ARCHIVES DÉPARTEMENTALES

1997 - N°141

RECHERCHES
Alpes-Maritimes et contrées limitrophes
RÉGIONALES

CONSEIL GÉNÉRAL
DES ALPES-MARITIMES

SOMMAIRE

Le désenclavement routier dela vallée du Var du milieu du XIXe à 1930
par Olivier LIBERGE

André Suarès et la tentation méditerranéenne
par Robert PARIENTE

RECHERCHES REGIONALES

Alpes-Maritimes

et

Contrées limitrophes

38e année

Juillet-septembre 1997

N° 141

LE DESENCLAVEMENT ROUTIER DE LA VALLEE DU VAR DU MILIEU DU XIXe A 1930

Olivier LIBERGE

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

Le chemin est la première trace humaine sur le sol, le premier témoignage de civilisation, une création humaine indice de passage de l'homme ; l'histoire du réseau routier est celle de la conquête de son autonomie.

Les Routes de France, A.P.D.P.F., 1959, Paris
sous la direction de G. Michaud

Les communications entre les hommes grâce aux routes et chemins répondent à un besoin et une nécessité d'échanges et de contacts. A l'avènement de l'ère industrielle cette vérité est encore plus criante, or le Comté niçois se trouve être dépourvu de tout réseau routier. Seule une étroite frange littorale, grâce au tourisme hivernal naissant, peut espérer, à terme, connaître un certain développement de ses infrastructures routières.

Le Haut-pays ne peut en espérer autant, les quelques rares projets ayant été, jusqu'à ce milieu du XIXe siècle, voués à l'oubli. Les seuls moyens de communication se limitent donc à de chétives voies muletières non carrossables et dangereuses, accrochées à flancs de montagne et passant par de nombreux cols ou baisses ; chemins dont nos actuels "G.R." (sentier de grande randonnée) en sont les vestiges.

Nous verrons ici les raisons d'une telle incurie dans le domaine des voies de communications et ce plus particulièrement pour la vallée du Var.

Le cas de la vallée du Var est digne d'intérêt pour plusieurs raisons :

- l'importance des populations intéressées, la vallée du Var étant la plus peuplée de toutes les vallées du Haut-pays niçois.
- La vocation de voie centrale qu'elle offre, puisque donnant accès aux vallées de l'Estéron, de la Vésubie, de la Tinée, au plateau de Beuil et au département des Alpes de Haute Provence. Vocation de voie centrale confirmée par la construction du chemin de fer reliant Nice à Digne et par les constantes améliorations qui lui sont encore apportées de nos jours (voie expresse dans le défilé du Chaudan, créations de nombreux passages à trois voies, projet de doublement de la chaussé dans la plaine du Var).
- La construction de la route du Var contient les éléments et problèmes qu'ont pu rencontrer, dans un sens général, les autres travaux dans les différentes vallées du Haut pays niçois.

Cet historique du désenclavement routier de la vallée du Var aide à mieux saisir l'isolement total dans lequel ont été tenues les populations locales du fait de la pénurie de moyens de communication, pénurie entraînant des conditions de vie précaires. La nature hostile, d'un point de vue tant physique que climatique, de cette région, casse de fait le jugement touristique actuel qui voudrait réduire cette région à une image simpliste de pays "béni des Dieux".

En prenant conscience de l'importance et de la difficulté d'une telle entreprise, on perçoit également la nature des hommes qui ont pris part à la construction de la route ; autochtones dans leur grande majorité [1] ils démentent, par leur force de travail dans des conditions naturelles hostiles, l'imagerie traditionnelle et artificielle du Provençal que l'on aime à dépeindre comme étant peu apte au labeur. L'importante proportion d'ouvrages d'art construits (murs de soutènement, de contre-rives, digues, ponts...) sur une aussi grande distance, près de 130 kilomètres, distingue cette route, comme l'ensemble des routes de vallées du Haut pays niçois, des autres voies établies dans les autres vallées alpines,

[1] Une délibération du Conseil général, datée du 23 août 1894, porte la proportion des ouvriers étrangers à 1/10e de la masse salariale totale.

notamment en Savoie et Dauphiné ; ces dernières plus larges et plus évasées permettent d'établir la route immédiatement en fond de vallée sans grande difficulté, du moins sur la majeure partie de son parcours. Ces nombreux détails forment un ensemble nous permettant d'apprécier à sa juste valeur le formidable exploit technique réalisé et, de là l'importance des enjeux.

Par l'étude approfondie des travaux réalisés et la connaissance des nombreuses difficultés rencontrées et toujours surmontées, on saisit le caractère indispensable d'une telle entreprise pour ce pays où le mode de vie général n'avait pratiquement pas changé depuis des siècles. La route est le premier lien tangible qui ait permis la mise en rapport de ces contrées avec la civilisation moderne.

LES PROJETS SARDES

Si ce n'est la décision du duc de Savoie Philibert II (1480-1504) d'établir une route le long de la vallée du Var vers la fin du XVe siècle (1497-1499), projet avorté par suite de son décès prématuré lors d'un accident de chasse en 1504, rien ne fut plus jamais envisagé pour relier Puget-Théniers à Nice jusqu'à la période du Consulat et sous le Ier Empire, où les aléas du temps ne permirent pas de réalisation concrète. Ce n'est donc que sous la Restauration Sarde que les projets aboutissent, non sans difficultés d'ailleurs puisqu'il faut attendre 1849 pour qu'une décision ferme soit prise quant à l'établissement d'une voie carrossable le long de la vallée du Var. Jusqu'alors, et pendant encore quelques années en attendant l'achèvement des travaux, seul un sentier muletier périlleux permet de joindre, par les montagnes, les villages de la vallée du Var à Nice.

• Le sentier muletier de Nice à Guillaumes

Comme toutes les voies de communication reliant Nice à son arrière-pays, la route dite de la "vallée du Var" prend son départ dans les vallons du nord de Nice[2] soit par Magnan, soit par Saint-André. De là, on gagne Aspremont (330m), Castagniers et la Roquette-sur-Var pour ensuite descendre dans la vallée du Var sur Saint-Martin. Après avoir passé le fleuve à gué ou sur les épaules d'habitants du village moyennant rétribution, on monte sur Gilette[3], puis Revest-les-Roches où le chemin longe le versant sud du Mont Vial jusqu'au col Saint-Raphaël (876m), en passant par Toudon et Ascros (1 150m). De ce col, on descend sur Puget-Théniers (410m). Si l'on n'a pas eu d'éboulis ou parties du chemin emportées, il aura fallu 16 à 17 heures pour atteindre ce point. Pour continuer sur Guillaumes, il faut emprunter le sentier qui suit le vallon de la Roudoule et passe par La Croix et Léouve. On arrive alors au col de Roua (1 282m) qui permet d'accéder aux villages d'Amen (1 346m) et de Villetalle (1 052m) d'où l'on descend sur Guillaumes (800m). On a alors marché 24 heures depuis Nice [4], en ayant parcouru plus de 90 kilomètres d'un sentier escarpé aux montées et descentes rapides.

De fait, il est plus aisé pour les populations du Haut-Var de commercer et établir des échanges avec le Haut Verdon (par le col des Champs) et la Haute Ubaye (par le col de la Cayolle) qu'avec la capitale du Comté.

---

[2] Les vallons niçois sont déclarés chemins publics d'après les statuts locaux.

[3] Après la rectification de frontière de 1760, un autre itinéraire fut envisagé par la vallée de l'Estéron, mais il fut abandonné.

[4] Il faut marcher durant 3 heures encore pour atteindre Entraunes.

Ce sentier, impraticable aux chevaux et décrit comme extrêmement périlleux, ne peut pas être considéré comme une véritable voie de communication, c'est-à-dire comme un chemin d'une bonne viabilité et capable de relier le plus rapidement possible les deux points situés à chacune de ses extrémités. Il s'apparente en fait plus à une suite de liaisons de village à village d'un entretien approximatif et irrégulier, étant à la charge des communautés d'habitants sous forme de corvée. Dans ses portions les plus élevées en altitude, ce chemin devient impraticable en hiver lorsque les chutes de neige sont abondantes ; villages et hameaux sont alors totalement isolés, obligeant les populations locales à mener une vie autarcique.

C'est sous le Consulat que la première étude poussée sur l'état des voies de communication dans le pays niçois est effectuée : "le docteur Fodéré est chargé en octobre 1801 de parcourir le département, recueillir tous les renseignements et faire toutes les observations statistiques, physiques, etc..."[5]. Il y décrit d'ailleurs le sentier muletier de la vallée du Var, qu'il classe parmi les routes départementales (au même titre que les sentiers de la Tinée et de la Vésubie), "parce que parcourant tout le département et absolument nécessaire pour faire communiquer ses extrémités avec son chef-lieu"[6]. Malgré ces bonnes volontés et divers avant-projets sous l'Empire, il faudra attendre la Restauration Sarde pour voir la mise en chantier des premiers travaux d'amélioration.

• Les prémices d'une amélioration

Le premier projet de construction d'une voie carrossable est adopté par le congrès provincial le 20 mars 1820 ; paradoxalement il n'est pas de bon augure pour ce qui est des espoirs d'une amélioration de l'ensemble du réseau de communication des hautes vallées niçoises. Bien que reconnaissant l'importance que pourrait jouer l'établissement de routes carrossables dans chacune des trois grandes vallées de l'arrière-pays niçois (Var, Tinée et Vésubie), le congrès opte, pour des raisons de coût, pour l'établissement d'une voie unique et centrale ayant pour extrémités Nice et Saint-Etienne de Tinée. Cette décision hypothèque gravement l'avenir des voies de communication dans les autres vallées puisqu'il est prévu que toutes les ressources de la Province dans ce domaine soient dévolues à la construction de cette route dite "de la Tinée". La première tranche de travaux à exécuter est comprise entre Nice et Levens, soit sur une longueur de 20 kilomètres, et les premiers travaux sont entrepris en 1827[7].

C'est en 1832 qu'est évoquée pour la première fois la possibilité d'une amélioration des communications le long de la vallée du Var. Le nouvel Intendant général du roi dans la Province, le comte Fernex, après une tournée de vingt jours dans les trente-cinq communes jouxtant les cours du Var et de la Tinée signale au ministère de l'Intérieur à Turin l'état lamentable des voies de communication le long de ces vallées, le danger qu'elles font encourir aux populations et l'impossibilité qu'elles ont à commercer entre elles. Il s'oppose au projet d'une route unique et centrale passant par la Tinée et préfère envisager l'établissement de routes pour chacune des vallées de la Province, quitte à ce qu'elles ne soient que muletières. Le comte dresse même une ébauche d'avant-projet ; il préconise ainsi la création d'une voie muletière de 2 mètres de largeur établie entre Guillaumes et Massoins, et passant par Puget-Théniers. A Massoins ce sentier se joindrait à celui de la Tinée pour former un chemin commun jusqu'à Levens, d'où l'on rallierait Nice par la toute nouvelle voie carrossable en

---

[5] *Nice Historique*, juillet-août 1936, n°4, page 100.
[6] *Idem*, page 100.
[7] Ils ne seront achevés qu'en 1842, bien que ce tronçon soit considéré comme le plus aisé à exécuter.

construction depuis 1827 sur une longueur de 20 kilomètres. La construction de ces sentiers y est décrite comme étant aisée et peu coûteuse puisque qu'on conserverait la pente du fleuve. Les distances (toujours calculées en heures) seraient ainsi réduites de moitié et l'on éviterait "de voir noyer encore d'autres malheureux en guayant (sic) les rivières, ni d'en apprendre la ruine par la chute trop fréquente de leurs mulets dans les précipices".

Sur demande du comte Fernex un premier rapport sur l'établissement éventuel de tels sentiers est produit en 1833 ; la partie commune des routes du Var et de la Tinée entre Levens et la limite de la commune d'Utelle serait longue de 8,5 kilomètres ; de là partirait deux sentiers, l'un jusqu'à Puget-Théniers (long de 24,6 km), et l'autre jusqu'à Saint-Etienne de Tinée (57,5% pour les communes de la Tinée et 12,5% pour les communes du Var), 15% à la charge du Gouvernement sarde soit 25 000 lires, 10% à la charge de la Province et 5% à la charge de la ville de Nice.

Le 4 février 1835 le projet de construction du sentier muletier de la Tinée, d'une largeur de 2 mètres, est approuvé. La réalisation de cette voie va de pair avec l'abandon du projet d'une route carrossable centrale unique passant par la vallée de la Tinée. Un premier tronçon de la voie muletière de la Tinée est mis en chantier dès mai 1840, il s'agit des travaux de percement du défilé du Chaudan qui servent autant les intérêts de la vallée de la Tinée en terme de communication que ceux de la vallée du Var. Le sentier se développe sur une longueur de 16 306 mètres entre le hameau du Chaudan et le village de Roussilon (vallée de la Tinée). Les travaux sont menés avec activité et une voie de 2 mètres de largeur est livrée à la circulation le 2 mars 1842 ; sa réception définitive ayant lieu le 2 juillet 1844. La dépense totale s'élève à 240 000 lires, somme entièrement à la charge des communes des vallées du Var et de la Tinée.

En 1844, l'étude sur le tracé d'un sentier muletier dans la vallée du Var s'est affinée [8] et prévoit l'union des communes de la vallée du Var [9] au sein d'un même consortium financier. La durée des travaux est évaluée à huit années. Cependant rien n'a encore pu être décidé par suite d'une controverse sur le meilleur tracé à adopter pour l'établissement de ce sentier. Une étude envisageant une liaison de Nice à Puget-Théniers par la vallée de l'Estéron[10] est proposée et soutenue MM. Escoffier et Garel[11], qui s'opposent ainsi à l'ingénieur Fricéro, partisan d'un projet d'embranchement suivant le cours du Var depuis la Mescla jusqu'à Puget-Théniers. Le 17 août 1845 un mémoire argumenté clôt ce débat en rejetant de manière définitive le passage de la route du Var par l'Estéron. Le terme même de "route du Var passant par l'Estéron" figure d'ailleurs le ridicule d'un tel projet, puisqu'il revient en fait à dire que l'on évite la vallée du Var pour mieux la desservir.

Le 30 mai 1849 le Conseil provincial réunit toutes les communes intéressées [12] par le projet d'une route dans la vallée du Var au sein d'un même consortium. Le plan général prévoit l'établissement d'une route entre le pont de Saint-Laurent du Var et Puget-Théniers. Cette voie doit avoir une largeur totale de 5,60 mètres dont une chaussée de 4 mètres de large.

---

[8] Le parcours de Nice à Puget-Théniers serait raccourci de trois heures et le coût des transports abaissé de moitié. Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 1366.

[9] Malaussène, Massoins, Villars, Touët-de-Beuil, Puget-Théniers, La Croix, Guillaumes, Entraunes, Thiéry, Lieuche, Rigaud, Puget-Rostang, Auvare, Saint-Léger, La Roquette-Saint-Martin, Utelle.

[10] Un pont de 200 mètres enjamberait le Var à Saint-Martin, de là on continuerait sur Gilette, Roquestéron, La Penne, le col Saint-Raphaël et Puget-Théniers. Archives départementales des Alpes-Maritimes, Fonds sarde, 345 I.

[11] Respectivement membre du Conseil provincial et juge.

[12] Malaussène, Massoins, Villars, Touët-de-Beuil, Puget-Théniers, La Croix, Entraunes, Thiéry, Lieuche, Rigaud, Puget-Rostang, Auvare, Saint-Léger, La Roquette-Saint-Martin, Utelle.

Dans le détail, le tracé général se décompose en plusieurs tronçons : entre le pont de Saint-Laurent et Baus-Roux sur 20,8 km dont 9,7 km sont déjà exécutés [13] ; de Baus-Roux au confluent de la Tinée et du Var, ouvert en 1842 avec 2 mètres de largeur, il y est prévu des améliorations et notamment la construction du pont sur la Vésubie et d'un autre de 30 mètres d'ouverture ; de la Mescla au vieux pont de Malaussène sur 7 170 mètres. Pour les ouvrages d'art, on signalera deux ponts de 45 et 60 mètres d'ouverture ; du vieux pont de Malaussène à Puget-Théniers sur 20,4 km. La plus grande partie à 50 mètres au-dessus du lit du Var ; un tronçon devant poursuivre jusqu'à Guillaumes est envisagé, mais il n'est même pas encore à l'étude. La répartition des dépenses pour la construction de Baus-Roux à Puget-Théniers est à la charge de la province pour 38%, du gouvernement sarde pour 25%, des municipalités du consortium du Var pour 23%, de Nice pour 10% et des communes pour 4%.

Le tronçon commun au Var et à la Tinée entre Baus-Roux et le confluent, à la Mescla, bien que déjà construit, requiert une dépense de 293 907,35 lires afin de porter la route à une largeur de 5 mètres (3,60 m par endroits) dont 4 mètres de chaussée.

Si d'un point de vue purement technique le projet semble abouti, de nombreux problèmes d'ordre essentiellement financier ne vont pas tarder à se poser. Dans sa session d'automne 1850 le conseil municipal de Puget-Théniers clot sa délibération sur l'impossibilité de la commune de payer sa quote-part. Par ses conclusions ce conseil s'est fait l'écho des aspirations et des espoirs de l'ensemble des communes de la vallée du Var. Le caractère indispensable d'une route longeant le Var n'est plus à mettre en doute ; elle seule "donnerait une nouvelle vie à ces malheureuses communes jetées dans l'oubli le plus absolu depuis si longtemps"[14]. C'est pourquoi une aide plus massive est demandée au gouvernement sarde "en lui offrant en correspectivité la renonciation en sa faveur au seul privilège qui nous reste (...), le port-franc (...)"[15]. Si le port-franc de Nice est aboli le 16 juin 1851, il faut attendre le 26 juin 1853 pour qu'une loi établisse les contreparties accordées aux populations, celles-ci n'ont pas l'ampleur escomptée et fixent, de façon assez arbitraire d'ailleurs, à 4 millions de francs échelonnés sur dix ans, la dépense nécessaire à l'établissement de quatre liaisons routières dans le Comté (Var, Tinée, Estéron, Vésubie). L'Etat promet de concourir pour moitié à la dépense et d'avancer aux communes et à l'arrondissement, sous forme d'emprunt à un taux de 5% l'an, une somme de 800 000 francs. Pour l'association de la vallée du Var, la moitié de la dépense qui leur incombe (couverte à 40% par l'emprunt) est supportée à parts égales entre les communes et l'arrondissement [16]

Les premiers travaux, d'une longueur de 7 km, débutent en novembre 1854 sur la section comprise entre la Mescla et le pont suspendu de Malaussène. Ils sont achevés en 1858. En mai 1856 de nouveaux travaux sont entrepris, l'un concerne le défilé du Chaudan (longueur 9,3 km), et l'autre le tronçon allant du pont de Maulaussène au pont de l'Ablé (longueur 2 km). Mais des problèmes financiers se font jour à compter du mois d'avril 1859 et l'entreprise est déclarée en faillite en août 1859. Les travaux sont alors achevés en régie [17] en mai 1860 pour la section du défilé du Chaudan et en juin 1860 pour la section allant du pont de Malaussène au pont de l'Ablé. En octobre 1857 débutent les travaux entre le pont de l'Ablé et le Cians (longueur 10 km) et à la date du rattachement du comté de Nice à la France 6,3 km sont en cours de construction, soit du pont de l'Ablé au plan Souteyran. La route sera livrée en

---

[13] Etablie en endiguement la voie se limite à un chemin de fer à traction animale peu utilisé (Cf. I B 3 *Les tentatives d'endiguement du Var*).

[14] Archives départementales des Alpes-Maritimes, Fonds sarde, 345 I.

[15] *Idem.*

[16] Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 1041.

[17] L'administration continue elle-même les travaux, au frais de l'entrepreneur.

février 1863. Les ultimes travaux consistent en la construction d'un pont suspendu de 67 mètres d'ouverture au lieu-dit de la Mescla [18]. Ils débutent en août 1858 et s'achèvent en régie quelques jours après le rattachement du comté de Nice à la France, le 26 juin 1860. Dans le même temps, un projet de route menant jusqu'à Guillaumes est soumis aux communes. Mais il soulève des problèmes d'ordres politique et militaire, car en suivant la vallée du Var elle passerait donc par la France, faisant encourir aux communications du comté un risque, mettant ainsi sa défense à la merci d'une action hostile française.

A la date du rattachement de Nice à la France, la route longeant le Var se limite à un tronçon compris entre Baus-Roux et le pont de l'Ablé, soit un parcours de 18,4 km sur les 51,4 km séparant Baux-Roux de Guillaumes (non-compris l'enclave dans les Basses-Alpes). Le tronçon du pont de l'Ablé au Cians est encore en cours d'exécution. La situation des dépenses des entreprises sardes au 14 juin 1860 est la suivante :

Section	Longueur en mètres	Dépense en francs	Prix du mètre en francs	Année de début des travaux
Tronçon du Chaudan [19]	9 279,50	384 572,50	41,44	1856
Pont suspendu de la Mescla	67	66 649,71	994,77	1854
De la Mescla au pont de Maulaussène	7 014	256 015,60	36,50	1854
De Malaussène au pont de l'Ablé	2 080,60	173 996,40	83,62	1856
Du pont de l'Ablé aux Gorges du Cians[20]	6 290	181 868	28,91	1857
TOTAL	24 731,10	1 063 101,96	42,99	1854

On peut ainsi noter les 11 000 mètres de voie de communication construits sur la digue du Var, consistant en "un petit chemin de fer, très primitif (...) et qui, remorqué à la montée par un mulet, redescendait par son propre poids"[21] entre Baux-Roux et la Manda. Mais les muletiers provenant des vallées "continuaient à suivre, à partir de Saint-Martin du Var, les anciens chemins qui les menaient à Nice par les hauteurs de Bellet"[22].

