ennemi, aucune poursuite ne fut engagée contre eux.

Les querelles politiques abondèrent (tensions entre les responsables des deux C.D.L. successifs, affaire du préfet Moyon refusé par le Front national parutions de l'"Espoir" et de "La Liberté", problème de l'épuration politique) et elles débouchèrent sur la division de la Résistance, assortie de la coupure entre communistes et socialistes.

Ce fait essentiel caractérise les élections municipales d'avril-mai 1945 où s'affrontèrent surtout la liste commune, patriotique et antifasciste reconduite par le député Virgile Barel, président de la Délégation spéciale, et la liste républicaine, socialiste et de la résistance, conduite par Jacques Cotta, qui l'emporta.

Le succès de Jacques Cotta ne pouvait faire illusion; il était du aux voix modérées de la clientèle médeciniste qui répugnait à porter ses suffrages sur la liste commune.

Le grand vainqueur de ces élections était, bien qu'il ne se fût pas présenté, Jean Médecin, qui obtint quand même 15.000 voix au premier tour et qui comptait de nombreux partisans dans le conseil municipal élu.

Le maintien de la localité dans le modérantisme politique et le retour en force de l'homme qui représentait cette tendance, Jean Médecin, furent amplement démontrés aux

élections cantonales, où le sénateur l'emporta sur le nouveau maire. Un an après la Libération, le médeciniste frappait un grand coup à la porte du pouvoir municipal, occupé quelques mois par un communiste puis par un socialiste.

De Ezio Garibaldi à Jacques Cotta, en passant par Adolphe Tourtou et Virgile Barel, le corps électoral demeurait fidèle à celui qui s'était rallié à Vichy avant d'en être la victime, à celui qui avait affronté le courroux italien et celui de la plupart des résistants.

Malgré les transformations sociales, les transferts de population et les événements douloureux, Nice demeurait le fief de Jean Médecin, lequel fut élu maire en 1947, bouclant ainsi la parenthèse de la Libération.

Jean-Louis PANICACCI.

"La Réforme Régionale et le Référendum du 27 avril 1969"

(ouvrage collectif - 1970 - 550 p. - Edit. Cujas)

Les travaux de l'Institut d'Etudes Politiques sont nombreux et variés. Les géographes connaissent bien les remarquables volumes "Aménagement du territoire et développement régional" dont nous avons déjà rendu compte dans ce bulletin. Mais dans l'ouvrage présenté ici, l'analyse concerne un problème plus spécifiquement politique, la Réforme régionale et le référendum du 27 avril 1969. Ouvrage collectif, il nous apporte une série d'articles regroupés en 5 parties et accompagnés de nombreuses annexes.

La première partie est toute entière consacrée à une étude du préfet P. Camous sur "La genèse du projet gouvernemental" (pp. 13-88). L'auteur s'attache à montrer qu'en 1969 l'idée régionale n'est pas neuve en France et que, au niveau politique, le concept de collectivités régionales est abordé dès le début du XXe siècle. Mais, en liaison avec les transformations structurelles de l'économie française, c'est entre 1940 et 1950 que se fait une évolution plus rapide des idées aboutissant aux premières réalisations à partir de 1950 (IGAMIE, régions de programme, CODER...). L'annonce du référendum en 1968 est donc le résultat d'une "évolution profonde.

La deuxième partie comporte un article de J.L. Bodiguel sur la "Consultation régionale" (pp. 89-194). La procédure de consultation est étudiée et J.L. Bodiguel en montre l'originalité mais aussi le caractère improvisé et ambigu. La méthode suivie lui paraît inadéquate. En tout cas les résultats sont très intéressants à examiner. La SEMA, après avoir classé les opinions et les thèmes, a construit un questionnaire théorique permettant la codification. Aussi pouvons-nous lire une suite de tableaux statistiques montrant les grandes options des personnalités et organismes consultés sur le problème de la régionalisation. On y découvre que la conscience régionale est encore peu affirmée, que sur le plan financier on hésite, refusant l'impôt, et craignant la subvention, et qu'en définitive l'on souhaite une rétrocession par l'Etat d'une partie de ses ressources; on voit également l'at-

-tachment à l'institution préfectorale. Il y a là quantité d'informations et idées intéressantes.