• Les tentatives d'endiguement du Var

Alors qu'au début du XVIIIe siècle le Var est encore décrit comme un "fleuve coulant dans la partie basse de son cours, entre deux rives relativement peu distantes formées

[18] Au confluent du Var et de la Tinée.
[19] Elargissement du chemin à 5 mètres.
[20] Entreprise en cours d'exécution.
[21] Nice Historique, janvier-mars 1954, page 14.
[22] *Idem*, page 14.

par des dépôts d'alluvions"[23], au XIXe siècle la largeur séparant les deux rives atteint presque le pied des collines. Cette corrosion s'explique par "une variation de régime (...) attribuée au déboisement des montagnes" [24] mais aussi de la basse vallée où cela a occasionné un ameublissement des sols. A terme, les terrains fertiles auraient inéluctablement été emportés par le fleuve. Un endiguement s'avère donc nécessaire et le 27 août 1825 un traité entre la France et la Sardaigne est conclu. Il délimite "deux lignes latérales, situées à 500 mètres l'une de l'autre"[25], donnant ainsi la faculté à chacune des parties d'établir des travaux d'endiguement dans les limites fixées. En vue de l'établissement de tels travaux sur la rive sarde, pas moins de treize projets vont voir le jour. Il s'ensuivra une vague de spéculation et il faudra attendre 1837 pour que celle-ci soit éloignée et qu'un projet soit adopté. Il est très ambitieux puisqu'il prévoie la construction d'une digue continue tout le long de la rive gauche du fleuve. D'une longueur de 23 km, elle s'étendrait entre Baux-Roux et la mer et aurait une largeur en couronne [26] de 7 mètres. Les premiers travaux débutent en février 1845 et consistent en l'exécution d'une première section d'environ 11 km, de Baux-Roux à la Manda. Mais très rapidement l'entreprise est assaillie par de sérieux problèmes financiers et en avril 1845 un nouvel entrepreneur vient se joindre aux travaux. Dans le courant de l'année 1846 c'est la rupture, un seul restant alors en charge des travaux. Mais en raison de problèmes financiers, en 1851 le chantier s'arrête laissant la place à une longue période de procès.

Finalement, en février 1857, les travaux sont gérés par une commission administrative qui poursuit plus avant expertises et études sur des terrains de la concession"[27]. Un nouvel accord entre Français et Sardes est donc conclu, ces derniers voyant leur latérale reportée dans le fleuve à 300 mètres en avant de la latérale française, la largeur du lit étant elle-même réduite. En contrepartie l'Etat Sarde doit s'acquitter du paiement d'une somme de 150 000 Francs envers la France. Mais les travaux n'ont toujours pas repris à la date de l'annexion de Nice à la France ; la digue n'étant alors que partiellement achevée entre Baus-Roux et La Manda. La dépense est de 1 644 677.13 francs contre 1 300 000 francs lors de l'évaluation et les travaux effectués sont très insuffisants, puisqu'il l'Etat français devra investir encore 877 075.94 francs pour achever cette section.

LES RAISONS D'UN ECHEC

• Un relief tourmenté

"Le relief est, de toutes les données naturelles, celle dont l'influence est la plus sensible sur l'établissement des voies de communication."[28] La nature hostile et tourmentée du relief du Comté de Nice explique donc en grande partie les retard et difficultés d'établissement de voies de communication carrossables dans l'arrière-pays niçois en général, et le long de la vallée du Var en particulier.

La montagne est le type de relief omniprésent le long de la vallée du Var, encadrant et cloisonnant le fleuve depuis sa source jusqu'à son embouchure. Le Haut-Var est fermé au

---

[23] M.Vigan, *Mémoire historique et technique sur les travaux d'endiguement et de colmatage de la rive gauche du Var*, 1872, tome III, page 330.
[24] M. Vigan, *op. cit*., tome III, pages 335-336.
[25] M. Vigna, *op. cit*., tome III, page 339.
[26] Partie supérieure de la digue. Par la suite elle servira de base à la route et à la voie ferrée.
[27] M.Vigan, *op. cit*., Tome III, pages 345-346.
[28] J.P. Baudouin, *Géographie des transports de la région niçoise*, 1965, page 2.

nord par une succession de hauts sommets dépassant ou proches des 2 800 mètres, seul le Col de la Cayolle (2 327 m) permet de communiquer avec la vallée de l'Ubaye.

A l'ouest la vallée est cloisonnée par une barrière ininterrompue de montagnes sur 25 km. Cette chaîne, d'une orientation nord-sud, est délimitée au nord par le Sommet des Garets (2 817 m) et au sud par la Tête de Travers (2 159 m), à hauteur de Daluis. Entre ces sommets se succèdent des monts infranchissables que l'on ne peut passer qu'au Col des Champs (2 191 m) afin de rejoindre le Haut Verdon.

Sur l'est on soulignera l'existence de deux chaînes distinctes, l'une au nord de Guillaumes et l'autre au sud de ce même point. La première décrit un arc de cercle convexe d'orientation nord-sud-est, délimitée au nord par la Tête de Sanguinière (2 862 m) et au sud-est par le mont Mounier (2 817 m). Entre eux s'étend une ligne de crêtes d'une altitude proche ou supérieure à 2 500 mètres. Seuls de profonds vallons permettent d'accéder à trois cols élevés donnant accès à la vallée de la Tinée : Gialorgue (2 522 m), Pal (2 208 m) et Crous (2 208 m).

A Guillaumes le vallon du torrent le Tuébi permet l'accès au plateau de Beuil à 1 500 mètres d'altitude. Dans la partie inférieure du Haut-Var s'allonge une crête ininterrompue sur un peu plus de 10 km, d'une orientation nord-est-sud-ouest partant de la tête de la Colombière (2 065 m), à hauteur de Villetalle, pour finir à la Tête de Pibossan (1 618m), au-dessus de Saint-Léger. Bien que relevant de la moyenne montagne, cette crête ne peut être franchie qu'aux cols de Roua (1 282 m) et de Saint-Léger (1 070 m), ceux-ci menant à Puget-Théniers.

De la confluence du Var et du torrent le Coulomp à la Mescla on est dans les Préalpes niçoises qui prennent un pli ouest-est sur près de 30 km, du Contents (1 588 m) au Mont Vial (1 550 m), cette barrière constituant un obstacle important qu'on ne peut franchir qu'en de rares points et avec difficulté : aux cols de Félins (930 m) et de Saint Raphaël (870 m) et aux baisses de Rouberel (1 017 m), d'Ascros (1 195 m) et des Colettes (1 269 m).

A la Mescla la vallée se heurte aux montagnes de la Madone d'Utelle (1 198 m), séparant Tinée et Vésubie, d'une orientation nord-sud sur plus de 5 km, jusqu'à la Vésubie. La vallée garde alors cette orientation jusqu'à son embouchure, entourée à l'est comme à l'ouest d'une chaîne de petites montagnes avoisinant les 800 mètres d'altitudes sur plus de 10 km pour ensuite décroître progressivement jusqu'à la mer sur 10 km également.

Après avoir quitté la plaine alluvionnaire du Var (d'une largeur moyenne de 1 000 mètres), située entre son embouchure et Saint-Martin-du-Var et s'étendant sur 20 km, on commence à pénétrer dans un vallon qui, dès le Plan du Var, prend des allures de gorges. C'est le Défilé du Chaudan, qui prend fin à la Mescla. D'une longueur de 7 km, ce défilé n'excède pas 130 mètres de largeur et se voit réduit à 20 mètres dans sa partie la plus étroite. Le fleuve est alors entouré de hautes falaises calcaires le surplombant de près de 300 mètres.

De la Mescla au pont de Gueydan, la vallée quitte son axe sud-nord pour s'orienter plein ouest sur une distance de 37 km. Passé Malaussène, "les murailles abruptes s'adoucissent, et aux escarpements succèdent des pentes moins accentuées."[29] La vallée ne cesse alors de s'élargir jusqu'à Entrevaux et atteint une largeur de 600 mètres environ. Là, un court défilé rocheux pince la vallée, où le fleuve se fraie un chemin dans un court passage d'à peine 15 à 20 mètres de largeur. Après s'être de nouveau élargie, la vallée se rétrécie encore en un étroit verrou de 15 mètres de largeur, au pont des Cornillons. Mille mètres plus loin, au confluent avec le torrent Coulomp, le Var franchit un autre verrou de 20 à 25 mètres de largeur. Le lit du fleuve est alors à une altitude de 537 mètres.

---

[29] H. Ferrand et P. Guitton, *La route des Alpes françaises*, 1947, page 17.

Deux mille mètres en amont on passe Enriez où la vallée prend une direction sud-ouest-nord-est. Elle s'élargit alors brutalement et se trouve entourée de pentes plus douces jusqu'au hameau de la Salette. Là les pentes se font plus abruptes et forment, 2 km en amont, les Gorges de Daluis, véritable canyon où le lit du Var n'excède jamais 20 mètres de largeur sur plus 3 km. Les parois de roches argileuses tombant en à-pic de 150 à 200 mètres ferment brièvement la vallée. Puis celle-ci s'élargit et prend une direction sud-est-nord-ouest jusqu'au-dessus de Saint-Martin-d'Entraunes, 1.5 km en amont, à une altitude de 1 087 mètres, le Var doit forcer son passage au Rocher de Bramus. "Le profil général de la vallée prend alors une pente plus accentuée"[30] et le lit du fleuve n'est plus que celui d'un torrent. Il en est ainsi sur une distance de 10 km jusqu'à la source du Var (1 800 m), 550 mètres en aval du Col de la Cayolle (2 352 m).

Si les journées de précipitations demeurent peu nombreuses (moins de 100 jours en moyenne), elles sont en revanche importantes par la quantité d'eau tombée puisqu'elle n'est jamais inférieure à 850 mm/m2 par an, pouvant même atteindre 2 000 mm/m2 sur les hauts sommets. A l'abondance des pluies s'ajoute leur irrégularité, créant ainsi de brusques crues du Var et de ses affluents. Des cours d'eau asséchés deviennent en quelques dizaines de minutes d'impétueux torrents charriant tout obstacle sur leur passage. Le régime du fleuve et de ses affluents [31]se trouve ainsi être entièrement soumis aux aléas météorologiques, ceux-ci variant de manière importante d'un mois à l'autre, comme d'année en année. L'extrême cloisonnement de la vallée du Var par les montagnes environnantes, aux pentes à forte déclivité ou abruptes, le caractère imprévisible et rapide des crues du fleuve et de ses affluents, ainsi que les fortes pluies où la fonte des neiges rendent tout aménagement routier dans cette vallée coûteux et périlleux.

Une voie carrossable, d'une largeur minimum de 4 à 5 mètres, demande d'importants ouvrages de défense contre les eaux sur pratiquement toute la longueur du parcours. De même en de nombreux points il s'agit d'attaquer la roche par mines ou par pic afin de s'y frayer un passage ou d'y établir un tunnel. Ponts et aqueducs sont de même indispensables à l'écoulement et au franchissement des nombreux et impétueux torrents se jetant dans le Var. La construction de tous ces ouvrages d'art demande tant au niveau financier que technique des moyens considérables dans lesquels tout engagement laisse supposer des dépassements budgétaires liés aux multiples imprévus d'ordre naturel que nous venons de voir.

• Un manque de volonté politique

En se référant à la partie précédente, on comprend bien le formidable rempart naturel que représente la vallée du Var, alors frontière entre l'Etat Sarde et la France : un relief général escarpé et formant barrière, un fond de vallée fermé en plusieurs endroits par des verrous naturels et des défilés infranchissables. Alors que bien souvent les vallées sont définies d'un point du vue militaire comme des axes propices à une pénétration rapide, le caractère sauvage et hostile de la vallée du Var fait d'elle un obstacle naturel redoutable et jusqu'à lors inviolé.

Le projet napoléonien, sous le Premier Empire, d'établir une route carrossable reliant Nice à Lyon et Paris (Via Digne) par la vallée du Var s'inscrit d'ailleurs dans une logique toute militaire : cet axe apparaît comme étant le plus aisé et le plus rapide à emprunter, en

---

[30] H. Ferrand et P. Guiton, *op cit*, page 30

[31] L'Esteron, la Vésubie et la Tinée. On peut dénombrer un peu plus de 130 torrents d'un débit plus ou moins régulier, dont trois d'importance : le Cians, le Coulomp, et le Tuébi.

tous temps et toutes saisons, pour accéder à l'Italie. en effet, on n'aurait plus alors à passer par les grands cols des Alpes, impraticables en hiver. Sur tout le parcours aucun des cols à franchir jusqu'à Nice n'excède 1 200 mètres d'altitude, que l'on passe indifféremment par Valence ou Grenoble. Or plus facilement on atteint Nice, plus facilement on peut rejoindre la riche plaine du Pô et Turin, grâce à la route du Col de Tende [32]qui relie Nice à la capitale sarde. La possibilité d'atteindre cette route présente plusieurs avantages d'un point du vue militaire, celle-ci est carrossable sur toute sa longueur ; le passage par le Col de Tende(1 871 m) est, avec celui de Montgenèvre (1 850 m, le moins élevé de l'arc alpin franco-italien ; la position méridionale du col le rend praticable près de six mois dans l'année (de juin à novembre) ; l'accès à la plaine du Pô, une fois le col atteint , est rapide puisqu'il suffit de parcourir une trentaine de kilomètres par la courte vallée de la Vermenagna pour y déboucher.

Une voie carrossable empruntant la vallée du Var mettrait Nice et la France en contact direct, créant ainsi un axe possible pour une invasion plus aisée et massive des Français. Or une fois Nice atteinte, il est tout aussi aisé d'emprunter la route du Col de Tende, qui à son tour devient un axe d'invasion débouchant directement sur Turin. Une telle situation mettrait l'Etat sarde dans une situation militaire précaire, surtout face à un envahisseur potentiel qui ne serait autre que le puissant voisin français. Plus que la défense de la seule province niçoise, l'établissement d'une route en relation directe avec la France le long de la vallée du Var pourrait mettre en péril l'existence même du royaume Sarde.

Par son relief et son absence de voies de communication, le Comté de Nice s'offre comme un véritable rempart naturel qu'il convient de garder en l'état. En 1834 le comte de l'Escarène, Niçois de vieille souche et alors ministre de l'Intérieur à Turin souligne d'ailleurs à l'Intendant Général Fernex, qui tente de développer les voies de communication dans le Comté niçois, "l'opposition des autorités militaires à l'ouverture des routes de ce côté des Alpes."[33] Ayant saisi les impératifs supérieurs de la défense, Fernex avait déjà prévu "pour ne pas offusquer les militaires, qu'il limitait sa route à une chétive communication"[34]. Pour cette même raison il n'ose évoquer dans son premier rapport (1832) la possibilité de continuer la route muletière sur la France par la vallée du Var, en l'arrêtant à Puget-Théniers, et va même jusqu'à accepter l'éventualité de ne mener la route de la Tinée qu'à Isola et non Saint-Etienne. Par cette stratégie de petits pas mesurés, propre à ne pas froisser les autorités militaires, le comte Fernex parvient tout de même à faire accepter ses vues auprès des instances royales, par le relais du comte de l'Escarène et du comte de Cimiez, Benoît Andreis, natif de Saint-Etienne-de-Tinée et sénateur, membre du Conseil d'Etat à Turin. Mais c'est plus de trente ans qu'il aura fallu attendre pour voir la situation évoluer de manière irréversible, grâce à la loi du 26 juin 1853.

Les impératifs de défense du territoire peuvent être tenus pour principaux responsables, jusqu'en 1832, de la mise sous silence de l'état des voies de communication dans la vallée du Var, état qui fait dire à l'abbé Niel en 1848 que cette vallée "à part Entrevaux en France, n'a fait aucun progrès, en fait de routes depuis les temps druidiques[35]. En 1852, l'Ingénieur en chef Dogliotti témoigne parfaitement de la dure réalité dans laquelle ont été confinées les populations locales et tout le Comté : "(...) comme nos montagnes ont été

---

[32] Cette voie carrossable, terminée en 1792, commence par suivre la vallée du Paillon, puis elle s'oriente sur le Col de Nice (412 m d'alt), puis le Col de Braus (1 002 m d'alt) d'où elle descend sur Sospel (338 m d'alt), pour remonter par le Col de Brouis (879 m d'alt), et se descendre sur Breil (300 m d'alt). Suivant la Roya, la route passe par le Col de Tende (1871 mètres) pour aboutir à Cunéo et plus loin Turin.

[33] Nice Historique, janvier-mars 1954, page 9.

[34] *Idem*, page 10.

[35] *Idem*, page 16

le rempart du royaume, les poitrines de nos ancêtres ont toujours protégé les provinces voisines contre l'annexion ennemie."[36]

La montagne niçoise, qui représente près des deux tiers de la population totale du Comté en 1850[37], demeure dans un état de grande pauvreté. L'importance du peuplement des vallées (dont la densité est une des plus élevées dans toutes les Alpes françaises) et les difficultés liées à la nature du terrain et du climat hivernal ont tourné la quasi-totalité de la production vers une stricte économie de subsistance. L'agriculture est donc l'activité essentielle et chaque commune veille à pouvoir être en mesure de répondre au maximum à ses besoins nourriciers, les échanges étant peu favorisés par la nature hostile du relief et le total manque de moyens de communication. On retrouve ainsi les mêmes types et les mêmes modèles de culture pour les différentes communes de l'Arrière -pays niçois : "Le village (...) est entouré de jardins nourriciers. Au-delà s'étendent les cultures de la trilogie méditerranéenne : céréales, vignes et oliviers. Plus loin, les troupeaux se déplacent entre les basses terres répulsives où stagnent les eaux malsaines et les sommets parcourus en été"[38].

On trouve également châtaigniers, pour la fabrication de la farine, figuiers, dont les fruits sont souvent un substitut au pain, et légumes. Mais la pauvreté des sols, la nature hostile du terrain et la rigueur du climat dans les plus hautes vallées ne permettent pas d'avoir une production susceptible d'un véritable commerce. Les transactions ne se font quasiment qu'entre communes aux besoins complémentaires et prennent plus une allure de troc que de réel commerce, le Haut-pays apportant les produits tirés de l'élevage (viande, lait, fromage) au Moyen-pays et au littoral, en échange desquels ces derniers peuvent proposer huile d'olive et vin. Dès lors les Sardes ne voient pas l'intérêt de développer un réseau de voies de communication moderne et fiable, l'économie du Comté niçois arrivant à peine à se suffire à elle-même et ne proposant pas de produits capables de les intéresser. La tentative de désenclavement du Comté par la construction de la route du Col de Tende n'avait d'ailleurs pas apporté le développement escompté aux échanges entre le port Nice et Turin, cette dernière commerçant essentiellement avec le puissant port de Gênes.

De plus un développement des infrastructures routières dans une région si pauvre ne peut se faire qu'à l'entière charge de l'Etat, les communes ne disposant pas de ressources suffisantes pour pouvoir ne serait-ce que participer financièrement à la construction de telles routes, et ce d'autant plus que la nature hostile du relief nécessiterait une dépense très importante.

La pauvreté du Comté niçois est un gage de sécurité pour les Sardes ; elle empêche toute création d'un réseau de voies de communication qui desservirait la défense du royaume sans aucune autre contrepartie qui puisse servir les intérêts de l'Etat sarde. Mais la population supporte mal ce délaissement, et ce d'autant plus depuis l'abolition du port franc en 1851, ce qui vaudra au Piémont-Sardaigne un cinglant désaveu de la part de ses sujets ; sur 30 712 inscrits "ce furent 25 743 voix contre 160 et 30 bulletins blancs qui se prononcèrent lors du plébiscite du 29 avril 1860 en faveur du rattachement du Comté de Nice à la France"[39].

---

[36] *Idem*, page 17.
[37] 70 000 habitants sur une population totale de près de 120 000 personnes.
[38] A Dauphiné, *Alpes-Maritimes*, 1993, page 386.
[39] R. Schor, *Alpes-Maritimes*, 1993, page 39.

1860. L'IMPULSION FRANCAISE

Dès le rattachement de Nice à la France, la question des voies de communication est reprise avec la plus grande vigueur. La pénurie en ce domaine et les espoirs déçus de toute une Province n'autorisent plus la moindre indécision. Le vote massif de la population du Comté niçois en faveur de son rattachement à la France a d'ailleurs été motivé, entre autres, par l'état d'incurie dans lequel le royaume sarde avait laissé le réseau des communications routières depuis des siècles. L'annexion française laisse percer dans les esprits de grandes espérances. Une province qui ne cessait jusqu'à lors de se paupériser, du moins dans son arrière-pays, se retrouve en 1860 sous l'autorité d'un des états parmi les plus puissants et les plus riches au monde. La France ne peut dès lors pas se permettre de décevoir l'espoir mit en elle par toute une population.

L'état des travaux exécutés par les Sardes dans les arrondissements de Nice et Puget-Théniers laisse apparaître de terribles lacunes et une grande lenteur dans leur exécution. A terme la continuation des travaux se serait même trouvée fortement compromise, la somme de quatre millions de francs répartie entre les quatre consortiums de vallée se révélant trop insuffisante ; selon les dernières études c'est au moins 6 100 000 francs qui seraient nécessaires[40] , sans pour autant tenir compte des dépenses à produire dans la basse vallée du Var.

Afin de répondre aux attentes des populations, l'Etat français, par les décrets du 18 août 1860, fait montre d'une volonté politique audacieuse et veut se donner les moyens de réussir très vite, et ce dans une vue à long terme, le rattachement de la région niçoise à l'espace français. Parmi ces décrets ceux qui nous intéressent concernent la route allant de Nice à Barcelonnette, par la basse vallée du Var et la Tinée, classée comme Route Impériale numéro 205, la route de la Mescla à Guillaumes, classée comme Route Départementale numéro 2 et la route de Guillaumes à Entraunes, classée comme Chemin de Grande Communication numéro 16. Les communes se trouvent complètement libérées des frais qui leur incombent aux termes de la loi de 1853"[41]. La dépense pour la construction des routes impériales est entièrement à la charge de l'Etat et celle pour la construction des routes départementales moitié par les arrondissements de Nice ou Puget-Théniers et moitié par l'Etat. De plus les travaux relatifs à l'endiguement de la rive gauche du Var voient leur financement assuré par les crédits inscrits au budget de l'Etat au titre de l'amélioration de la navigation. La dépense totale pour les deux arrondissements est évaluée à 1 250 000 Francs pour une exécution étalée sur cinq années à compter de 1861. Afin d'en assurer le financement, "le département sollicite l'autorisation de contracter un emprunt de 1 090 000 francs remboursables en cinquante ans auprès du Crédit Foncier et d'imposer extraordinairement pendant cinquante ans de 10 centimes additionnels les arrondissements de Nice et Puget-Théniers pour payer les intérêts et l'amortissement de l'emprunt."[42]

Pour l'emprunt contracté en 1853 auprès de la Caisse des Dépôts et Prêts de Turin par les consortiums de vallée, s'il a été remboursé dans son intégralité par la Caisse des Dépôts et Consignations de Paris à l'époque de l'annexion, il est réclamé à ces consortiums, devenus débiteurs[43] de cette même Caisse, le règlement d'une dette s'élevant au 1° janvier 1866 à 672 584.81 francs avec intérêts à 5 % l'an. Mais le Ministère de l'Intérieur s'engage à

---

[40] Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 1041.

[41] Répertoire numérique de la série S, page 3.

[42] *Idem*

[43] C'est-à-dire le Département, la Ville de Nice et les Communes.

apporter un secours de plus de 200 000 francs au département et aux communes afin de les aider au remboursement. Ceci revient à soulager les débiteurs de près de 30 % de leur dette, qui n'atteint plus alors que la somme de 472 000 francs (dont 173 800 francs au lieu de 244 881.25 francs pour la vallée du Var à la charge du département pour 51 %, de la ville de Nice pour 20% et des autres communes pour 29 %.

Par cette série de mesures rapidement mises en oeuvre, la France a su se présenter comme incontournable dans la marche au progrès, aux yeux des habitants du Haut-pays niçois. Elle a su prendre des décisions rapides et se donne les moyens de les appliquer. L'Etat renforcera encore sa contribution les années suivantes en déclarant, le 7 décembre 1867, la portion de voie de la Route départementale n° 2, comprise entre la Mescla et pont de Gueydan, rattachée à la Route Impériale n° 207, dite d'Avignon à Nice.

En 1860, aucune voie de communication ne permet de relation directe avec la France. Trois axes sont destinés à intégrer l'ancien comté de Nice au reste du pays, ce sont la Route Impériale n° 7, dite de Paris à la frontière italienne et passant par la vallée du Rhône et Aix-en-Provence, la Route Impériale n° 205, dite de Nice à Barcelonnette et passant par la basse vallée du Var et la vallée de la Tinée et la Route départementale n° 2, dite du confluent de la Tinée et du Var à Guillaumes et passant par Entrevaux dans les Basses-Alpes.

Bien que destinée à désenclaver le Haut-Var et le Val d'Entraunes, d'une population estimée à environ 5 000 habitants, la R.D.2 est essentiellement perçue comme une importante liaison des Alpes-Maritimes avec la France, elle "sera la voie la plus courte entre le bassin du Var et la vallée de la Durance ".[44] De là l'accès est relativement aisé et rapide pour atteindre la vallée du Rhône ou de l'Isère et ce même en hiver, les cols ne dépassant pas 1 200 mètres sur les deux trajets et les vallées empruntées y étant larges et ouvertes.

La France a besoin de voies de communications multiples, sûres et praticables le plus longtemps possible dans l'année, afin d'assurer la défense de cette nouvelle frontière que sont les Alpes-Maritimes. L'intérêt stratégique de la place de Nice qui permet deux accès rapides sur l'Italie, parmi les plus aisés de l'arc alpin franco-italien, demande le développement indispensable d'une infrastructure routière qui, si elle doit mettre les Alpes-Maritimes en relation directe avec la France, doit toutefois être gardée à une distance respectable de la frontière tout en collant au plus proche d'une ligne de défense éventuelle. La route du Var semble être, dans les montagnes de l'arrière-pays, la plus à même de remplir ces fonctions. Un procès-verbal daté du 13 août 1861, et issu du chef du Génie militaire chargé d'examiner si une éventuelle exécution de la Route départementale n°2[45] ne nuirait pas à la défense du territoire, confirme ces propos : "(...) elle se relierait (...) à la R.D. n° 11, qui mène à Castellane et à Digne, et mettrait ainsi en communication les Basses et Hautes Alpes avec la place et le port de Nice. Cette communication ne peut être que très avantageuse tant sous le rapport commercial que sous le rapport militaire ". (...)

Au surplus si par des circonstances qu'on ne peut prévoir le besoin d'intercepter cette communication se présentait il serait très facile d'arriver à ce but en moins d'une heure en effet au point où elle se détache de la Route Impériale n° 205, la RD n°2 traverse le Var sur un pont suspendu" (...)

"(...) Si ce pont était détruit il serait très difficile de rétablir le passage et on ne pourrait le faire si ce n'est avec un équipage spécial et à la condition de ne pas être inquiété "(...)

---

[44] Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 1041.

[45] Dite "Route du confluent de la Tinée et du Var à Guillaumes".

"Enfin la R.D. n°2 passe sous le feu du fort et de la place d'Entrevaux qui pourraient au besoin intercepter la circulation" (...)

"Le chef du Génie ne peut que donner une complète adhésion au projet de la continuation de la R.D. n° 2 jusqu'à Puget-Théniers et plus tard jusqu'à Entrevaux. Cette route n'a que des avantages au niveau militaire."[46]

Ces avantages vont beaucoup jouer en faveur de la vallée du Var lorsque de sérieux différends éclateront entre la France et l'Italie, hypothéquant alors la viabilité de la route de la Tinée, qui longe la frontière franco-italienne au plus près, la rendant de fait fort vulnérable.

Si un désenclavement routier se révèle indispensable dans un but défensif, il sert avant tout les intérêts des populations locales, mais aussi de la France si celle-ci veut voir prospérer un pays où le littoral est susceptible de connaître un fort potentiel de développement grâce à un tourisme hivernal en pleine croissance, mais néanmoins freiné par un manque total de moyens de communication rapides et efficaces.

Les liaisons routières avec la France visent à apporter aux communes un désenclavement efficace, seul capable d'y introduire une relative prospérité. En 1860 les Alpes-Maritimes sont, avec le Finistère, le département le plus pauvre de France si l'on considère le revenu moyen par habitant. Il y est 40 % inférieur à la moyenne nationale et même 60 % inférieur, si on ne prend en compte que le territoire de l'ancien Comté de Nice.

La route amènerait la fin de la stricte économie de subsistance libérant ainsi les énergies pour des productions à plus forte valeur ajoutée dans des domaines d'activité spécifiques[47].

L'immense chantier que vont devenir toutes les vallées du département est la première richesse apportée par la France. La construction de toutes ces voies de communication, qui va demander des années de travail est synonyme de la création de milliers d'emplois qui vont bénéficier directement aux populations locales.

La pauvreté endémique qui sévit dans le haut-pays niçois est la résultante d'une terre difficile et ingrate et d'une complète pénurie de moyens de communication. Alors que l'Europe se trouve être en pleine ère d'essor industriel et commercial, l'arrière-pays niçois demeure dans une situation autarcique intenable.

Le Haut-Var est, avec la Haute Tinée, la plus mal lotie des vallées de l'ancien comté niçois, se trouvant éloigné de tout centre de commerce d'une relative importance ; soit par la faute de cols infranchissables huit mois dans l'année (Barcelonnette via le col de la Cayolle), soit par un trop grand éloignement en heures de marche (Castellane, Nice et Sospel). Quant à la sous-préfecture de Puget-Théniers, elle doit pouvoir communiquer avec la préfecture par d'autres moyens que des voies muletières.

Il fallut endiguer le Var en établissant une digue de défense. Cet endiguement nous intéresse en raison de l'établissement, dans le même temps, sur son couronnement d'une route longeant le Var ; si la digue fut à l'origine projetée dans un but agricole, économique et sanitaire, c'est cependant par la nécessité de développement des moyens de communication que les travaux de construction de cette digue vont être promptement menés.

---

[46] Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 329.

[47] On citera pour les plus importants : bois de construction dans le Haut-Var, arbres fruitiers à Entrevaux, laiterie et fabrication de meubles à Puget-Théniers, vignes à Villars, industrie chimique et cimenteries à Saint-Martin-du-Var.

Le lit du Var, dans sa partie basse, ne cesse, depuis la fin du XVIIIe siècle, de s'élargir en érodant toujours plus, à chacune de ses nombreuses crues, les terrains cultivés qui le jouxtent. Ainsi, ces terres fertiles se voient menacées de disparition à moyen terme. Or une telle situation serait fort préoccupante pour Nice qui subit déjà une forte insuffisance agricole. Les maigres ressources de la ville, malgré le tourisme hivernal, ne permettraient que difficilement d'importer d'avantage de produits agricoles. L'endiguement du Var sur sa rive gauche a pour effet de soustraire "500 hectares de bois et de graviers (...) aux inondations"[48] et d'y créer des terres fertiles, grâce aux limons importants charriés par le fleuve. De plus il empêche 1 000 hectares de terrains d'alluvions de disparaître lors de prochaines et inévitables crues.

Un endiguement du Var a également un fort intérêt d'un point de vue de la santé publique. En effet, "le Var par la nature des limons qu'il charrie, par les caprices de son cours sinueux, (...) se prête à la formation de foyers pestilentiels"[49], coupables de provoquer des fièvres paludéennes. Un endiguement du Var revient à canaliser les eaux du fleuve, lui ôtant ainsi toute sinuosité et tout risque de s'assécher par endroits en des marécages paludéens. Mais la construction d'une digue le long du Var, de son embouchure à Baus-Roux sur une longueur de 23 084 mètres, va également permettre l'établissement d'une route carrossable servant de tronc commun aux quatre grandes vallées de l'arrière-pays niçois, les vallées de l'Estéron, de la Vésubie, du Var et de la Tinée. Elle est la composante indispensable à une liaison rapide avec ces vallées.

Se substituant au projet d'une route commune passant par Levens ou même à flanc de colline, la construction d'une route sur le couronnement de la digue du Var a pour elle de multiples avantages ; la construction en est aisée, puisque établie sur une surface plane et stabilisée, elle va au plus rapide par une succession de longues lignes droites et de larges courbes ; la montée de Nice à Saint-Martin-du-Var est progressive, 115 mètres de dénivelée sur 23 kilomètres, soit 0,0005 m/m ; l'importance des terrains gagnés sur le lit du Var permet d'anticiper à long terme un éventuel élargissement de la chaussée sans pour autant poser de problèmes techniques.

Dès le 18 août 1860, un décret impérial déclarant d'utilité publique l'exécution des travaux d'endiguement du Var est promulgué. L'Etat français prend la totalité du coût des travaux à sa charge en prélevant les dépenses sur les fonds de navigation. Les travaux reprennent dès novembre 1860 sur la section de digue comprise entre Baus-Roux et la Combe, soit sur 11,450 km, et celle-ci est achevée en 1864 moyennant une dépense de 877 075,94 francs. Il est prévu la construction d'une digue de 11 634 mètres de long, entre la Combe et la mer. Le couronnement de la digue est porté dans un premier temps à 8 mètres jusqu'à Matière (à l'emplacement de l'actuel échangeur autoroutier de Saint-Isidore) puis, de là à la mer, il se verra élargi à 8.80 mètres, contre 7 mètres pour les réalisations sardes. Son exécution débute en janvier 1862 et connaît quelques problèmes de gestion du travail du fait d'un nombre trop important de sous-traitants, ce qui nuit à la bonne marche de l'entreprise, et ce jusqu'en 1866 date à laquelle le marché est résilié et la mise en régie ordonnée. Les travaux reprennent alors à un rythme soutenu pour s'achever le 5 juillet 1869. La dépense totale sur cette section est de 400 000 francs L'endiguement du Var est alors effectif sur toute sa longueur, de Baus-Roux à la mer et vingt-cinq ans après les premiers travaux, l'entreprise est enfin accomplie dans sa totalité.

---

[48] M. Vigan, *op cit*, Tome III, page 403.
[49] M. Vigan, *op cit*, Tome III, page 381.

Le coût total des travaux effectué par le gouvernement français est le suivant :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
De Baus-Rous à la Combe	789 324,78	877 075,94
Digue entre la Combe et la mer	4 400 000	4 000 000
Sous-total	**5 189 324,78**	**4 877 075,94**
Indemnités versées aux entrepreneurs		125 000
Rechargement des enrochements		483 000
TOTAL	5 189 324,78	5 485 075,94

Le coût final du projet est de seulement 5,7 % supérieur à son estimation ; en y ajoutant les 1 644 677,13 francs de travaux effectués sous le gouvernement sarde, le coût total se monte à une somme de 7 129 753,07 francs pour une estimation totale de 6 489 324,78 francs, soit une augmentation de 9,80 %. Ceci reste assez raisonnable pour des travaux d'une telle ampleur et peut être considéré comme le témoignage le plus éloquent du sérieux et de la rigueur avec laquelle a été menée l'exécution de l'ouvrage, surtout si l'on tient compte des aléas tant financiers que techniques ou d'origine naturelle qui se sont présentés. Les travaux eurent en effet à subir deux importantes crues décrites par l'ingénieur Vigan dans son Mémoire historique et technique sur les travaux d'endiguement et de colmatage de la rive gauche du Var (Tome III, page 360) :

"La grande crue du 21 octobre 1864 dont la hauteur atteignait les deux tiers de celle de 1841, la plus forte de toutes celles survenues de mémoire d'homme, (...), et la crue non moins forte du 3 octobre 1868."

Celles-ci permettent de remarquer que "par comparaison du nouveau régime avec celui qui existait antérieurement le rétrécissement du lit n'élevait pas sensiblement le niveau des hautes eaux;[50] Cette constatation permet d'envisager avec un certain optimisme la tenue de la digue même dans des conditions extrêmes.

Cet ouvrage, en bouleversant le relief régional, peut désormais s'inscrire comme l'acteur principal du désenclavement des vallées de l'Arrière-pays niçois. En 1863 l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées décrit ainsi la partie de la Route Impériale n°205 qui suit le Var du pont de Saint-Laurent à la Mescla.

"La Route Impériale n°205 est appelée à prendre une grande importance. Elle sert de tronc commun aux routes qui s'exécutent le long des affluents du Var et relie à Nice par la voie la plus courte les populations des vallées de l'Estéron, de la Tinée et du Var supérieur. Elle desservira également la Vallée de la Vésubie (...)[51]

Ces avantages vont bouleverser l'économie locale, faisant de la Basse vallée du Var un axe d'expansion d'un accès aisé pour une Nice coincée entre mer et montagnes. L'agriculture locale est révolutionnée par la mise en culture de 2 000 hectares de terrains fertiles, aisément arrosables et aux portes de Nice. Un secteur industriel important va pouvoir se développer en fond de vallée à Saint-Martin-du-Var grâce aux nouveaux terrains conquis

[50] M. Vigan, *op cit*, Tome III, page 360.
[51] Répertoire numérique de la série S, page 11.

sur le fleuve. Désormais plus proche de Nice en temps et donc des grands axes de communication (R.N.7, gare P.L.M.), Saint-Martin s'en trouve toutefois suffisamment éloigné pour que le développement d'un secteur industriel n'apporte aucune nuisance à l'agglomération niçoise. Il faudra cependant attendre 1897 pour qu'on puisse parler d'une véritable expansion industrielle dans la commune avec l'installation de l'usine de céramique de la "Société Véran & Cie", fournie en matière première par les carrières d'argile calcaire. Très vite, et ce grâce à l'exploitation des carrières d'argile et de calcaire par la "Société Thorand, Durandy & Cie" et la "Cie Parisienne des Ciments Portland", d'autres industries vont se développer dès l'avant-guerre : briqueterie, usine d'albâtre et de marbre artificiel. A celles-ci viennent s'ajouter des fabriques de calcium et de carbure et une usine d'énergie électrique. La Grande Guerre apporte une nouvelle expansion de taille avec l'établissement de l'usine de produits chimiques de la "Société des établissements Chiris et Jeancard" qui produit gaz asphyxiants, soude et chlore destinés au front. Saint-Martin est alors devenue une cité industrielle employant plusieurs centaines d'ouvriers travaillant au rythme des "trois-huit". C'est l'endiguement du Var qui a permis ce formidable développement par la conquête de terres sur le lit du Var et la possibilité offerte de construction de voies de communication routière et ferrée.

LES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DE LA ROUTE DU VAR

Les différentes routes étudiées ici suivent toutes la vallée du Var, sur la totalité de leur trajet ou en partie. Pour des raisons de meilleure compréhension, un tableau désignant les sections de routes qui nous intéressent avec leur intitulé et la date de leur classement suit ici :

Numérotation des routes	**Intitulé de la route**	**Section étudiée**	**Date du classement**
Route Impériale 205	De Nice à Barcelonnette par le Var et la Tinée	Du pont de Saint-Laurent à la Mescla	18 août 1860
Route Départementale 2	De la Mescla à Guillaumes	Sur toute sa longueur	18 août 1860
Chemin de Grande Communication 16	De Guillaumes à Entraunes	Sur toute sa longueur	18 août 1860
Route Impériale 207	D'Avignon à Nice[52]	De la Mescla à Pont de Gueydan	7 décembre 1867
Route Nationale 210	De Pont de Gueydan à Barcelonnette	De Pont de Gueydan au Col de la Cayolle	30 juillet 1894[53]
Route Nationale 202	D'Evian à Nice	De Nice au Col de la Cayolle	16 décembre 1920

Elles n'ont aucune unité et il faudra attendre 1906 pour qu'un premier projet aille en ce sens. Le 5 avril 1912 une route nationale classée sous le numéro 212 est déclarée d'utilité

[52] Cette route s'arrête en fait à la Mescla et emprunte ensuite la R.I. n°205 pour joindre Nice.

[53] Un classement définitif réunissant le ministère de l'Intérieur, de la Guerre, et des Travaux Publics sera signé par ces trois parties le 16 octobre 1894.

publique ; son parcours emprunte quatre autres route nationales, la R.N. 210 sur toute sa longueur, entre Uvernet et Pont de Gueydan ; la R.N. 207 en partie, entre Pont de Gueydan et la Mescla ; la R.N. 205 en partie, entre la Mescla et le pont de Saint-Laurent ; la R.N. 7 en partie, entre le pont sur le Var et Nice. En 1920 cet ensemble est classé sous le même numéro 202 et se joint à d'autres routes nationales créant ainsi la "Route d'Evian à Nice".

• La route impériale 205 dite de Nice à Barcelonette

A son classement, il est prévu que la R.I. 205 prenne son origine à son embranchement avec la R.N. 7 au pont sur le Var, face à Saint-Laurent , poursuive le long du fleuve jusqu'à Baus-Roux pour ensuite s'enfoncer dans le défilé du Chaudan. A sa sortie, à la Mescla, elle suit la vallée de la Tinée jusqu'à Saint-Etienne pour monter sur un des cols joignant la vallée de la Tinée à celle de la Haute Ubaye[54] pour ensuite descendre sur Barcelonnette.

Cette route nous intéresse sur deux points car de son origine à la Mescla elle longe le Var sur près de 35 km et jusqu'en 1893 c'est, de toutes les routes du Haut pays niçois, celle à qui on accorde le plus d'importance, puisque devant assurer une liaison directe entre Nice et Barcelonnette. Mais la proximité de la frontière, doublée d'une détérioration sans cesse croissante des relations franco-italiennes à compter de l'année 1881[55], vont amener les autorités militaires à s'opposer au prolongement de la route sur Barcelonnette. Cette situation profitera immédiatement au désenclavement de la vallée du Var et plus particulièrement au Haut-Var, puisqu'on cherche alors un tracé plus à l'ouest pour rejoindre Barcelonnette, un tracé le long du Var répond entièrement à cette attente. La prise d'importance de la route du Var est essentiellement due au "coup d'arrêt" porté à la route de la Tinée par les impératifs de défense du territoire national.

L'étude sur la R.I. 205, puis R.N. 205, ne porte ici que sur la partie longeant le Var, entre le pont de Saint-Laurent-du-Var et la Mescla, section qui sera d'ailleurs plus tard rattachée à la R.N. 202.

C'est en 1863 que débutent les premiers travaux destinés à l'établissement d'une route dans la basse vallée du Var. Le chemin de fer destiné au rechargement des blocs de défense de la digue était alors placé sur le milieu de la route, interdisant de fait la circulation. Un simple déplacement de cette voie ferrée à permis l'établissement d'une première voie charretière. Ce tronçon, d'une longueur de 11,250 km, s'étend entre Baus-Roux et la Combe[56], ce qui correspond alors à la partie achevée de la digue du Var. La largeur de la route [57]n'est que de 3,30 mètres[58], ce qui demeure insuffisant pour le croisement des voitures. De plus "il n'y a (...) pas d'empierrement [59] et (...) la route devient impraticable après les pluies"[60]. Ces travaux se limitent à l'exécution de 56 gares d'évitement établies tous les 200 mètres. Les

---

[54] A cette époque le projet n'est pas encore arrêté pour un passage par un col, on pense ainsi au col de la Moutière (2 454 mètres), en amont du vallon de Sestrière, au col des Granges Communes (2 513) mètres et au col de Pelouse (2 553 mètres), tous deux en amont de Bousiéyas.

[55] Traité du Bardo imposé par la France à la Tunisie, sur laquelle l'Italie avait des vues; puis en 1882 adhésion de l'Italie à la Duplice devenue ainsi Triplice.

[56], Mille mètres en aval de l'actuel pont de la Manda.

[57] Le terme "route" représente l'ensemble englobant les parapets, l'accotement ou banquette et la chaussée. Il convient de préciser que le terme "chaussée" désigne la partie de la route destinée au roulage.