La troisième partie aborde alors "Le projet de réforme régionale" (pp.195-276). Elle nous vaut pour commencer un article d'A.Jourdan sur le "référendum comme procédure d'adoption du projet de réforme régionale" dans lequel sont étudiés les problèmes du choix du référendum et de sa constitutionnalité. Puis il y a une étude de B.Pouyet sur "La région selon le projet de loi référendaire du 27 avril 1969". On y voit clairement ce que le législateur a proposé: une région qui soit une collectivité territoriale spécialisée, c'est-à-dire dotée de la personnalité juridique et financière mais dont le domaine d'action est toujours déterminé par la loi. Il y a également une analyse des institutions régionales (Préfet de région et Conseil régional) qui sont prévues par le texte de loi. Il ne s'agit pas ici d'une simple analyse du projet, encore qu'il soit bien commode d'avoir un guide dans un texte de 9500 mots; on trouve une réflexion critique sur le texte. C'est ainsi que B.Pouyet montre que l'adoption des 21 circonscriptions d'action régionale (plus le cas particulier de la Corse) comme base de découpage régional est peu pensée car cela est en contradiction avec la politique des métropoles d'équilibre.

La quatrième partie est consacrée à "La campagne référendaire et le débat politique" (pp.277-398). Mlle M.F.Souchon étudie la campagne référendaire. Il y a trois phases dans cette campagne. La première est en quelque sorte technique; des débats s'instaurent sur la procédure, sur la forme de la consultation, sur la région, sur le Sénat. La deuxième phase s'ouvre avec la première semaine de la campagne et si les prises de position se précisent, l'ensemble est terne, soulève peu d'intérêt. Tout s'anime avec la deuxième semaine où l'enjeu référendaire est dépassé et où l'opposition découvre la possibilité de son succès. A côté de cet historique de la campagne, il y a trois autres articles sur l'attitude de quelques forces politiques. La position de l'U.D.R. est examinée par P.Lecomte, celle de la S.F.I.O. par J.P. Schneider et J.F.Martin et celle des clubs d'action municipale par H. Dubedout, maire de Grenoble.

La cinquième partie enfin, tire les conclusions de cette analyse en étu-



-diant "L'échec du référendum et les chances de la régionalisation" (pp. 399-535). Dans un premier temps Cl. Leleu examine les résultats du référendum en comparant méthode cartographique et méthode statistique. Il apparaît que la participation électorale a été normale mais que, malgré une grande stabilité de l'électorat gaulliste, le Général de Gaulle est désavoué dans le pays tandis que l'opposition s'est constamment renforcée, d'où l'échec. C'est au professeur J.L. Quermonne qu'il appartient d'ouvrir le débat sur l'avenir en posant la question "La régionalisation au lendemain du référendum". Le problème est d'importance car l'échec du référendum marquera-t-il celui de la régionalisation? M. Quermonne n'en croit rien (et ce avant les déclarations du Président Pompidou) et montre les signes de la "relance". Mais, écrit-il, "il reste que l'échec du référendum aura porté un coup dans l'opinion à la région. Aussi, pour lui survivre, devra-t-elle se démarquer des circonstances qui en ont retardé l'avènement" (pp. 435-36). Ceci implique l'abandon de la voie référendaire, exige une expérimentation et suppose une réforme préalable des collectivités locales de même qu'un choix clair à faire sur les rapports Région-Départements et Régions-Grandes Agglomérations.

Tels sont les principaux thèmes débattus dans ce livre dense. Par ses analyses et ses annexes, il est un instrument de travail très utile d'autant plus qu'il s'enrichit d'une grande clarté dans l'exposé qu'éclaire un index analytique. Il rendra les plus grands services aux étudiants et aux enseignants ainsi qu'à ceux qui veulent juger de ce grand problème français avec sérénité, détaché des contraintes de l'actualité quotidienne.

\*\*

E. DALMASSO

- Les numéros 4/1970, 1/1971, et 3/1971 ont été illustrés par les cartes et croquis exécutés par M. OTTAVI du Laboratoire de Géographie Raoul BLANCHARD.