[58] Une chaussée d'une dimension de 8 mètres de largeur est considérée comme un minimum indispensable pour une route à circulation active, ce qui est le cas pour la partie de la R.I. n°205 étudiée ici.

[59] Lit de pierres cassées dont on recouvre les routes.

[60] Ministère des Travaux Publics, 18 juin 1864 ; A.D.A.M., 2S 257.

travaux débutent en juin 1863 et sont achevés en début d'année 1864. De juin 1864 à juin 1865 des travaux sont entrepris entre Baus-Roux et la Manda, soit sur 12,250 km ; ils consistent en l'exécution sur la voie actuelle d'une chaussée empierrée de 2,70 mètres de largeur sur 0,10 mètres d'épaisseur [61] et la dépense se monte à 22 500 francs. Le 16 septembre 1867 la première partie de la R.I. 205, comprise entre la R.I.7 et Baus-Roux, est livrée dans sa totalité à la circulation. Jusqu'à présent elle suivait un vague chemin entre son origine et Lingostière, sur environ 5 000 mètres, pour ensuite se frayer un chemin dans le lit même du Var sur 4 000 mètres et se joindre enfin à la digue au vallon de la Combe jusqu'à Baus-Roux. La construction de la section de route comprise entre la R.I.7 et la Manda a été exécutée au fur et à mesure de l'établissement de la digue, les travaux routiers ayant été ici indissociables de ceux liés à l'endiguement. Si la route et la digue ont suivis la même évolution dans la construction, on notera tout de même que cette dernière n'est livrée de manière définitive en son entier que le 5 juillet 1869[62] et sa largeur varie de 3,30 mètres à 4,10 mètres selon la largeur du couronnement de la digue et la place occupée par la voie ferrée.

Ces irrégularités vont pousser les ingénieurs du département à prévoir dès 1868 l'élargissement du couronnement de la digue du Var à 8,80 mètres et ce sur toute sa longueur, afin que la route soit élargie à 4,50 m, sans pour autant retirer la voie ferrée, considérée comme indispensable en raison de sa fonction de transport des matériaux destinés aux travaux sur la digue et à ses rechargements. Les premiers travaux débutent en juin 1872 pour s'arrêter dans le courant de l'année 1876 et reprendre en novembre 1877 et s'achever définitivement fin décembre 1877. La dépense totale est de 78 153.84 francs.

Si ce n'est quelques légères améliorations et la reconstruction du pont sur la Vésubie, la R.N.205, dans sa partie comprise entre la R.N. 7 et la Mescla, ne va plus connaître de travaux d'importance, mais l'élargissement progressif de la chaussée à 4,85 et 5 mètres entre Nice et Plan-du-Var, au lieu de 4,50 mètres. C'est que l'intérêt de la R.N.205, qui était de relier Nice à Barcelonnette par les cols de la Bonnette-Restefond, n'a plus raison d'être depuis l'opposition des autorités militaires au prolongement de cette route sur la Haute Ubaye par suite de la tension politique existant entre la France et l'Italie. C'est le reclassement de la Route nationale des Alpes[63], de Nice à Thonon, qui va permettre de relancer l'exécution de travaux d'importance dans la basse vallée du Var.

Par suite d'une crue de la Vésubie, en novembre 1916, le pont de la R.N.205 qui l'enjambait auparavant est presque entièrement emporté, interrompant totalement la circulation. Un passage provisoire est rapidement donné à la circulation par l'aménagement sur 800 mètres d'une partie de la voie du tramway de la Vésubie qui franchit cette rivière un peu en amont. La dépense pour cet aménagement provisoire se monte à 22 000 francs.

Si jusqu'à présent on semblait s'orienter vers une simple restauration du pont, c'est en fait sur son remplacement par un ouvrage en béton armé que se porte finalement le choix du ministère des Travaux Publics. En attendant la construction de cet ouvrage, il est décidé en octobre 1919 d'établir un pont militaire, d'une portée de 75 mètres, afin de mettre fin à la circulation alternée mise en place par la déviation de la R.N. 205, sur le pont et la plate-forme du tramway de la Vésubie. L'établissement de cet ouvrage, prévu pour février 1920, ne peut être exécuté avant la fin avril 1920 et la circulation sur cet ouvrage, limitée au passage de véhicules de moins de 12 tonnes, est enfin établie le 25 juillet 1920 pour un coût de 95 000

---

[61] *Idem*

[62] Entre cette date et le 16 septembre 1867 les travaux d'endiguement ne consistent qu'en des rechargements et colmatages, le gros oeuvre étant achevé.

[63] Le tout premier classement date du 22 février 1906, puis du 5 avril 1912, sous le numéro 212, et enfin du 16 décembre 1920, sous le numéro 202.

francs. Cette importante dépense mécontente, à juste titre, le ministère des Travaux Publics qui "constate avec regret que l'opération entreprise est beaucoup trop onéreuse pour l'amélioration de peu d'importance et de courte durée[64] qu'elle va permettre de réaliser".

Dans le même temps un projet définitif de pont sur la Vésubie a été adopté le 15 décembre 1919, il s'agit d'établir un ouvrage à travée unique d'une ouverture de 100 mètres, d'une largeur totale de 8 mètres dont 7 mètres pour la chaussée et 0,50 mètres pour chacun des deux trottoirs et dont le garde-corps est en béton armé. Les travaux débutent en août 1921, alors que la partie de la R.N.205 comprise entre la R.N.7 et la Mescla a été reclassée et intégrée à la nouvelle R.N. 202. Les travaux sont achevés à la fin du mois de juin 1922 pour une dépense de 655 000 francs. Le 19 août 1922, par un décret préfectoral, cet ouvrage est dénommé "pont Alexandre Durandy".

Les estimations et les augmentations qui ont pu se produire sont les suivantes :

Section étudiée	Estimation en francs	Dépenses en francs
Gares d'évitement entre la Combe et Baus-Roux	6 800	6 800
Elargissement de la chaussée entre Baus-Roux et la Manda	24 000	22 500
Elargissement de la digue et de la route entre Matière et Baus-Roux	80 513,40	78 153,84
Passage provisoire de la route sur le pont du tramway de la Vésubie	25 500	29 500
Etablissement d'un pont militaire sur la Vésubie	35 000	95 000
TOTAL	171 813,40	231 953,84

La dépense totale est de 35 % supérieure aux estimations soit une augmentation de 60 140,44 francs.

Ce surcoût est essentiellement imputable aux travaux d'établissement du pont militaire sur la Vésubie, puisqu'il a nécessité à lui seul une augmentation de 60 000 francs par rapport à l'estimation.

• La route départementale n°2 de la Tinée à Guillaumes

La R.D.2, classée le 18 août 1860, reprend le tracé de la route consortiale du Var débutée sous le gouvernement sarde : se détachant de la R.N.205 au confluent de la Tinée et du Var, elle suit la rive droite de ce dernier jusqu'au Quartier de l'Ablé, au-dessous du village de Villars, où elle passe sur la rive gauche qu'elle suit jusqu'à Puget-Théniers. La largeur de la route devra être portée à 5,80 mètres dont 4 mètres de chaussée d'empierrement en graviers du Var. Son financement est confié pour moitié à l'Etat et pour moitié au Conseil général, libérant de fait les communes d'un lourd poids financier. Le projet envisagé prévoit que cette route emprunte la R.D.11, située dans les Basses Alpes et joignant Digne à Entrevaux par Castellane, pour bifurquer à la confluence du Coulomp et du Var et suivre ce dernier jusqu'à Guillaumes. Si l'orientation générale de la R.D. 2 est alors définie, le tracé définitif n'est pas encore établi pour la partie devant rallier le Haut-Var.

[64]Les travaux de reconstruction du pont sur la Vésubie seront en effet achevés deux ans plus tard, en juillet 1922.

Les travaux qui avaient débuté en octobre 1857 ne sont toujours pas achevés et se limitent à un ouvrage en cours de construction d'une longueur de 6 298 mètres (soit du pont de l'Ablé au plan Souteyran) sur les 10 075 mètres projetés. L'entreprise se poursuit jusqu'en juillet 1861 où un arrêté la résilie, sur demande de l'entrepreneur, pour cause d'augmentation survenue dans les prix de main d'oeuvre. Cette augmentation est d'ailleurs la résultante du rattachement du comté de Nice à la France, qui rend obligatoire l'alignement des salaires dans les travaux publics sur ceux pratiqués en France. Malgré ce contretemps et des crues qualifiées "d'extraordinaires" par l'ingénieur en chef du département, les travaux s'exécutent à un rythme soutenu et sont livrés définitivement le 30 décembre 1865. Pour toute cette section la dépense s'est élevée à 500 338 francs.

C'est sur cette section, que l'on déplore le premier décès accidentel d'un ouvrier, E.Barale, le 31 août 1862, succombant des suites d'une blessure reçue par la chute d'une pierre. Cette section de route, longue de 8 050 mètres, suit la rive gauche du Var en étant établie en endiguement sur les trois quarts de sa longueur. Les travaux débutent en juin 1862 et la construction des digues de protection et de la route sont menées avec efficacité malgré plusieurs crues du Var et de ses torrents affluents [65] ainsi que le décès de l'entrepreneur , des suites de fièvres contractées sur le chantier. A la date du classement de la R.D.2 comme Route Impériale 207 les travaux ne sont toujours pas achevés et il faudra attendre décembre 1869 pour qu'ils soient livrés à la circulation, la dépense s'élevant à 841 120,73 francs.

Le ministère des Travaux publics, désireux de définir le tracé le plus avantageux tant pour la R.D.2 que pour les populations locales, adopte le 6 mars 1865 le projet visant à faire passer la route dans le lit du Var au moyen d'une digue. Ce projet a pour avantage de ne pas enlever à la commune de Puget-Théniers ses meilleures terres cultivables et en augmente même la surface de 12 hectares du fait de l'endiguement. Mais des propriétaires de Puget-Théniers désireux de toucher des subsides de l'Etat, pétitionnent afin de faire passer la route sur leurs terrains. Les travaux prennent ainsi du retard et ne commencent qu'en mai 1867. Ils consistent en l'établissement d'une digue et d'une route de 1 722 mètres de longueur, ainsi qu'en la construction de deux ponts. Par suite de l'endiguement et de la construction des deux ponts les travaux vont durer plus de cinq années. Les travaux de défense contre le Var se révèlent beaucoup plus importants qu'escomptés et sont à de nombreuses reprises contrariés par les crues du fleuve. A la date du classement comme R.I. 207, les travaux sont à peine entamés et ils connaissent d'importantes complications. Ils sont livrés en 1872 pour une dépense de 273 500 francs.

Section	Estimation en francs	Dépenses en francs
Du Pont de l'Ablé au Vallon du Cians	426 000	500 338
Du vallon du Cians à Puget-Théniers	800 000	841 120,73
De Puget-Théniers au vallon de Valcros	267 250	273 500
TOTAL	1 493 250	1 614 958,73

La dépense totale est de 8.15 % supérieure aux estimations, soit une augmentation de 141 186,90 francs.

[65] En septembre 1862, octobre 1863, sur les trois derniers mois de 1864 et en mai et juin 1865.

Jusqu'à ce que la partie inférieure de la R.D.2 ne soit classée Route Impériale sous le numéro 207, le 7 décembre 1867, aucun projet n'est étudié pour la partie de route comprise entre pont de Gueydan et Guillaumes. Seul le Chemin d'Intérêt Commun n° 2, déjà existant, et reliant Pont de Gueydan à Sausses et Daluis connaît des travaux de rectification, menés avec une certaine activité, afin que le parcours des voitures puisse s'effectuer jusqu'à la limite des Basses Alpes et le hameau de la Salette, ainsi qu'entre le pont des Roberts et Guillaumes, ces deux parties étant communes à tout projet.

La section de la limite des Basses Alpes à la Salette, longue de 2 975 mètres, se situe dans un terrain escarpé et coupé par de nombreux ravins ce qui exige la construction de dix-neuf ouvrages d'art. La largeur de la route, primitivement fixée à 6 mètres, a été réduite à 5 mètres, dont 4 mètres pour la chaussée, l'évolution de la circulation ayant été évaluée comme devant être très faible. Les travaux débutent en juillet 1869 et ne connaissent pas de graves problèmes, si ce n'est un ralentissement de l'activité imputable aux événements de 1870-71. Si le public emprunte cette route dès l'automne 1872, les travaux sont livrés définitivement le 28 novembre 1874 pour une dépense de 152 500 francs.

Alors que les premiers projets datent de 1875, il faut attendre le 9 mai 1881 pour qu'un décret présidentiel fixe de façon définitive le tracé et le financement du trajet dans les Basses-Alpes. Cette lenteur provient des différents blocages issus des divergences d'intérêts sur l'utilisation de la route par les départements des Basses Alpes et des Alpes-Maritimes. Pour le département des Alpes-Maritimes, il s'agit de construire une voie carrossable devant être la plus directe possible afin de favoriser les liaisons entre le Haut-Var et Nice, afin d'assurer de la façon la plus évidente le désenclavement du canton de Guillaumes et de ses 5 000 habitants. Ainsi une route longeant la rive du Var, et évitant de fait le village de Sausses, perché environ 150 mètres au-dessus du lit du Var, apparaît comme la plus appropriée au Conseil général des Alpes-Maritimes.

Pour le département des Basses Alpes l'intérêt d'une telle route reste limité à l'établissement d'une voie d'accès au seul village de Sausses, d'une population d'environ 300 à 400 habitants seulement ; elle n'apporte rien dans le domaine du désenclavement du département. Pour cette raison le Conseil général des Basses Alpes rechigne à engager une trop forte dépense dans l'établissement d'une route établie en bord du Var passant en contrebas du village de Sausses et ne le desservant donc pas directement.

Le 6 avril 1880 un traité est conclu entre les deux départements: les Basses Alpes classeront comme route départementale la section comprise entre le ravin de Castellet et la Crête de Champelayer, et elles construiront et entretiendront la section comprise entre le pont de Gueydan et le ravin du Castellet, 300 mètres en amont d'Enriez ; la section comprise entre le ravin de Castellet et le Champelayer sera exécutée par les Alpes-Maritimes, avec le concours de l'Etat, et son entretien sera à la charge des Alpes-Maritimes pendant quatre ans. Le tracé projeté prévoit un développement de la route, d'une longueur de 3 140 mètres, à mi-côte dans la berge du Var, les ouvrages d'art sont au nombre de dix. Les travaux débutent en juin 1881 et sont reçus par les ingénieurs le 27 novembre 1884. La dépense totale se monte à la somme de 122 452,04 francs.

Bien que la section de l'oratoire de Sainte-Claire à Guillaumes se situe à l'extrémité opposée aux premiers travaux de construction de la R.D.2 et ne favorise alors en rien les communications entre Guillaumes et un quelconque hameau, cette partie de route est la seconde à bénéficier d'un projet abouti. Ne devant à l'origine être mise en chantier qu'à l'achèvement des travaux entre la limite des Basses Alpes et la Salette, cette section l'est en fait dès la fin du mois de mars 1870. Le but de ce projet est surtout de donner de l'occupation

aux habitants de Guillaumes qui, par suite des ravages de la grêle sur les récoltes de 1869, se trouvent sans ressources. La construction de la route est comprise entre le pont sur le Tuébi[66], à l'entrée de Guillaumes, et l'oratoire de Sainte-Claire, soit sur une longueur de 337 mètres. Cette nouvelle voie doit remplacer un sentier rapide et dangereux en hiver à cause des glaces. Bien qu'il n'y ait aucune trace de réception de ces travaux, on peut estimer leur livraison dans l'année, si l'on tient compte tant de l'absence de difficultés technique que de la longueur de la route.

De l'oratoire de Sainte-Claire au pont des Roberts, cette partie de route, longue de 1 337 mètres, doit remplacer un passage difficile où la circulation a lieu d'ordinaire dans les graviers du Var, où elle est souvent interceptée par les crues du fleuve ; auquel cas les voyageurs sont obligés de suivre un sentier étroit et dangereux qui s'élève à une hauteur de plus de 50 mètres.

Sur les deux projets envisagés, tous deux établis en endiguement, c'est celui qui permet la plus importante conquête de terrains (15 ha) à mettre en culture qui est adopté par le conseil général et le ministère des Travaux publics. Les terrains conquis sur le Var sont vendus à 1 000 francs/ha. Les travaux sont menés vivement malgré des crues importantes du Var à l'automne 1872, au printemps et à l'automne 1873. Les travaux sont provisoirement reçus le 26 juin 1875[67] et la dépense se monte à 119 588,03 francs.

Pour la traversée des gorges de Daluis, trois solutions sont présentées : un passage en fond du lit du Var, un passage par les crêtes et un tracé intermédiaire entre les crêtes et le fond de vallée ; c'est cette dernière que les ingénieurs, le conseil général et le ministère des Travaux publics adoptent. Dans cet avant-projet il est prévu que la voie, en partant de l'extrémité de la route actuelle à la Salette, suive la rive droite du Var et s'élève de 174,6 mètres (soit 150 mètres au dessus du fond de vallée) sur 4 700 mètres de longueur puis redescende de 83,41 mètres sur 2 705 mètres de longueur jusqu'au Var qui est franchit à l'aide d'un pont très élevé[68] en aval du torrent de Cane ; de là on descend encore de 25 mètres sur 1988 mètres jusqu'au Pont des Roberts où l'on retrouve la route actuelle. Les ouvrages d'art sont nombreux, mais deux seulement ont une certaine importance : le viaduc sur le Breton et le pont sur le Var. La route traverse les crêtes les plus élevées du défilé au moyen de 5 petits souterrains à ouvrir dans un schiste rouge assez facile à perforer et assez compact pour qu'il ne soit pas nécessaire de le revêtir. Le tracé général de la route ayant été arrêté, les travaux peuvent donc débuter ; ils sont divisés en trois sections dont les projets partiels de construction sont à établir, à mesure de l'avancée des travaux.

La première section de la Salette au ravin des Grottes sur 1 605 mètres emprunte dix ouvrages d'art de peu d'importance et se montre fort sinueuse. Les travaux débutent fin décembre 1874 pour s'achever le 27 juin 1877[69]. La dépense est de 76 749.89 francs.

Du ravin des Grottes au ravin de Eboulés, la route s'établit sur 3 258 mètres dans un terrain rocheux très tourmenté et offrant une suite de crêtes élevées, de déchirures et de profondes dépressions, ce relief hostile oblige un tracé composé pour moitié de courbes et pour moitié d'alignements droits, comme il l'oblige aussi à emprunter 432,30 mètres de souterrain répartis en 4 tunnels[70]. La route monte de 100 mètres et atteint son point culminant

---

[66] Ce pont de 8 mètres d'ouverture a été construit en 1867-1868 par l'entrepreneur Berger pour un coût total de 21 637,38 francs.

[67] La réception provisoire est effective le 24 octobre 1876.

[68] A l'emplacement de l'actuel "Pont du Saut de la Mariée"

[69] La route est livrée au public dès le 21 juin 1876

[70] Quatre souterrains de 127,50 mètres, 227,50 mètres, 70 mètres et 7,30 mètres de longueur.

au ravin des Eboulés (842 mètres), surplombant le fond du lit du Var de 150 mètres. Par la nature du relief et les nombreux torrents traversés, les ouvrages d'art sont nombreux mais de peu d'importance si l'on excepte le viaduc sur le vallon de Berthéon, de 40 mètres d'ouverture et s'élevant à 36 mètres au-dessus du fond du vallon. Les travaux débutent en octobre 1875, mais ils vont être retardés du fait d'un procès en cour d'appel par suite d'une enquête sur une entente préalable entre entrepreneurs. La cour d'appel inflige de lourdes amendes et le procès-verbal d'adjudication est annulé. Les travaux recommencent en juin 1876, mais bientôt l'entrepreneur doit faire face à de sérieux problèmes financiers et doit céder son entreprise le 12 janvier 1877. Les travaux sont alors menés on ne peut plus mal et au bout de six mois, le nouvel entrepreneur est à bout de ressources. C'est alors que surviennent sur les chantiers de graves désordres ; les ouvriers, dont le salaire n'avait pas été réglé depuis deux mois se sont mis en état de révolte menaçant de tout piller et dévaster. L'administration doit régler ces arriérés elle-même, l'entrepreneur et son représentant étant absents, afin de ramener le calme parmi les ouvriers. Les travaux sont alors confiés à un autre entrepreneur et reprennent en juillet 1877 malgré de grandes difficultés dans le percement des tunnels et des tranchées[71]. Seule une aide financière de l'Etat parvient à maintenir l'entreprise à flots. Dès lors la construction de la route ne souffre plus de nouvelles difficultés, mais le 4 mai 1878 un accident mortel endeuille les travaux par suite de l'explosion d'une mine lors de sa pose. Trois[72] des quatre ouvriers occupés à cette tâche sont décédés, le quatrième ne rapportant aucune blessure. Un autre ouvrier, travaillant pourtant à une certaine distance, a été gravement blessé. L'accident est survenu lors de la pose de la mine, un des ouvriers tenant le bourroir qu'un autre frappait à la masse ; or les bourroirs étant mi-partie en fer et en cuivre, une étincelle a jailli, faisant partir la mine. Malgré tous ces déboires la route est livrée de façon provisoire le 9 novembre 1879. La dépense se monte à 455 027,87 francs.

L'achèvement de la R.D.2 est enfin réalisé grâce à la construction de la section du ravin de Béoules au pont des Roberts. Mais des pétitions issues des communes du Haut-Var et du Moyen-Var s'opposent sur le tracé, soit en rive droite, soit en rive gauche, compris entre le vallon de Cante et le pont des Roberts. En début d'année 1879 rien n'est encore arrêté et une partie seulement du projet est mise en construction en juin 1879, la section litigieuse restant en suspens. Le projet de la première partie de route à construire, longue de 2 256,50 mètres nécessite de nombreux ouvrages d'art dont l'établissement de 1 140 mètres de murs de soutènement. De juin 1879 à mars 1880, malgré un hiver exceptionnellement rigoureux les travaux sont menés avec efficacité, mais très vite l'activité des chantiers ralentit par suite d'une situation financière de l'entrepreneur. Ce dernier, par sa méconnaissance de la région, il vient de Nîmes, n'a pas su évaluer les coûts d'une telle entreprise, contrairement aux autres entrepreneurs qui sont, comme dans la d'ailleurs quasi-totalité des autres travaux, originaires des Alpes-Maritimes et même bien souvent des hautes vallées de l'arrière-pays. Ayant accumulé des pertes considérables, l'entrepreneur F.Landraud ne peut plus payer les salaires de ses ouvriers en avril et mai 1880, ce qui ne manque pas de provoquer un mouvement de sédition sur les chantiers dès la fin du mois de mai 1880. Un ingénieur craint même que "les ouvriers exaspérés ne se livrent peut-être sur la personne de l'entrepreneur ou (des) agents des Ponts et chaussées à des actes de brutalité dont il est difficile de prévoir les conséquences.[73]

Le préfet autorise alors le paiement des arriérés d'avril par l'administration, insistant toutefois sur le fait qu'elle n'emploierait plus à l'avenir ce mode de paiement. A cette nouvelle

---

[71] Il s'agit d'un rocher composé uniquement de grès quartzeux, de schistes siliceux et de quartzite agatée et jaspée.

[72] J.Treco, .B. Contratto, J.Falco

[73] Archives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 337.

les ouvriers n'acceptent pas de travailler plus longtemps pour le compte de F. Landraud et exigent auprès de celui-ci le règlement de leurs salaires, ce qu'il refuse. La situation s'envenime et par un courrier daté du 2 juin 1880 le juge de paix du canton de Guillaumes adresse au procureur de la République un véritable appel au secours :

"J'ai l'honneur de vous adresser en quelques lignes à la hâte (car je suis entouré d'ouvriers piémontais qui viennent réclamer) (...) que les ouvriers sont très exaltés et je crains qu'arrive quelque catastrophe"[74]

Le 3 juin au soir plus de 80 ouvriers sont réunis devant l'habitation de l'entrepreneur et l'un d'eux "s'est adressé à lui d'une manière très calme, mais en même temps très énergique, en déclarant que ses camarades et lui demandaient à être payés et que si l'on tardait trop (...), un malheur pourrait bien arriver.[75] Le 6 juin l'entrepreneur renonce à continuer les travaux et le 8 juin l'administration paiera elle-même les ouvriers. Tous les ouvriers abandonnent les chantiers et l'entreprise est mise en régie en juillet. Mais le recrutement des ouvriers s'avère difficile et, par suite de la fuite de F.Landraud, l'administration doit procéder à une nouvelle mise en adjudication. Les travaux, suspendus depuis plus de 6 mois, reprennent en décembre 1880 et dans le même temps un projet définitif en rive droite, d'une longueur de 2 572,35 mètres, est adopté pour la section restée en lacune (du ravin de Cante au pont des Roberts). Les travaux sont confiés à l'entrepreneur L.Lévis, déjà en charge de la construction de la route dans sa partie inférieure immédiate, ce qui permet de réunir les deux entreprises à des fins de simplifications administratives et techniques. La route est livrée de façon définitive le 13 août 1884 ; Nice et Guillaumes sont alors reliés par une voie carrossable. La dépense totale est de 571 770,97 francs

Le coût de l'ensemble de ces travaux et les augmentations qui se sont produites sont les suivants :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
Du ravin de Castellet à la limite des Basses Alpes	139 000	122 452,04
De la limite des Basses Alpes à la Salette	170 000	152 500
De la Salette au ravin des Grottes	80 200	76 749,89
Du ravin des Grottes au ravin de Béoules	425 138	455 027,87
Du ravin de Béoules au ravin des Roberts	502 000	571 790,97
Du Pont des Roberts à l'Oratoire de Sainte Claire	133 400	119 588,03
De l'Oratoire de Sainte Claire à Guillaumes	14 500	14 500
TOTAL	1 464 238	1 512 588,80

La dépense totale est seulement de 3.3 % supérieure aux estimations soit une augmentation de 48 350,80 francs, ce qui est dérisoire surtout en regard de l'exploit technique qui a été réalisé lors de la construction de la route dans les gorges de Daluis, gorges réputées infranchissables dans les premiers rapports des ingénieurs.

---

[74] *Idem*
[75] *Idem*

• Le chemin de grande communication n°16 de Guillaumes à Entraunes

Dès le 11 juin 1861 un avant-projet de classement d'un chemin vicinal reliant Guillaumes à Entraunes est élaboré ; d'une longueur de 15 905 mètres il suit le var sur sa rive gauche jusqu'en amont de Villeneuve d'Entraunes où il passe sur la rive droite jusqu'à Entraunes. La largeur de cette voie est de 5 mètres dont 3 mètres pour la chaussée empierrée. La principale difficulté réside dans la construction de nombreux ouvrages d'art, notamment des murs de soutènement et trois ponts, un de 15 mètres d'ouverture et deux de 10 mètres. Le projet est accueilli avec enthousiasme par les communes intéressées[76], mais le statut de chemin de Grande Communication qui est donné à cette voie leur impose de prendre entièrement à leur charge le coût de la construction. Les conseillers municipaux rappellent, dans chacune de leurs délibérations, leur manque total de ressources et s'inquiètent à juste titre du financement des travaux. Toutes les communes espèrent donc une aide significative de l'Etat et du Conseil général. Cette demande est prise rapidement en considération et l'Etat autorise le Conseil général à une imposition extraordinaire de 0,15 francs sur l'ensemble du département afin d'aider à l'exécution des chemins vicinaux départementaux. [77] De plus une partie de la dette contractée par ces communes dans le cadre du consortium de la vallée du Var est prise en charge par le ministère de l'Intérieur.

La section du pont de Châteauvieux au ravin de Champ Laugier se situe à la sortie de Guillaumes, au niveau de l'actuel pont menant à Sauze sur 1 025,85 mètres. Cette partie de route est une des plus petites mises en adjudication, mais les travaux sont d'une réalisation peu aisée puisque la voie doit se frayer, sur toute sa longueur, un passage dans les rochers en à-pic du Cairel. Il est prévu d'établir la route en galerie ou en tunnel en quatre endroits sur une longueur totale de 163,30 mètres. L'inexistence d'une voie de communication carrossable empêchant l'envoi d'un matériel adapté à de tels travaux oblige à revoir à la baisse, du moins pour les tunnels, la largeur de la voie. Dans ces parties la route se limite donc à une largeur de 3.50 mètres et une hauteur de 4 mètres ; dans une vue à plus long terme, il est prévu l'élargissement à 5 mètres dans les tunnels, mais seulement lorsque la R.D.2 sera arrivée à Guillaumes et que le G.C. 16 sera carrossable sur toute sa longueur. Les travaux débutent en avril 1862 et leur réception provisoire a lieu le 15 mai 1864[78]. La dépense s'élève à 50 000 francs.

Le projet de construction entre le ravin de Champ Laugier et le pont du Panier est élaboré le 16 août 1864, peu après la réception provisoire de la précédente. Il est prévu de la diviser en deux parties distinctes, l'une du rocher de l'Aiguille au pont de Panier (longueur 582 m) où les travaux doivent être entrepris par voie d'adjudication ; l'autre du champ Laugier au rocher de l'Aiguille (longueur 2 790 m) où les travaux, qui ne consistent qu'en des déblais de terre ou de graviers, peuvent être entrepris par des prestataires et des cantonniers.

Après acceptation du projet par le Génie militaire, les travaux de construction pour la section rocher de l'Aiguille-pont de Panier débutent en décembre 1864. Ils doivent s'exécuter sur un sol rocheux et en à-pic, ce qui demande l'ouverture d'un tunnel et la construction d'une grande quantité de murs de soutènement. Les travaux sont livrés définitivement le 22 mai 1867. La dépense totale est de 23 615,35 francs. Mais, à terme, il va s'avérer que leur exécution a été accomplie d'une manière aussi incomplète que défectueuse, demandant des travaux d'améliorations, d'octobre 1884 à l'été 1885, entraînant une dépense de 2 400 francs.

---

[76] Guillaumes, Châteauneuf d'Entraunes, Saint-Martin d'Entraunes, Entraunes et Villeneuve d'Entraunes

[77] Cette décision est applicable à compter du budget départemental de 1862.

[78] La livraison définitive est effective le 16 octobre 1865

Par suite de mises en expropriations il faut attendre août 1869 pour que soit décidés les premiers travaux sur l'autre partie. Ceux-ci consistent en la construction d'un pont sur le torrent de la Barlatte[79] ainsi que l'aménagement de ses abords pour le joindre à la voie existante. Ce pont, d'une longueur de 35 mètres, permettra de compléter une partie de la route comprise entre la sortie de Guillaumes et le pont de Panier, entretenue sur toute sa longueur, soit 3 600 mètres ; à l'exception de la traverse du hameau de la Ribière. Après accord du Génie militaire, les travaux débutent en mars 1870. Mais par suite d'une lenteur extrême apportée dans la construction du pont, qui aurait dû être terminé pour le début septembre 1872, c'est-à-dire avant les pluies, et du fait d'un violent orage en octobre 1872, les eaux du torrent font s'écrouler une grande partie de l'ouvrage. Ces dégâts sont imputés à l'entrepreneur ce qui le met dans l'impossibilité de continuer les travaux, et ceux-ci reprennent en régie en mai 1873 pour s'achever dans le courant de l'automne 1874, pour une dépense de 40 904,61 francs. Entre-temps, il a été dépensé 1 228,90 francs par le Conseil général afin d'ouvrir dès 1872, un chemin muletier dans la traverse du hameau de la Ribière. La voie entre Guillaumes et le pont de Panier est donc ouverte dans sa totalité dans le courant de l'automne 1874, bien que du champ Laugier au rocher de l'Aiguille elle n'ait qu'une largeur de 2 à 3 mètres. Il faudra attendre octobre 1876 pour que des travaux d'élargissement de la route à 5 mètres portant sur une partie de cette section soit en construction. Il s'agit d'élargir le chemin entre le pont de la Barlatte et le ravin de l'Aiguille[80], soit sur une longueur de 935 mètres. Les travaux sont reçus provisoirement le 25 septembre 1877, pour une dépense de 7 742,29 francs. Les derniers travaux d'élargissement sont entrepris en novembre 1878 ; il s'agit de la section comprise entre le champ Laugier et le pont sur la Barlatte, comprenant donc la traverse du hameau de la Ribière. Le tracé, d'une longueur de 1 855 mètres suit presque partout celui que a servi aux prestataires et nécessite la construction de nombreux ouvrages d'art. Les travaux sont livrés provisoirement le 30 avril 1880 pour une dépense de 33 291,92 francs. Une voie carrossable de 5 mètres de largeur permet désormais de relier Guillaumes au pont de Panier.

Bien que ne se situant pas dans le prolongement de la partie que nous venons d'étudier ci-dessus[81], la section allant de Saint-Martin d'Entraunes à Entraunes est celle dont le projet et l'exécution suivent immédiatement. L'agent-voyer d'arrondissement mentionne l'état du chemin en 1867 existant et avance les projets de travaux :

"Les prestataires d'Entraunes ont déjà ouvert, aidés du cantonner, le chemin neuf sur 2 mètres de large, suivant la nouvelle direction[82], depuis le ravin du Chaudan jusqu'au village[83], sauf un passage difficile de 150 mètres de long. Ils pourront continuer ce travail jusqu'au ravin de la Bérarde[84] ; (...). Le rocher de Bramus[85] d'une longueur de 300 mètres ne peut être traversé qu'à pris d'argent. Il est également nécessaire de jeter un pont sur le ravin de la Bérarde (...)"[86]

Les travaux à exécuter par voie d'adjudication sont donc l'ouverture du chemin à travers le rocher de Bramus, le pont sur le ravin de la Bérarde et la voie reliant ces deux ouvrages. Mais par suite d'une pétition du conseil municipal de Saint-Martin d'Entraunes en

---

[79] 250 mètres en aval de l'acutelle route pour Chateauneuf d'Entraunes

[80] Actuel vallon de Coni, 500 mètres en aval du pont de Paniers

[81] Saint-Martin d'Entraunes est environ 2 500 mètres en amont du Pont de Panier

[82] C'est-à-dire en le faisant passer sur la rive droite, au lieu de la rive gauche où le terrain s'éboule à chaque pluie" A.D.A.M., 2S 749

[83] Soit 1 208,40 mètres de longueur

[84] 3 000 mètres en aval d'Entraunes

[85] 1 500 mètres en amont de Saint-Martin d'Entraunes

[86] A.D.A.M. , 2S 749.

octobre 1867, les premiers travaux ne sont pas entrepris avant août 1868. La municipalité propose que le chemin soit établi en endiguement sur toute la longueur du trajet. Un moratoire est alors décidé en février 1868 et les travaux définitifs sont suspendus : le percement au rocher de Bramus est limité à une largeur de 2 mètres, l'établissement de la voie entre Entraunes et Saint-Martin est remis à l'étude et seule est décidée la construction du pont sur la Bérarde. La situation ne sera débloquée qu'en 1871.

Après avoir reçu l'aval du Génie militaire, les travaux de construction du pont de la Bérarde de 10 mètres d'ouverture débutent en août 1868 et s'achèvent en décembre 1869 pour une dépense de 9 902,69 francs.

Du ravin du Chaudan à Entraunes, la voie a été ouverte aux mulets en 1867, par suite de travaux exécutés par les cantonniers et des prestataires dès 1864. D'une longueur de 1 208,40 mètres, sa largeur n'est que de 2 mètres. Mais dans le courant de l'année 1865 la voie est emportée et rendue impraticable sur 150 mètres de longueur aux abords du village d'Entraunes. Par suite d'une réclamation du conseil municipal d'Entraunes des travaux sont entrepris en mai 1874 afin de pallier à cette situation. Ceux-ci consistent dans un premier temps dans la construction d'un pont mixte sur le ravin du Chaudan et dans l'établissement d'une digue aux abords d'Entraunes. Ils sont reçus provisoirement le 21 décembre 1875 pour une dépense de 17 892,82 francs.

De Saint-Martin d'Entraunes au rocher de Bramus, le chemin était en attente d'un projet depuis le moratoire de février 1868. C'est grâce au remaniement du conseil municipal de Saint-Martin d'Entraunes et à l'éviction de ses personnalités influentes, qui voyaient dans l'endiguement l'accomplissement d'intérêts personnels, que la situation peut être débloquée. Par une délibération en date du 25 juin 1871 la commune de Saint-Martin exprime son désir de voir procéder sans retard à l'étude de ce tronçon, compris entre la place de l'église et le Rocher de Bramus[87], et ceci selon le projet de chemin à mi-côte et non d'endiguement. Rien n'est cependant immédiatement entrepris car à ce projet est venu s'en greffer un autre, visant à relier Saint Martin d'Entraunes à Villneuve d'Entraunes. Or des réserves ont été émises sur le tracé à adopter pour cette dernière section, retardant alors d'autant l'ensemble du projet. En juillet 1872 il est tout de même décidé d'achever la section entre Saint-Martin et le rocher de Bramus, seule lacune restant à ouvrir entre ce village et Entraunes. Ce tronçon, long de 1 549,95 mètres, est ouvert avant la fin 1872 par le cantonnier et les prestataires de Saint-Martin sur 2 mètres de largeur.

De la place de Guillaumes au pont de Châteauvieux, le projet est élaboré le 31 mars 1869. Cette section, longue de 400 mètres, est alors, avec le pont sur la Bérarde, la seule lacune entre Guillaumes et le pont de Panier ; de plus ce projet va permettre de donner de l'occupation aux habitants de Guillaumes qui, par suite des ravages de la grêle sur les récoltes de 1869, se trouvent sans ressources ; ainsi, comme le souligne le sous-préfet, "l'ouverture de chantiers serait pour eux d'un grand secours, les plus pauvres pouvant s'y faire employer à la journée"[88]. De plus elle permettrait aux voitures de circuler jusqu'au hameau de La Ribière, 1 500 mètres en amont du pont de Châteauvieux. Le projet prévoit l'élargissement du chemin existant à 5 mètres au lieu de 4 à 4,50 mètres actuels et laisse la commune de Guillaumes étudier l'éventualité de porter cette largeur à 8 ou 10 mètres afin d'y créer une promenade publique. Le projet est accepté par le Génie militaire le 30 juillet 1869. Les travaux débutent en mars 1870 et sont livrés le 24 juin 1871 pour une dépense de 4 039,70 francs.

---

[87] Le percement de celui-ci a été exécuté par l'entrepreneur Escoffier entre 1869 et 1871. Le chemin, limité à une largeur totale de 2 mètres sur près de 300 mètres de longueur présente un presqu'à-pic de 25 mètres

[88] A.D.A.M., 2S 338.

Le coût de ces travaux et de l'augmentation des dépenses sont les suivants :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
Du Pont de Châteauvieux au Champ Laugier	50 000	50 000
Du Rocher de l'Aiguille au Pont de Panier	25 000	26 015,37
Du Champ Laugier au Rocher de l'Aiguille	72 493,90	84 432,72
Construction du pont sur la Bérarde et travaux aux abords	8 500	9 902,69
Du ravin du Chaudan à Entraunes	20 000	17 892,82
De la place de Guillaumes au Pont de Châteauvieux	4 000	4 039,70
TOTAL	179 993,90	192 283,30

La dépense totale est de 6.8 % supérieure aux estimations soit une augmentation de 12 289,40 francs.

Bien que la décision de rallier Villeneuve d'Entraunes à Saint-Martin d'Entraunes ait été clairement exprimée le 22 août 1873, il faut attendre 1880 pour que les travaux débutent. Cet avant projet distingue deux tracés possibles ; tous deux ont pour origine le chemin existant qui s'arrête environ 250 mètres en amont de Villeneuve, à proximité de la passerelle sur le Var menant à Enaux, mais si l'un prévoit le passage du pont d'Enaux et suit la rive droite, l'autre suit la rive gauche et demande la construction d'un pont sur le Var en aval de Saint-Martin. C'est ce dernier tracé qui est préféré ; d'une longueur de 1 600 mètres celui-ci suit la rive gauche du Var à une hauteur de 12 à 15 mètres et, 1 150 mètres en amont de Villeneuve, il traverse le fleuve grâce à un pont en maçonnerie de 16 mètres d'ouverture. De là le tracé suit la rive droite du Var et s'arrête à 500,30 mètres de Saint-Martin, une possible traversée du village restant à l'étude du fait de sa difficile position topographique[89] Les travaux débutent en avril 1880 et sont achevés et livrés au public en septembre 1881, malgré "la pénurie d'ouvriers qui existe en ce moment par suite de l'exécution des nombreux travaux publics qui s'effectuent sur tous les points"[90]. Le coût total de ces travaux, qui ont nécessité de nombreux ouvrages d'art et épis de défense contre les eaux du Var, s'élève à 79 265,18 francs.

Initialement inclus dans le projet de construction du G.C. 16, le raccordement de Saint-Martin en avait été détaché et laissé en réserve afin d'en étudier les tracés éventuels. Sur trois tracés proposés c'est celui qui traverse le village en suivant la rue principale qui est retenu, celui-ci ressortant comme le plus à même de servir tant les intérêts de la route que ceux de la population de Saint-Martin. Les travaux de construction de cette voie, longue de 726,50 mètres, débutent au printemps 1883 et sont terminés au printemps 1885[91]pour une dépense de 14 383,75 francs. La construction de la chaussée dans la traverse de Saint-Martin

[89] Saint-Martin est en effet bâti sur un mamelon isolé aux pentes abruptes
[90] A.D.A.M.,2S 747.
[91] La réception définitive est ordonnée le 08 décembre 1885

est entreprise en avril 1887 et reçue le 23 décembre 1887 pour une dépense de 1 963,59 francs.

Il faut attendre le printemps 1883 pour que soit entrepris l'élargissement du chemin jusqu'au rocher de Bramus long de 1 549,95 mètres et exécuté par les prestataires, à 5 mètres suite à l'extrême rigueur de l'hiver. Les travaux sont achevés pour décembre 1884 et la dépense totale s'élève à 34 008 francs.

Du pont sur la Bérarde à l'entrée d'Entraunes, la voie à construire, longue de 3 031 mètres, suit à peu près le tracé du chemin muletier existant, sur la rive droite du Var et nécessite la construction de 1 222 mètres de murs de soutènement. Les travaux débutent en janvier 1885 et prennent fin en novembre 1887, pour une dépense de 61 032,08 francs.

Le passage au rocher de Bramus, long de 523 mètres, est désormais la seule section du G.C. 16 qui ne soit pas carrossable. Les travaux d'élargissement, entrepris d'août 1891, pour une dépense de 18 133,80 francs permettent aux voitures de relier Entraunes à Guillaumes et Nice.

Le projet de raccordement à la place du village d'Entraunes prévoit que le tracé, long de 112 mètres, traverse le pont sur le Var, puis passe entre les deux maisons situées à la sortie de ce pont, d'où une largeur réduite à 3 mètres, et aboutit au sud du village en un point où la commune propose de créer une place publique. La construction du G.C. 16, débutée en avril 1862, est alors achevée ; elle aura nécessité 30 années de travaux.

Le coût de l'ensemble de ces travaux est établi comme suit :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
De Villeneuve d'Entraunes à Saint-Martin d'Entraunes	89 500	95 612,52
De Saint-Martin d'Entraunes au Rocher de Bramus	26 500	34 008
Passage au Rocher de Bramus	19 000	18 133,80
Du pont de la Bérarde au pont sur le Var à l'entrée d'Entraunes	65 000	61 032,08
Raccordement à la place d'Entraunes	4 400	3 537,58
TOTAL	204 400	212 323,98

La dépense totale est de 3.9 % supérieure aux estimations soit une augmentation de 7 923,98 francs.

• La route nationale n°207 d'Avignon à Nice

C'est le 7 décembre que le Ministère des Travaux publics arrête le projet définitif d'une Route Impériale entre Avignon et Nice. Classée sous le numéro 207 elle a pour origine la R.I. 100 à Manosque, d'où elle suit la Durance pour ensuite monter sur la vallée de l'Asse, qu'elle suit jusqu'à Barrême, de là elle franchit le col des Robines (987 m) passe par Saint-Julien-du-Verdon, monte sur le Col de Toutes-Aures (1118 m), et descend sur Entrevaux puis Puget-Théniers et aboutit au croisement avec la R.I. 205, au lieu-dit de la Mescla. Sur une longueur totale de 170,367 km, 29 002 mètres sont situés dans les Alpes-Maritimes. Les

travaux à exécuter dans ce département ne consistent d'ailleurs qu'en l'achèvement de deux sections de la R.D. n°2 qui n'ont pas encore été menées à terme ; la première, entre le vallon du Cians et Puget-Théniers[92], se trouve être pratiquement achevée ; la seconde, entre Puget-Théniers et le ravin de Valcros[93], est en état de complète lacune.

Les travaux qui débutèrent en juin 1862 sont livrés définitivement le 29 décembre 1869, et eurent à subir huit crues importantes. Le coût total se monte à une somme de 841 120,73 francs.

Après des retards dus à l'exécution d'ouvrages de défense contre le Var, non prévus au projet, la construction de la route se trouve contrariée par six violentes crues du Var. La route est livrée en mars 1872 pour une dépense de 273 500 francs.

Le coût de l'ensemble de ces travaux et les augmentations qui se sont produites sont établis comme suit :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
Du vallon du Cians à Puget-Théniers	800 000	841 120,73
De Puget-Théniers au vallon de Valcros	252 250	273 500
TOTAL	1 052 250	1 114 620,73

La dépense totale est de 5.9% supérieure aux estimations, soit une augmentation de 62 370,73 francs.

En juillet 1880[94] les ingénieurs remarquent l'état de vétusté des ponts sur le Var à l'Ablé et à la Mescla. Les problèmes de ces deux ponts en bois sont liés à leur grand âge, puisque leur construction remonte à plus de 25 ans.

Les travaux de reconstruction du pont de l'Ablé débutent en juillet 1882 et consistent dans un premier temps en la construction d'un pont provisoire et la démolition de l'ancien pont de l'Ablé pour une dépense de 5 932 francs. Par la suite, et après adhésion du Génie militaire[95], les travaux consistent en la construction d'un tablier métallique d'une largeur de 4,40 mètres dont 2,60 mètres de chaussée et deux trottoirs de 0,90 m. Le pont est livré définitivement en octobre 1885, pour une dépense de 70 667,68 francs. Après différents tests il est ouvert à la circulation en février 1887.

Si l'extrême état de vétusté du pont de la Mescla est reconnu dès décembre 1880, aucun projet abouti n'est disponible avant janvier 1885 ; s'il prévoit la construction d'un nouveau pont, la situation budgétaire est telle qu'aucune suite ne peut être donnée et il est demandé aux ingénieurs de le maintenir en service, moyennant quelques réparations, pour une durée de 4 à 5 ans.

Ces travaux, qui se limitent au remplacement de quelques poutrelles en mélèze, débutent en avril 1887, et sont livrés en novembre 1888 pour une somme de 7 363,93 francs.

---

[92] En travaux depuis juin 1862

[93] Travaux adjugés en juin 1867

[94] A.D.A.M , 2S 267.

[95] A la condition expresse qu'un dispositif de mine soit intégré à la mise en place du tablier du pont

Les travaux de reconstruction du pont de la Mescla débutent en janvier 1891, après accord du Génie militaire[96] En plus de la construction d'un pont de 30 mètres et d'une largeur de 6 mètres, dont 3 m pour la chaussée, il est prévu de dévier la R.N. 207, sur 400,64 mètres, de longueur, par suite de l'établissement de la ligne de chemin de fer du Sud-France. A ce titre le projet est dressé par l'ingénieur de la Compagnie des chemins de fer du Sud-France. Ces travaux permettront la circulation de voitures d'un poids excédant 3 tonnes et se substituent à un passage à niveau dangereux. Le chantier est confié à la Compagnie des chemins de fer du Sud-France, mais ils sont financés par l'Etat et livrés en juillet 1893.

Le coût de l'ensemble de ces travaux et les augmentations qui se sont produites au cours des travaux sont établies comme suit :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
Construction du pont et du sentier provisoire à l'Ablé	5 932	5 932
Reconstruction du pont de l'Ablé	60 000	70 667,68
Réparation du pont de la Mescla	7 500	7 363,93
Reconstruction du pont de la Mescla	115 000	115 000
TOTAL	188 432	198 963,61

La dépense totale est de 5,6% supérieure aux estimations, soit une augmentation de 10 531,61 francs.

• La route nationale n°210 d'Entrevaux à Barcelonnette

Les premières allusions à un classement du G.C. 16 comme route nationale se tiennent dans le cadre d'une conférence mixte entre le Génie militaire et le service des Ponts et chaussées le 15 mai 1893. Ces discussions ont pour origine le projet de prolongement de la R.N. 205[97] sur Barcelonette, projet auquel les autorités militaires ont mis leur veto en raison de la proximité de la frontière, alors que l'Italie tient les crêtes alpines et même la rive gauche de la Tinée au niveau du vallon de Molières.

De plus les tensions ne cessent de s'accroître entre la France et l'Italie depuis plus de dix ans ; en 1881 le protectorat que la France impose à la Tunisie par le traité du Bardo lui aliène l'Italie qui avait des visées sur la Tunisie ; en 1882 l'Italie rejoint le système bismarkien en se ralliant à la Duplice, devenue Triplice ; en 1886 les travaux de fortification aux alentours de Nice sont repris à grande cadence, la convention de navigation établie entre la France et l'Italie (1862) est rompue et la France remet en cause le traité de commerce conclu en 1881[98] ; en 1887 l'Italie a renouvelé la Triple Alliance, signé un traité de défense avec l'Espagne et établit une entente navale avec le Royaume-Uni afin d'assurer un équilibre

[96] Un dispositif de rupture dans le nouveau pont doit être installé ; il est identique à ceux existants en amont, tant dans le Var que la Tinée

[97] La R.N. 205 relie alors Nice à Saint-Etienne de Tinée.

[98] M. Bottin, *Les Alpes-Maritimes et la frontière, Actes du Colloque de Nice 1990*, Ed. Serre, Nice, 1992, pages 43-44.

politique en Méditerranée [99]; de son côté la France militarise fortement l'ensemble du département ; en 1888 c'est "une rupture commerciale à peine masquée"[100] qui est instaurée de part et d'autre des Alpes.

Le risque d'un sérieux accrochage militaire n'est donc pas à écarter sur ce maillon faible de la frontière alpine française. La construction d'une voie reliant la Tinée à l'Ubaye rendrait la situation actuelle d'autant plus précaire, qu'une fois la route de la Tinée atteinte les Italiens fénéficieraient de deux axes de pénétrations possibles en territoire français, l'un en direction de Nice et l'autre de Barcelonnette, compliquant ainsi notre dispositif défensif. Le Conseil général émet donc le voeu, en août 1893, qu'une voie parallèle à celle de la Tinée soit ouverte dans la vallée du Var afin de relier Nice à Barcelonnette. Le 26 janvier 1894 une conférence mixte entre le Génie militaire et les Ponts et chaussées entérine les desiderata du Conseil général. Moyennant le déclassement de la R.N.205 sur la section comprise entre Saint-Etienne de Tinée et l'Ubaye, l'autorité militaire est prête à accepter le classement dans le réseau national de la section comprise entre Guillaumes et Barcelonnette. Le XVe Corps d'armée à Nice propose même que la main-d'oeuvre militaire construise cette route en raison de l'intérêt stratégique qu'elle représente ; c'est-à-dire une liaison rapide et sûre entre la XIVe et la XVe région militaire.

Ainsi, pour une raison uniquement militaire la R.N.205, qui était jusqu'à lors destinée à être l'axe majeur du Haut-pays niçois, se trouve reléguée au rang de simple desserte départementale et ce au profit de la vallée du Var. En septembre et octobre 1894 les ministères de la Guerre, des Travaux publics et de l'Intérieur pronocent tous trois le classement comme route nationale du chemin menant de Guillaumes à Barcelonette, réserve étant faite sur l'époque à laquelle le département de la guerre pourra consacrer de fonds à l'exécution des travaux confiés à la main d'oeuvre militaire. Le 28 décembre 1896 cette voie est classée route nationale sous le numéro 210.

Depuis son origine, au pont de Gueydan, jusqu'à Entraunes, la R.N.210 emprunte divers routes et chemins dont l'amélioration est très avancée, mais il reste, pour la terminer, du moins dans les Alpes-Maritimes, à exécuter en entier la lacune, longue de 16,3 km, comprise entre Entraunes et le col de la Cayolle.

Si le premier projet d'Entraunes à la Vérane est disponible dès septembre 1900, il faut attendre novembre 1906 pour que débutent les premiers travaux, par suite de fâcheux contretemps. En 1901 la situation des ressources affectées à la construction des lacunes des routes nationales ne permet pas de doter l'entreprise ; en 1904 une vive opposition sur les terrains communaux à céder éclate entre les ingénieurs et la commune d'Entraunes, celle-ci demandant des prix 10 à 40% supérieurs à la normale ; en 1905 le ministère de la Guerre écarte toute promesse d'aide en main-d'oeuvre militaire et ce sans plus d'explications, mais on peut émettre l'hypothèse d'un refus des autorités militaires d'engager des dépenses dans une entreprise qui a perdu en partie son utilité pour l'armée puisque les accords secrets franco-italiens de 1900 et 1902[101] ont permis de désamorcer la tension qui pesait sur la frontière franco-italienne et de plus, malgré leur revirement, les autorités militaires sont assurées de la construction de la R.N. 210, du fait de son classement comme route nationale.

---

[99] M. Bottin, *op. cit.*, page 45.

[100] M. Bottin, *op. cit.*, page 47.

[101] Respectivement accord colonial (Tripolitaine et Cyrénaïque laissées à l'Italie en compensation de la mainmise des Français sur le Maroc) et accord de neutralité entre les deux pays.

Les travaux débutent en novembre 1906 et consistent en la construction d'une route de 5 mètres de largeur [102] sur 2 704 mètres de longueur. Des complications, éboulements, travaux imprévus et relèvement important des prix de la main-d'oeuvre (de l'ordre de 35 à 40%) font grandement s'élever les coûts. En avril 1912, les travaux sont définitivement terminés et la dépense se monte à 195 504,59 francs.

De la Vérane aux Aillauds, malgré les difficultés faîtes par la commune d'Entraunes pour la vente de terrains communaux et un ajournement du tracé par l'administration militaire par suite d'un trop grand nombre d'ouvrages d'art d'importance, les travaux débutent en avril 1909. Le tracé a pour origine la fin de la section étudiée plus haut, soit près de 500 mètres en aval de l'actuel pont de Garibaldi. Il continue ensuite de s'élever sur 1 444 mètres de longueur en franchissant de nombreux ravins, là il se fraie un passage dans les barres rocheuses du Saut du Var au moyen d'un tunnel de 25 mètres de longueur, à sa sortie, il enjambe le Var grâce à un pont de 20 mètres d'ouverture et se retrouve sur le flanc droit de la vallée, il emprunte un lacet et se termine aux Aillauds légèrement en-deçà de la chapelle de la Trinité, au chemin muletier qui existait jusqu'alors. La longueur du parcours est de 4 625 mètres pour une largeur de route de 5 mètres dont 4 mètres de chaussées. Des éboulements provoqués par les orages perturbent les travaux mais ceux-ci sont reçus provisoirement le 9 octobre 1914 et de manière définitive le 15 février 1915 pour une dépense de 322 352,66 francs.

D'une longueur totale d'environ 6 800 mètres, le projet des Aillauds au second ravin du Garret comporte l'ouverture d'un tunnel sur une longueur de 50 mètres à la traversée du rocher du Lombard [103], la construction d'un pont sur le ravin du Garret et de nombreux ouvrages d'art. Après adhésion du directeur du Génie militaire, les travaux débutent en juin 1910 sous la direction de l'entrepreneur Gaetti. Ils sont menés avec efficacité jusqu'en 1913, date à laquelle l'importante augmentation des coûts de la main-d'oeuvre (de 40 à 70%) ne lui permet pas de continuer les travaux. Une régie est donc organisée à ses frais en mai 1914, les travaux restant à faire étant exécutés par les entrepreneurs Arnaud et Golé [104]. La dépense de l'entreprise Gaetti sur ces chantiers est de 155 995,57 francs.

Dans le même temps débute la construction de la 4e section de la R.N.210 jusqu'au col ; son tracé, long de 3 434 mètres et d'une largeur de 5 mètres dont 4 pour la chaussée, se trouve constamment à mi-côte et se développe sur cinq lacets. Les travaux sont confiés à l'entrepreneur Biguet en avril 1911, mais il subit vite des problèmes financiers en avril 1912 et il abandonne l'exécution de ce marché à l'entrepreneur Gaetti, déjà adjudicataire de la section Aillauds-Garret. Mais dès 1913 l'augmentation du coût de la main-d'oeuvre ne lui permet pas de continuer les travaux et ceux-ci reprennent en mai 1914, en régie, sous la conduite des entrepreneurs Arnaud et Golé. La dépense de l'entreprise Gaetti sur ces chantiers s'élève à une somme de 199 300 francs.

En février 1914 des fonds spéciaux sont débloqués pour que la route puisse être ouverte sur tout son parcours lors du voyage officiel du Président de la République dans la région des Alpes au mois d'août 1914[105]. Les deux nouveaux entrepreneurs Arnaud et Golé s'engagent également à terminer ces travaux au plus tard pour le 15 octobre 1914. Sur ces deux sections les travaux restant à exécuter ne consistent qu'en des réfections, déblais et construction de menus ouvrages. Mais la déclaration de guerre du 3 août 1914 annule la visite présidentielle et par là-même le carctère d'urgence des travaux. Malgré l'état de guerre la

---

[102] La chaussée est ainsi portée de 2,50 mètres à 4 mètres de largeur.
[103] Ou Pra Gaglia.
[104] Cf. l'achèvement des travaux des Aillauds au col de la Cayolle.
[105] Le Président doit inaugurer la route du col de la Cayolle.

construction de la route continue, et le 12 juillet 1916 la R.N. 210 est ouverte, par Guillaumes, à tous les véhicules jusqu'au col de la Cayolle, même si de petit travaux restent à exécuter. Mais le recrutement du personnel ouvrier et l'approvisionnement en matières premières demeurent difficiles et onéreux (hausse des prix d'environ 1/6e), obligeant les entrepreneurs à suspendre les travaux après l'été 1916. Cette situation a contraint l'entrepreneur Arnaud à abandonner ses parts dans l'entreprise. Les travaux ne reprennent qu'en mai 1920 et, dans un but de simplification administrative, les deux parties en construction sont regroupées en une : des Aillauds à la Cayolle. Ces travaux sont terminés avant la fin de l'année 1920, pour une dépense totale sur les deux sections de 481 200 francs. Dans le même temps une maison cantonnière a été construite au quartier des Garrets, en contrebas de la route, entre l'été 1911 et l'année 1920 pour une dépense totale de 15 497,15 francs.

Par suite de la décision d'établir dans la haute vallée du Var une ligne de tramways reliant pont de Gueydan à Guillaumes[106], le département des Alpes-Maritimes fait procéder à un élargissement d'environ 2 mètres de la plate-forme de la route aux endroits où tramways et route se côtoient, ainsi qu'au remplacement des ponts en charpente par des passerelles en maçonnerie. Mais ces travaux ne se cantonnent pas à la partie de route comprise entre le pont de Gueydan et Guillaumes, c'est l'ensemble des ouvrages d'art de la R.N.210 qui va être consolidé ou remplacé ; cette route faisant désormais partie de l'ensemble dénommé "Route des Alpes", reliant Nice à Evian, étant appelée à connaître une circulation plus intense grâce aux débuts de l'automobile. A ce titre, et ce dès 1911, les autocars Berliet et la Cie P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée) inaugurent le "Service automobile de la route des Alpes", qui relie Nice à Evian "en passant le plus près possible de la grande chaîne des Alpes et en empruntant non pas les vallées mais les cols". [107]L'exemple du col d'Izoard peut laisser présager du devenir de la circulation automobile le long de la R.N.210 : si en 1910 seules 32 voitures avaient passé ce col, en 1911 elles sont déjà au nombre de 549, entre juillet et la mi-septembre. Les améliorations de la R.N.210 s'avèrent donc indispensables ; ainsi de mai 1902 à septembre 1904 un pont métallique est construit sur le Bourdous[108] en remplacement d'un pont en charpente ; de janvier 1910 à octobre 1915 on assiste au remplacement de deux ponts en charpente par des ouvrages en maçonnerie entre Guillaumes et Villeneuve-d'Entraunes[109] ; de mars 1914 à octobre 1915 deux ponts en charpente sont remplacés par des ouvrages en maçonnerie, au Péroucié, et l'autre à l'entrée du village de Saint-Martin d'Entraunes ; en juin 1918 des travaux de réparation au pont d'Esteng, sur le Var, sont entrepris, mais en avril 1919 celui-ci s'écroule par suite d'un mouvement de la montagne. La circulation est rétablie le 12 juillet 1919 grâce à l'installation d'un pont militaire. Les travaux de reconstruction ne sont toujours pas achevés au classement de la R.N.210 sous le numéro 202[110], dite "route d'Evian à Nice" et il faut attendre juin 1922 pour que cet ouvrage soit entièrement reconstruit. L'ensemble du coût de ces travaux de reconstruction des ponts s'élève à 336 222,96 francs.

---

[106] Elle fait partie du réseau T.A.M. (Tramways des Alpes-Maritimes) déclaré d'utilité publique le 10 février 1906.

[107] *Berliet, P.L.M., Nice-Evian par la route des Alpes,* Société niçoise de transports par automobile, Nice, 1912, page 6.

[108] A l'entrée du village d'Entraunes.

[109] L'un sur le Riou de Bante et l'autre au lieu-dit Las Clapeiroulas.

[110] Date du classement : 26 novembre 1920.

Le coût de ces travaux et leurs augmentations sont établis comme suit :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
Etablissement d'un pont métallique sur le Bourdous	18 000	17 507,62
Construction des ponts en maçonnerie sur le Riou de Bante et à Las Clapeiroulas	6 000	6 000
Construction des ponts en maçonnerie à Péroucié et à l'entrée de Saint-Martin d'Entraunes	23 600	21 278,01
D'Entraunes à la Vérane	115 000	195 504,59
De la Vérane aux Aillauds	280 500	322 352,66
Pose d'un pont militaire et réparation du pont d'Esteng	141 771,65	291 437,33
Des Aillauds au col de la Cayolle	319 000	453 200
TOTAL	903 871,65	1 307 280,21

La dépense totale est de 44,6% supérieure aux estimations soit une augementation de 403 408,56 francs. Cette forte augmentation est essentiellement imputalbe à la forte inflation qu'ont connu toutes choses du fait des boulversements induits par la Grande guerre.

Il est à noter qu'au 6 mars 1917 une décision du ministère des Travaux publics, transfère le tronçon de la R.N.210 compris entre son origine au pont de Gueydan, et la limite du département des Alpes-Maritimes du service des Ponts et chaussées des Basses-Alpes à celui des Alpes-Maritimes.

• La route nationale 202 d'Evian à Nice

Si la route d'Evian à Nice est classée route nationale sous le numéro 202 le 16 décembre 1920, le premier classement d'un "route nationale des Alpes", de Thonon à Nice remonte au 5 avril 1912. Ce projet de route, classé sous le numéro 212, emprunte les départements des Alpes-Maritimes, des Basses et des Hautes Alpes et des deux Savoie. L'itinéraire de la future R.N.202 n'est autre que celui fixé au préalable pour la R.N.212 ; au départ de Thonon la route monte sur le col des Gets (1 170m) pour ensuite descendre sur Cluses, d'où elle prend la direction de Megève (1 113m) puis Albertville ; de là elle remonte la vallée de la Tarentaise jusqu'au col de l'Iseran (2 770m), pour ensuite descendre sur la vallée de la Maurienne jusqu'à Saint-Miche-de-Maurienne d'où elle monte sur le col du Galibier (2 556m) et du Lautaret (2 058m) pour rejoindre Briançon. De là la route traverse le massif du Queyras, par le col d'Izoard (2 361m) et le col de Vars (2 111m). Elle atteint alors la haute vallée de l'Ubaye qu'elle emprunte jusqu'à Barcelonette, d'où elle monte sur le col de la Cayolle (2 327m) pour arriver dans la vallée du Var qu'elle suit jusqu'à Nice. Ainsi cette route s'approche le plus près possible de la grande chaîne des Alpes en passant non pas par les vallées mais par les cols. La R.N.212 (plus tard la R.N.202), emprunte, du nord au sud : la

R.N.202 entre Thonon et Sallanches[111] ; la R.N.90 dans la vallée de la Tarentaise ; la R.N.6 dans la vallée de la Maurienne ; la R.N.91 entre le col du Lautaret et Briançon ; la R.N.94 dans Briançon ; la R.N.100 dans la vallée de l'Ubaye ; la R.N.208 entre Barcelonette et Uvernet ; les R.N. 210, 207 et 205 dans la vallée du Var et la R.N.7 dans Nice. Mais ces routes gardent leur numérotation d'origine ; elles n'ont pas été absorbées par la R.N. 202, 210, et 212 en une unique route, d'Evian à Nice, sous le numéro 202. Cette nouvelle voie continue d'emprunter, comme la R.N. 212 , les parties des R.N. 90, 6, 91, 94, 100 et 7, mais elle absorbe les parties des R.N. 208, 207 et 205 que se contentait, là aussi, d'emprunter la R.N. 212. Ainsi l'appellation R.N. 202 est donnée aux ensembles suivants : entre Evian et Albertville ; au passage des cols de l'Iseran, du Galibier, d'Izoard et de Vars ; entre Barcelonnette et Nice. Ce classement confirme la route du Var dans son rôle d'axe de pénétration le plus important du haut pays niçois. Les travaux de construction, de Nice au col de la Cayolle, étant achevés depuis le 12 juillet 1920, il ne reste plus qu'à améliorer la configuration de celle-ci en quelques points. Le regroupement sous le numéro 202 des R.N. 205, 207 et 210, qui longent la vallée du Var, facilite la mise en place de plans d'ensemble visant à une amélioration générale de la route et ceci d'autant plus depuis le formidable accroissement de la circulation dans la basse vallée du Var et du développement touristique plus en amont. La beauté des paysages traversés[112] doublée de l'attrait de se trouver, à quelques heures de Nice, dans un paysage montagnard, le tout facilité par l'avènement des véhicules automobiles, ne peut que séduire la clientèle touristique hivernale en villégiature sur la Côte d'Azur. Des services d'autocars, à vocation essentiellement touristique, existent déjà depuis l'été 1911, même ci ceux-ci ne s'engagent pas dans la haute vallée du Var, puisque le col de la Cayolle n'est pas encore ouvert à la circulation. Les pionniers en sont les services routiers automobiles des P.L.M. qui, par la route des Alpes "partent tous les matins de Nice et d'Evian et (...) amènent le touriste en cinq journées coupées facultativement d'arrêts aux points les plus pittoresques du parcours (...)"[113]. Du 1er juillet au 15 septembre 1911 ces autocars ont transporté 15 451 voyageurs. Au mois d'octobre 1917 c'est au tour de la Fédération des syndicats d'initiative de la Côte d'Azur d'organiser un service automobile du pont de Gueydan[114] à Guillaumes, puis jusqu'à Barcelonnette par le col de la Cayolle pendant la belle saison, "cette ligne de transport présentant un intérêt touristique régional indiscutable"[115]. Ces innovations touristiques ouvrent la voie au "grand tourisme" automobile, influençant favorablement les propriétaires de véhicules qui hésitaient à pénétrer certaines vallées et à aborder certains cols, jugeant les unes sans intérêt, les autres trop dangereux. Afin de développer encore plus favorablement ces débuts de tourisme dans le haut-pays niçois et favoriser le roulage, la chaussée et l'allure de la route vont être améliorées en plusieurs points.

A la date du classement de la route entre Nice et Plan du Var sous le numéro 202 celle-ci n'a qu'une largeur de chaussée de 4,85 mètres à 5 mètres pour un trafic sans cesse croissant, puisque de 1920 à 1928 la circulation automobile s'est accrue de 600% entre Nice et Plan du Var. De plus l'état de la route laisse grandement à désirer et ce n'est qu'en 1924 qu'est décidé un premier travail de goudronnage sur 9 km.[116].

Mais les moyens mis en oeuvre ne sont pas à la hauteur de la tâche et tous ces travaux ne sont qu'un moyen provisoire de répondre aux réels problèmes causés par une

---

[111] 13 kilomètres en amont de Megève.

[112] Défilé du Chaudan, gorges de la Mescla, citadelle d'Entrevaux, gorges de Daluis, col de la Cayolle.

[113] Berliet, P.L.M., Société niçoise des transports par automobiles, Nice, 1912.

[114] C'est-à-dire à partir de l'arrêt du chemin de fer de Nice à Digne au pont de Gueydan.

[115] Achives départementales des Alpes-Maritimes, 2S 288.

[116] De l'origine de la route, à son embranchement avec la R.N.7, à la Manda.

croissance de la circulation qui n'avait pas été envisagée dans de telles proportions par les pouvoirs publics. L'ensemble des routes nationales du département nécessite d'ailleurs des travaux similaires de réfection et de réparation.

Les travaux d'importance débutent en octobre 1925, ceux-ci s'appliquent à la section de 8,5 km la plus rapprochée de Nice, soit de la route nationale 7 au pont de la Manda. Il est prévu d'élargir à 8 mètres la plate-forme de la route, dont 6 mètres pour la chaussée, et d'y appliquer un revêtement spécial afin de pallier au coutumier état de délabrement de la chaussée. Les travaux sont achevés en décembre 1928 pour une dépense de 409 011,11 francs et ils ont été complétés 4 km en amont par des travaux de même nature imputables au budget général d'entretien. De juin 1929 à septembre 1930 cinq ponts [117], compris entre le pont de la Manda et Saint-Sauveur[118], sont élargis de 5,45 mètres à 8 mètres pour une dépense de 88 323,70 francs. De même en décembre 1931 à mars 1932 la chaussée au pont de l'Ubac, à Saint-Martin du Var est élargie à 9 mètres pour une dépense de 40 000 francs. De mai 1934 à avril 1935 c'est la chaussée entre la Digue des Français et le Bois de Boulogne, soit sur une longueur de 700 mètres, qui est élargie de 4,5 mètres à 18 mètres dont 13,40 mètres pour la chaussée ; ainsi la route va pouvoir diposer de quatre voies carrossables de 3 mètres de largeur chacune. C'est la première section de la route nationale 202 qui se voit ainsi dotée d'une chaussée à doubles voies séparées. La dépense totale se monte à 308 224,46 francs.

Cependant il n'a été prévu aucun élargissement du tournant du Bois de Boulogne [119]qui est quasiment à angle droit (100°), et a déjà provoqué de nombreux accidents mortels. C'est par l'action de l'adjoint au maire M.A. Icart que les crédits vont être débloqués afin d'acquérir les terrains nécessaires à l'élargissement de ce tournant, cette dépense se portant à 48 000 francs. Les derniers travaux sur cette partie de la R.N.202, entrepris en septembre 1935 sur une longueur de 10,250 km, concernent l'élargissement à 8 mètres de la section pont de la Manda-Plan du Var[120]. Ils ont occasionnés une dépense de 2 102 206,19 francs.

Dans le défilé du Chaudan, divers travaux d'élargissements, d'améliorations et de rectifications de la chaussée et de courbes sont exécutés en 1931 et 1932. Ils sont destinés à élargir de 5 mètres à 7 ou 8 mètres la chaussée et le rayon des courbes. La dépense pour l'ensemble de ces travaux s'élève à un peu plus de 180 000 francs. C'est à l'occasion de tels travaux, en 1932, qu'a lieu le plus meurtrier accident connu, depuis les premiers travaux de l'époque sarde, sur un chantier de la route du Var. Le matin du 23 février 1932, une heure après un tir de mine et bien que la masse rocheuse n'ait pas paru nécessiter une purge, un pan de rocher de 400 à 500 m3 s'est détaché subitement, provoquant la mort de cinq ouvriers et en blessant un autre grièvement.

En 1933 l'ensemble de la route empruntant le défilé du Chaudan a partout une largeur de chaussée comprise entre 7 et 9 mètres de largeur.

---

[117] Ces ponts enjambent les ravins de Saint-Sauveur (6 mètres d'ouverture), de la Manda (3 mètres), du Darbezy (3 mètres) et les deux ravins de la Combe (2 mètres chacun).

[118] 3 200 mètres en aval du pont de la Manda.

[119] A l'emplacement de l'actuel croisement de la R.N.99 et de la R.N.202, soit la section la plus basse de la "route de Grenoble" comprise entre les actuels boulevards Paul Montel et Pompidou.

[120] la traversée de Plan du Var, longue de 150 mètres, a été elle-même élargie par suite d'une décision de la Commission départementale datée du 28 février 1935.

Le coût de l'ensemble de ces travaux est établi comme indiqué dans le tableau :

Section	Estimation en francs	Dépense en francs
Elargissement du tournant du Bois de Boulogne	48 000	48 000
Elargissement entre le Bois de Boulogne et la Digue des Français	1 070 000	928 224,46
Elargissement entre le Cal Spagnol et le pont de la Manda	340 000	409 011,11
Elargissement de 5 ponts entre Saint-Sauveur et la Manda	102 000	88 323,70
Elargissement de la chaussée au pont de l'Ubac	40 000	40 000
Elargissement entre la Manda et la fin de la traverse de Plan du Var	2 709 000	2 102 206,19
Construction du pont en ciment sur la Vésubie[121]	655 000	655 000
Modification de la route aux abords du pont sur la Vésubie[122]	100 000	52 615,48
Améliorations dans le défilé du Chaudan	180 000	180 000
TOTAL	5 244 000	4 503 380,94

La dépense totale est de 14,1% inférieure aux estimations soit une baisse de 740 619,06 francs.

De la Mescla au col de la Cayolle, les travaux ne consistent ici qu'en des améliorations, certes nécessaires, mais de moindre envergure que celles exécutées dans la basse vallée du Var entre l'origine de la R.N.202 au col de la Cayolle et le pont A. Durandy sur la Vésubie. Elles résident d'ailleurs essentiellement en des élargissements, rectifications de courbes et un goudronnage général de la chaussée. La principale amélioration résidant dans le déclassement de la ligne T.A.M. (Tramways des Alpes-Maritimes) de la haute vallée du Var, établie entre pont de Gueydan et Guillaumes qui intervient le 2 avril 1932, suivi du démontage des installations, ce qui permet à la route de reprendre à son compte la partie de chaussée occupée par les rails et le ballast du tramway ; mais ce déclassement fait surtout bénéficier la R.N.202 des tunnels et viaducs du tram établis dans la traversée des gorges de Daluis[123]. Ceci simplifie grandement le croisement des véhicules. Cette importante

[121] La construction de cet ouvrage est traité dans la partie concernant la R.N. 205.
[122] Ces travaux sont traités dans la partie concernant la R.N. 205.
[123] A l'exception du pont du Saut de la mariée.

amélioration ne demande pas de dépense supplémentaire et est saluée unanimement par la presse locale qui ne voyait dans les T.A.M. qu'un moyen de locomotion poussif et dangereux qui ne pouvait qu'entraver une circulation automobile conquérante.

Bilan des travaux

Chantier	Longueur en mètres	Dépense en francs	Coût du mètre en francs	Années de travaux
Endiguement du Var	23 084	7 129 753,07	308,86	1845-1869
De Plan du Var au pont de l'Ablé[124]	18 441	881 233,96	47,79	1854-1860
Route nationale 205 (de Nice à la Vésubie)	23 959	231 953,84	9,68	1861-1920
Route départementale 2	37 327,85	3 127 547,53	83,79	1857-1884
Chemin de grande communication 16	18 000	404 607,28	22,48	1862-1892
Route nationale 207	1 070	198 963,61	185,95	1882-1919
Route nationale 210	17 742	1 307 280,21	73,68	1898-1922
Route nationale 202	20 645,82	4 503 380,94	218,13	1921-1935
TOTAL	109 786[125]	17 784 720,40	161,99	1845-1935

Dès le milieu des années 1930 la route de la vallée du Var a déjà pour fonction d'être, comme de nos jours, l'axe majeur du haut-pays niçois permettant les liaisons routières les plus directes pour Digne, Grenoble et les cités alpines françaises en général. De même son tracé général n'a, en aucun endroit, été remis en cause, confirmant la justesse des choix des ingénieurs des Ponts et chaussées.

Le grand avantage que les populations aient pu tirer de la route consiste tout d'abord en la rupture d'un isolement forcé qui a permis à tous les villages reliés directement à cette voie de communication d'éviter un dépeuplement total et une mort certaine. Si l'on a avancé

[124] Travaux exécutés sous le gouvernement sarde.

[125] La longueur totale de la R.N.202 est de 122 786 mètres, mais la section Valcros (limite des Alpes-Maritimes) pont de Gueydan n'a pu être étudiée.

que la route contribuait à l'exode rural, il faut relativiser car il ne s'agit que d'une facilité apportée au départ et non une raison intrinsèque de départ. Si ces villages avaient continué à rester isolés, à l'heure de l'industrialisation et des échanges, ils auraient subi un exode complet et définitif ; les cas de villages comme le Reveston, au-dessus du défilé du Chaudan ou Villetalle et Amen, en sont de parfaites illustrations : éloignés de toute voie de communication leur population ne s'est pas fixée, les vouant à un abandon définitif. Aucun phénomène de retour au pays de la part des retraités ayant exercé une activité sur la Côte ou encore d'établissement de résidences secondaires n'ont pu avoir lieu dans ces villages.

Mais la route, si elle est un progrès en elle-même, a permis également la création d'autres infrastructures capables de développer une vie communale à l'identique de celles des autres communes françaises. La IIIe République a eu une politique scolaire volontariste, voyant dans la scolarisation et donc dans l'éducation de la population la possibilité de faire naître chez elle un sentiment national et républicain puissant, seul capable de cimenter la nation et d'assurer la pérennité de la République : par la scolarisation la IIIe République entend former des républicains, et par conséquent des électeurs et des hommes politiques. Seul l'établissement d'une voie de communication carrosable a pu permettre la création d'écoles et la venue d'instituteurs.

De même pour la ligne de chemin de fer reliant Nice à Digne, les actuels Chemins de fer de Provence, il apparaît clairement que la route a été la condition indispensable à l'apparition de la voie ferrée. Celle-ci reprend dans son ensemble le tracé de la route pour des raisons techniques, puisque lors de sa construction la route a déjà fait l'objet de nombreuses études qui ont déterminé le meilleur tracé à adopter ; pratique car bénéficiant de la proximité de la route ce qui offre de nombreuses facilités pour sa construction et les acheminements de matériel et matériaux divers ; financière car s'établissant dans de nombreux cas sur des terrains déjà acquis par l'Etat lors de la construction de la route. Elle a aussi permis l'arrivée du télégraphe au début du siècle (Saint-Martin d'Entraunes est atteint en 1901) ainsi que la création de la ligne de tramway, exploitée à partir de juillet 1923, et qui se pose comme un complément du Sud-France[126].

La concurrence entre ces réalisations ferroviaires et la route a largement tourné à l'avantage de cette dernière. Elle affirme alors pleinement sa suprématie dans le domaine des transports intérieurs de marchandises et de voyageurs, grâce à sa souplesse et son confort d'utilisation, sa rapidité et à l'absence de réglementation jusqu'en avril 1934.

Mais que ces différentes entreprises aient connu, comme la route le succès ou l'échec, relatif pour le Sud-France mais total pour le tram, l'ampleur des travaux effectués pour chacun d'eux a apporté beaucoup à l'arrière-pays niçois. D'un point de vue psychologique, les poulations ont senti se rompre la fatalité de l'isolement et du désintérêt de leur condition. Cela a pu encourager certains à croire en un avenir pour le haut-pays les poussant à développer certaines petites industries ou productions locales, ce qui a été grandement facilité par la fin de l'économie de subsistance rendue possible grâce à l'arrivée de produits importés via la route ou le Sud-France. Ainsi une industrie du bois se développe à Puget-Théniers dès 1900 ainsi qu'une importante coopérative laitière en 1920 ; à Villars-sur-Var on s'oriente vers une production de vins de qualité et Entrevaux se spécialise dans les arbres fruitiers. Fait nouveau, on assiste à la création de petites industries de transformation des produits agricoles. Si les vallées se dépeuplent, elles s'enrichissent, ce qui profite surtout aux chefs-lieux de cantons et aux populations qui ont profité des emplois fournis par les importants chantiers qui se sont succédés de 1860 à 1923. Le développement militaire du

[126] Elle sera déclassée le 2 avril 1932 et livrée à la circulation automobile après démontage des installations.

département, rendu possible par l'existence de la route mais aussi du Sud-France, a également apporté un certain enrichissement par les travaux de construction d'ouvrages divers, mais aussi par la nécessité de nourrir et d'offrir différents services aux troupes stationnées.

Mais la construction de la route et autres infrastructures a également produit un important bouleversement sociologique dans la vallée du Var, comme dans les autres vallées, du fait des emplois créés sur ces chantiers difficiles et épuisants ; cette société qui était pauvre et agricole s'est muée en société prolétarienne de type secondaire, expliquant en partie l'ancrage du Parti communiste français à moyen terme dans l'arrière-pays niçois.

L'histoire des relations routières dans le haut-pays niçois pourrait être bouleversée par le projet de liaison routière expresse franco-italienne via la Tinée, qui verrait se succéder viaducs et souterrains dont un tunnel entre Isola et Bagni de Vinadio. Un siècle après que la route de la Tinée ait été délaissée au profit de celle du Var, de nouveaux projets pourraient donner à la Tinée une dimension internationale et la replacer au premier plan dans le domaine des voies de communication dans le haut-pays niçois.

ANDRE SUARES ET LA TENTATION MEDITERRANEENNE

Robert PARIENTE

Il en va des écrivains comme de leurs livres : les plus profonds ne sont pas toujours les mieux connus ou reconnus. Ainsi, les médias occultent-ils souvent des astres de première grandeur dont on a limité le rayonnement, voire éteint les feux, sous prétexte qu'ils n'éclairaient pas suffisamment l'attente du public.

Bien qu'il ait été l'un des plus importants écrivains de notre siècle, André Suarès fut longtemps l'un de ces exclus. Né à Marseille en 1868, dans une famille israélite d'origine italienne du côté paternel, et provençale du côté maternel, André Suarès fut souvent considéré dans les années 20 comme l'égal de Gide, Valéry, Claudel. Admiré par André Malraux, avec lequel il correspondit fréquemment, par Bergson, Stefan Zweig, Rouault, Bourdelle, et de nombreuses autres célébrités, il laissa à sa mort, en 1948, une oeuvre considérable de près de cent ouvrages, sans compter vingt mille pages inédites.

Suarès se définissait comme un messager de la beauté, un rêveur d'émotion, un conquérant de la grandeur. Il prit le risque démesuré de s'époumonner à prêcher dans le désert, à tenter de laver notre société de ses souillures et de ses préjugés, face à ceux dont les voix propageaient les pires accents du fanatisme. Il stigmatisa les compromissions, les moeurs politiques de son temps, il flétrit l'obscurantisme, la tyrannie, il condamna les profiteurs et critiqua tout ce qui était mensonger et contraire à l'éthique dont il se réclamait. Il se voulut indépendant de toute faction politique, de droite ou de gauche, idéologique ou religieuse. Ce fut sa force et sa faiblesse, car il dérangeait l'ordre établi. Sa voix venait de trop haut pour trouver un écho dans le marais des lettres. La médisance, le mépris, la haine, la calomnie le caricaturèrent et l'écartèrent d'une notoriété durable à laquelle il aspirait secrètement.

D'où la seule issue qui finit par s'imposer à lui : la solitude dont il fit sa révolte. Dès lors, cet homme tout de passion résolut de communier avec les grands esprits du passé ; il s'identifia à eux et conçut de saisissants essais sur Montaigne, Michel-Ange, Shakespeare, Cervantès, Baudelaire, Dostoievski, Tolstoï, Rimbaud, Verlaine, Wagner, Péguy, Debussy.....Sous sa plume, ses portraits devenaient incandescents.

Fixé à Paris à partir de 1897, André Suarès demeura cependant toute sa vie un homme de la Méditerranée, bien qu'il se réclamât aussi d'une ascendance bretonne (par sa grand-mère maternelle). Recru de culture hellénique et romaine, il ne cessa jamais de se référer à l'univers mythique de la Grèce antique, sans pour autant oublier ses racines italiennes, espagnoles, provençales.

Ses terres d'élection enserrent ainsi le bassin méditerranéen et ses préférences vont d'Euripide et Sophocle à Daumier, en passant par Virgile, Dante, Michel-Ange, Verrochio, Cervantès, Goya. La Provence, où il séjourna à maintes reprises, après y avoir passé sa jeunesse, demeurait cependant le lieu où il pouvait se ressourcer et retrouver la joie de vivre, loin des tumultes de Paris.

Pourtant son amour pour la Grèce dépassa sans doute tous ses autres coups de coeur. Jeune collégien, au lycée Thiers de Marseille, il s'immergeait dans les tragédies des Grands Héllènes qu'il lisait dans le texte, d'où cette constante qu'on retrouve tout au long de sa carrière : Athènes est la racine de l'intelligence ; Aristophane, Aristote, Eschyle, Euripide deviennent ses premiers dieux ; il cultive également les grands mythes, tels ceux de la Toison d'or, des Sirènes, de Médée, de Circée, des Argonautes, de Némésis, dont il s'efforce de dégager la signification philosophique par des aphorismes, à la manière du style présocratique. Des centaines de pages, dont la plupart ont été détruites par leur auteur ou demeurent encore inédites, naissent ainsi de sa plume dès 1885. Il s'intéresse aussi aux savants et aux philosophes affirmant par là l'aspect esthétique de la science : Hippocrate,

Archimède, Euclide accompagnent Eschyle, Aristophane, Platon, dans ce qu'ils ont de divin et de magique.

A la recherche de la connaissance absolue, Suarès bâtit un rêve qui ne se réalisera jamais, car il renoncera à tous les projets de voyage qu'il avait envisagés dès les premières années de ce siècle. Il ne visitera donc pas son "Eldorado". Cette frustration du voyage convoité ne l'empêche pas d'adapter à sa manière la *Tragédie d'Elektre et d'Oreste*, publiée par Charles Péguy aux Cahiers de la Quinzaine en 1905, de conter la légende d'*Achille Vengeur* (publié par Vers et prose) ou le drame d'*Ellys et Thanatos* (publication posthume chez Rougerie). Il donnera aussi *Temples grecs, Maisons des Dieux*, texte qui célèbre la beauté des temples qu'il n'a pu hanter en Grèce, mais qu'il a découverts en Sicile, au cours de son premier voyage en 1895.

Naissent ainsi de somptueuses pages de prose lyrique : Agrigente, Ségeste, Selinonte le consolent de ne pas connaître l'Attique, le Parthénon ou Olympie. Dans ces textes, on peut découvrir la métaphysique très personnelle de suarès, qui allie poésie, science, beauté pour une sorte d'initiation à la grandeur.

Mais c'est à travers ses correspondances que l'on comprend le mieux la pensée de Suarès. Elle s'y dévoile sans fard, sans précaution d'aucune sorte. La plainte ou l'appel d'un coeur blessé s'y expriment en toute liberté.

De 1922 à 1929, Suarès échange ainsi une centaine de lettres avec le grand sculpteur Antoine Bourdelle, dont l'épouse, une de ses anciennes élèves, est grecque. Dans ses lettres, Suares s'explique, se justifie, se met à nu :

"je n'avais pas 20 ans, écrit-il au grand statuaire, le 17 août 1922, quand j'achevais la *Tragédie d'Elektre*. J'ai voulu purger la pensée grecque de tout ce qui est local, éphémère et féroce dans la légende, pour n'y laisser que le pur sentiment humain, l'âme de tous les temps, mais dans l'ordre et la lumière attiques. Je suis loin d'y avoir réussi. L'essentiel est d'en avoir eu le suprême désir dès mon plus jeune âge....La réconciliation de l'antique et du moderne, poursuit Suarès, voilà toute la loi, tout le destin de l'art à mes yeux, depuis que j'existe. Nous sommes les moins musiciens de cette religion là et nous devons en ordonner la liturgie"

A propos des temples, Suarès explique à son ami, le 21 novembre 1923 : "La vraie beauté est ce qui dure, ce qui est fixé dans ses proportions justes, une fois pour toutes, où les nombres de l'esprit sont arrêtés dans la plus belle forme qu'il leur soit donné d'atteindre, celle qui les accomplit et les révèle du même coup."

Le 17 mars 1924, Suarès évoque l'un des poètes les plus puissants par la pensée, Euripide (c'est d'ailleurs ainsi qu'il surnomme Bourdelle) : "Voilà Euripide. En art, il a fait la révolution d'Athènes, comme Socrate dans la science. Il est très rare qu'un poète soit l'homme de la révolution et du changement. Euripide l'était : mais au lieu d'y altérer ou d'y perdre la poésie, il l'accroît et l'élève... Le grand classique garde la majesté de marbre, la force précise du modèle, et il enferme une pensée vivante dans la matière immuable d'une admirable forme."

Après la mort de Bourdelle, survenue en 1929, Suarès poursuit le dialogue avec la veuve de l'artiste qui l'invite, à plusieurs reprises, à l'accompagner en Grèce. Le 27 mai 1936, il refuse : "Ne me demandez pas davantage pourquoi je reste où je suis. Le voyage vient trop tard. Je préfère à tout le peu que je puis faire encore : ce que je sais est la prison où je suis. Si j'avais 30 ans, voire 40, je me mettrais en route. Rien pour moi n'est venu à temps. Il me faudrait mille ans de vie... Je sais que ce voeu est absurde, mais j'en avoue la folie parce qu'il explique ma conduite et mon caractère."

Pourtant, deux ans plus tard, c'est Suarès lui-même qui demande à Madame Bourdelle de l'accompagner en Grèce : "On m'invite à faire le voyage en Grèce. Si vous voulez en être, je pars pour Athènes avec vous .... Vraiment, mon sort se joue en ce moment : c'est ma dernière chance de jamais voir l'Acropole et de contempler le monde, couché au pied d'une colonne du Parthénon. J'ai fait, l'autre jour, un songe d'une clarté éblouissante. J'ai vu le Lycabette comme une pierre d'argent et le Parthénon comme une fleur d'or vermeil. Et j'étais en mer, une mer violette, pailletée de diamants. Les dieux ont peut-être voulu m'avertir que je n'avais pas besoin d'aller en Grèce pour y être".

Les derniers mots d'un rêve avorté viendront quelques mois plus tard, le 2 août 1938, comme un testament spirituel : "il y a longtemps que j'ai choisi Olympie, en avril, pour un des deux ou trois lieux du monde où je voudrais quitter la vie. Inconnu et même sous un autre nom que le mien. Quel que soit mon âge, il faut que je meure enfant".

Pourtant Suarès n'en avait pas encore fini avec la Grèce. Alors qu'il mène depuis 1932 un grand combat contre Hitler et les Nazis et que se lève le cataclysme qui va dévaster l'Europe, Suarès envoie à Madame Bourdelle, en date du 11 septembre 1939, un message angoissé : "C'est Démosthène qui avait raison : il répétait sans cesse aux Athéniens qu'il ne faut jamais pactiser avec les Barbares. On ne l'a pas cru... Il y a toujours un Démosthène dans une Athènes ; mais il n'y a presque jamais un gouvernement pour l'entendre et le croire."

A l'un de ses plus fidèles amis, Maurice Pottecher, créateur du Théâtre du Peuple, Suarès avait évoqué, dès 1923, d'autres points de repère grecs : "Ce n'est pas que je sache Sophocle par coeur, mais j'en lis ; et je relis aussi mon cher Pindare, le plus Grec des Grecs, il me semble : il est curieux que j'en sois si proche. Avec un très faible effort, il m'arrive de penser en bas-relief immobile, rêveur qui touche son rêve de la sorte, et le modèle : la musique fait tout le mouvement ; et il y a l'harmonie intérieure que j'entends, à défaut de la mélodie sonore."

Les sources grecques ne tariront pas dans l'oeuvre de Suarès. Les racines latines et italiennes ne sont pas moins profondes, qui attirent l'écrivain à cinq reprises dans la péninsule. Cette attirance relève d'abord des origines mêmes de sa famille paternelle. Son père, avant de se fixer très jeune à Marseille, est né à Gênes. Son grand-père appartenait à l'importante communauté israélite de Livourne.

C'est donc de sa propre découverte familiale que Suarès se met en quête en 1895. Son père est mort trois ans plus tôt au terme d'une très longue et très douloureuse maladie ; sa famille, riche naguère, a perdu tous ses biens.

Après une longue période de claustration, Suarès se met en mouvement pour répondre aussi à d'autres exigences : celles de l'action, de la recherche de la spiritualité et de l'aventure de l'art. Cet itinéraire, André Malraux à son tour l'épousera plus tard.

L'Italie devient ainsi un territoire à défricher et déchiffrer qu'il arpente du nord au sud, et qui mobilise une grande part de son activité intellectuelle pendant près de quarante années. A la recherche de la grandeur, il croise tous les mythes et tous les fantômes qui hantent son imagination : ses ancêtres, mais surtout les grands artistes qu'il admire, du Quattrocento à la Renaissance, et les conquérants, qui ont modelé l'Italie à la fin du Moyen-Age.

Avant de commencer cette quête, Suarès a subi l'influence d'un cousin qui lui fut si cher qu'il l'appelait, dans ses lettres, "mon second papa" : fils aîné de sa tante Hortense, Edouard Petit, professeur agrégé d'histoire et futur inspecteur général de l'Instruction Publique, écrivit de nombreux livres, dont une monumentale histoire d'Andréa Doria, l'un des

plus fameux condottiere des XVe et XVIe siècles. Cet ouvrage offert au jeune Félix (ce fut le prénom de Suarès jusqu' en 1899) imprégna l'esprit du futur écrivain à un tel point qu'il faut voir dans ce texte le point de départ du plus grand et du plus beau des livres de Suarès : *Voyage du Condottière,* ouvrage composé à plusieurs époque, à partir de 1895 jusqu' en 1909 -1er tome, *Vers Venise*) ; puis de 1920 à 1932 (2eme et 3eme tome, *Florence et Sienne*). A ces textes d'une prodigieuse et exubérante beauté formelle s'ajoutent ceux de *Temples grecs, Maisons des Dieux*, sur la Sicile, rédigés à partir de notes prises en 1895, mais publiés seulement en 1937, avec des gravures de Matossy, et ceux de *Rome*, également conçus en 1895, mais demeurés inédits jusqu'à leur prochaine parution en 1997 chez Plon.

Dans ces quelque mille pages sur l'Italie, sans compter les ébauches, le voyageur, c'est-à-dire Suarès lui-même, s'identifie au Condottière, si bien qu'on ne sait jamais s'il est le narrateur ou le héros d'une étonnante aventure initiatique où il se dédouble une seconde fois sous le nom de Caërdal (quêteur de beauté en celte).

Les villes qu'il traverse et où il s'attarde deviennent des personnages ; il n'en finit pas de diriger ses pas vers un but inaccessible afin de découvrir l'infini de la perfection, au terme d'un itinéraire mystique parsemé de fantasmes, de douleurs, de joies, d'amour, de rêveries, de conquêtes spirituelles et artistiques. Pour Suarès, ses campagnes d'Italie constituent une rémission au mal de la solitude et de l'inassouvi. En 1895, toutes les chroniques sur Rome qu'il adressa à la Revue de Paris furent refusées. Il lui fallut attendre 1909 pour que la Grande Revue publiât en pré-originale la plupart des chapitres composant *Vers Venise*, première partie du *Voyage du Condottière*.

Au fil de ses pérégrinations, Suarès sort du sépulcre dans lequel il s'était laissé ensevelir. Tout en cultivant les thèmes de la mort, de la dévastation et du nihilisme, il modèle l'existence de l'Italie des créateurs ; il connaît en même temps un puissant sursaut de vitalité et use de son génie pour faire revivre une époque qui n'est plus, mais dont les chefs d'oeuvre témoignent de l'immortalité.

Venise, qu'il aborde pour la première fois en 1902, symbolise l'amour, le charme exquis, l'embrasement de la couleur : le pourpre du sang revient d'abord sans cesse dans ses lignes comme un signe dont il se détache insensiblement au fil des jours et des nuits. Contrairement à Maurice Barrès, qui s'en tient principalement aux reflets de la décadence, Suarès entonne un chant de résurrection : "Je finis, écrit-il, la tragédie de la mort et du désespoir le plus sombre que je portais depuis dix ans..."

L'or surnaturel émerge de la lagune et efface peu à peu les traces de sang. Cette purification est une conquête du rêve que le Condottière entend mener à son terme.

Dès son adolescence, Suarès a découvert Stendhal auquel il ressemble par bien des points; comme son aîné, il s'affuble de pseudonymes mystérieux. L'appel de l'Italie est né aussi de ses lectures qui lui ont permis de situer Stendhal parmi ses références absolues. A trois-quarts de siècle de distance, Venise est leur lieu de convergence. Dans son journal, le 26 juin 1817, Stendhal écrit : "Je regarde cette mer tranquille et au loin cette langue de terre qu'on appelle le Lido, qui sépare la grande mer de la lagune et contre laquelle la mer se brise avec un mugissement sourd ; une ligne brillante dessine le sommet de chaque vague, une belle lune jette sa paisible lumière sur ce spectacle tranquille ; l'air est si pur que j'aperçois la mâture des vaisseaux qui sont à Malamocco dans la grande mer."

En écho à Stendhal, Suarès écrit en 1909 en une prose infiniment plus lyrique : "Le lido s'ensevelit sur la lagune violette. Venise amoureuse se couche dans la nuit. Sur la soie des eaux, quelques fils d'or s'éteignent. Un à un, les feux de la Giudecca piquent l'air. Et les mâts

sont plus noirs sur le ciel profond et tendre. Ils lèvent le doigt au-dessus des lampes vertes et des feux rouges. Ils appellent la lune et font le signe du silence pour la nuit d'amour."

En 1817, Stendhal poursuivait ainsi son exploration de la Sérenissime : "En douze minutes, ma gondole me fait longer toute la Riva degli Schiavoni et me jette sur la Piazzetta au pied du Lion de Saint-Marc... Ici, l'oeil est toujours à cinq pieds des ondes de la mer et l'aperçoit sans cesse. Quant à la couleur, à Paris tout est pauvre, à Venise tout est brillant : les habits des gondoliers, la couleur de la mer, la pureté du ciel que le regard voit réfléchir dans le brillant des eaux."

A cette langue limpide et précise, Suarès réplique par un poème en prose irradié de passion : "On arrive à Venise comme après tous les méandres de l'insomnie, on finit par descendre sur la plage d'un songe. C'est le ciel immense des salines. Une vasque de rose et d'azur tendre, un oiseau de nacre qu'irise ça et là quelque perle de nuage. Venise est là bas, pointant dans l'ombre....Enfin les clochers pointus sortent de la lagune comme les épines d'une rose...."

Bientôt se dessine l'expression de la voie tracée par Suarès : Venise est une femme désirable à laquelle il faudra bien renoncer puisqu'on ne fait que passer dans la cité des Doges. Ainsi Venise apparaît-elle comme la tentation de la sensualité. Florence sera l'image de l'esthétique absolue et Sienne l'expression de la mystique et du renoncement, ainsi que l'a écrit Christian Liger.

Suarès suit Stendhal à la trace. Entrant à Florence le 22 janvier 1817, le futur auteur du *Rouge et le Noir* écrit : "Enfin, à un détour de la route, mon oeil a plongé dans la plaine et j'ai aperçu, de loin, comme une masse sombre, Santa Maria dei Fiori et sa coupole.. C'est dans ces murs, me disais-je, que la civilisation a recommencé... Les souvenirs se pressaient dans mon coeur, je me sentais hors d'état de raisonner, et me livrais à ma folie comme à une femme que l'on aime....J'ai si souvent regardé des vues de Florence que je la connaissais d'avance ; j'ai pu y marcher sans guide..."

La découverte de Suarès, en 1895, n'est pas moins enthousiaste : "Entrer à vingt ans (en fait il en avait vingt sept) pour la première fois à Florence et se dire, à chaque pas, avec un bond au coeur, au devant de l'esprit "Florence, je suis à Florence", voilà de ces fêtes que l'on ne retrouve plus.

J'arrivai dans la ville-fleur au milieu de la plus courte nuit. Je venais de Prato dans la voiture d'un maraîcher qui me laissa sur le quai, au pont de la Trinité...Depuis longtemps, j'avais le plan de Florence dans la mémoire. Mais ma joie l'avait égarée et je ne me souciais pas de l'avoir perdue... Ça et là, je reconnaissais les pierres et le profil des édifices, ces visages qui durent. Et de donner à chacun un nom, je les trouvais plus beaux que tout ce que j'avais pu entendre..."

Quand, sur une période de plus d'un quart de siècle, il écrit *Voyage du Condottière,* Suarès se tient sur le seuil des palais et des musées. S'il y pénètre, c'est pour évoquer les oeuvres d'art et les artistes qui les ornent. S'il décrit les paysages, il les peint par touches colorées, le rouge sang revenant comme un leit-motiv, à la manière d'un impressionniste. Son style use constamment de métaphores ou d'ellipses qu'il convient d'interpréter comme un message initiatique réservé à un petit nombre de lecteurs, les "happy few" comme disait Stendhal. La vie transcendée par la grandeur apparaît ainsi à travers le prisme de la beauté qui substitue l'extase mystique à la vie quotidienne. Botticelli, Giotto, Fran Angelico, Donatello, Michel-Ange, Raphael, Léonard de Vinci, Verrochio symbolisent cette quête ininterrompue de l'absolu, cette conquête d'un Condottière qui est à la fois Suarès et celui qui le conduit sur

les lieux saints. Pour pénétrer dans la vie quotidienne, populaire de l'Italie contemporaine, il faut quitter le Voyage et consulter les correspondances et les inédits sur Rome.

Ainsi en 1909, à son ami Maurice Pottecher, il écrit de Sienne : "C'est le jour du Corpus Domini, la fête Dieu des Italiens... Les quartiers de Sienne forment autant d'antiques confréries, qui répondent plus ou moins aux anciens métiers. Ils ont conservé les vieilles coutumes et les costumes du XVème siècle...J'ai vu des hommes du peuple, les hommes d'âge mur surtout, serrés autour de leurs bannières, pleins d'une piété bourrue et familière, sans faste, sans souci du spectacle, ni de l'effet, sortir de l'église, en procession sur la place, les porte-étendards vêtus en pages de Pinturrichio, c'était l'opéra en plein jour."

Dans une autre lettre, Suarès vante "le peuple charmant. Ici on parle italien comme nulle part. On ne s'adresse à personne qu'on ne vous sourit... Pour si peu d'heures que je suis ici, il me semble que je suis populaire. Je parle aux ouvriers d'art, et ils me parlent volontiers. Je ne m'entoure pas de ma triple haie de silence, de distance et d'effacement glacé. Combien j'aime un peuple qui se laisse aimer !"

Cependant, au fil des décennies, l'expression de Suarès, à propos de l'Italie, change sensiblement. Dans la préface de *Fiorenza*, écrite vingt ans après celle de *Vers Venise,* Suarès évoque le Condottière comme on parle de celui qu'on fut, de celui qui n'est plus. Il écrit : "Tout a changé pour moi. Peu à peu, je me suis dépris de ce que j'adorais enfant. Rares les oeuvres et les grandeurs dont mon âme reste amoureuse... Le monde florentin, ajoute-t'il, est l'image parfaite d'un monde aboli... Adieu musée, et la merveille des musées. Mais il me faut la vie. Car ma vie cherche en tout une vie éternelle."

Pour sa dernière étape, à Sienne, Suarès donne ainsi à la vie la supériorité sur l'oeuvre d'art : "A vingt ans, on met au-dessus de tout la beauté et l'orgueil de la perfection, ce défi au temps, écrit-il au critique littéraire Georges Bounoure. Mais le génie de la vie ne peut se contenter de l'éclatante enveloppe de l'ordre ancien..."

Les événements politiques, qui ont fait basculer l'Italie vers la dictature, ne sont pas étrangers à ce revirement. Le 20 septembre 1928, de Volterra, il écrit à Bounoure : "L'Italie, telle qu'elle est aujourd'hui, semble une énigme. Il serait trop long de vous en expliquer le mystère...Sachez seulement qu'il est là bas un homme qui tient tout un peuple dans sa main. Ce peuple le laisse faire. Et pourquoi pas ? A défaut d'être libre et d'en sentir l'incoercible besoin, il est méritoire de donner quelque chose à l'instinct de la grandeur."

Suarès raidira bientôt son jugement à propos de l'Italie de Mussolini, qu'il qualifie de Napoléon Primaire, tout comme il dressera, dès 1932 un violent réquisitoire contre le nazisme. Face à cette montée des dictatures à nos frontières, apparaît le désir de Suarès de vanter la douceur de vivre en Provence et la grandeur de sa ville natale, Marseille, dans un texte souvent sulfureux, que ses compatriotes n'ont pas pleinement apprécié, mais qui est pourtant un poème d'amour en prose.

Nous en extrayons quelques lignes sous le titre "Vent" : "Par un matin de pierre dure, au temps de Pâques, entre avril et mars, si tu peux rester debout sur le balcon de Notre-Dame-de-la-Garde, quand souffle le mistral et que l'équinoxe joue à la balle avec les bateaux sur la mer, tu fais, sans quitter le roc, la traversée de la tempête la plus sèche qui soit au monde. Regarde Marseille sortir du sommeil, secouer la première paresse qui suit le réveil, et se ruer à la vie de nouveau. Tiens-toi ferme à la rampe. Tu es sur le pont du plus haut bord entre tous les navires....Le ciel craque. La grande haleine éparpille le soleil en poudre d'or....Serre-toi dans tes hardes, fais la momie dans ton manteau : ce vent te coupe la peau et te pèle à la pointe du couteau.... Et là haut, Marsiho est nue. Le mistral lui arrache tous ses vêtements et la nudité révèle la splendeur de la ville."

"Jamais, écrit encore Suarès, je n'ai mieux senti qu'à Marseille, combien l'art est peu de choses au prix de la vie...La beauté de la vie l'emporte de tout le poids du monde réel sur la beauté de l'art et l'oeuvre du génie...Rien n'est plus beau que ces chefs d'oeuvre éphémères, que l'action, l'amour, le plaisir ou le jeu font naître, et qui disparaissent avec l'heure."

Désormais, Suarès connaît l'ennui du voyage qu'il décrivait déjà dans *Sur la Vie* en 1909 : "Si je reste où je suis, je veux fuir ma demeure. Et si je voyage, je voudrais fuir les lieux étrangers où je suis. C'est l'imagination qui veut que l'on s'en aille. C'est le fait qui voudrait qu'on ne s'en fût pas. Je ne suis plus l'enfant que je ne fus jamais sans doute, mais que je crois avoir été. Ou plutôt j'en suis un autre. Je ne vois pas les objets comme je les imagine. Ils ont d'autres qualités...Aujourd'hui (en 1909 donc), je compare ce que je vois à ce que j'imagine, et, même si les deux images sont de moi au même titre, elles ne coïncident plus fatalement. Je les mesure l'une à l'autre et je rêve de la différence. Rêver, enfin, c'est être enfant. Qu'il est bon de garder cette enfance ! Ouvrir des yeux ingénus sur le monde, puisse l'âme du monde ne m'en jamais refuser le privilège !"

Ce repli sur sa terre natale ne datait pas de la montée des périls, au cours des années trente. En 1909, Suarès, qui avait quitté Marseille douze ans plus tôt, consacrait déjà à la Provence des pages passionnées dans *Idées et Visions*. Ses lettres à Bourdelle, Bounoure, Pottecher débordaient de tendresse pour sa région d'élection.

Le 22 avril 1909, à Toulon, il écrit de la villa La Simiane, où l'un de ses mécènes, Maurice Latil, l'accueille fréquemment, à Maurice Pottecher : "J'ouvre la fenêtre. L'odeur des roses m'enivre. L'air a la saveur d'une fraise. Les étoiles trempent dans la mer. Il me semble que je rêve".

Le 21 novembre 1923, de Carqueiranne, il adresse ce message à Bourdelle : "Je ne suis pas un homme de cette heure-ci, pédante et sèche...Un peu d'huile pure, du pain frais, bien blanc, bien levé, et bien cuit, des fruits immaculés et des figues, et il ne m'en faut pas plus, pourvu que j'aie le ciel et le soleil."

Le 21 juillet 1926, toujours à Bourdelle, il écrit des Baux : "Je suis aux Baux chez Jou... Les Baux, je ne sais pas de lieu plus admirable. Ce paysage nous sépare de tout ce qui nous offense, de tout ce qui nous tue par le bas, de tout l'accident. Il nous rend à la plus haute part de nous-mêmes, la seule réelle ; il nous en fait une vocation...Aux Baux, la grandeur a du charme et le charme est plein de grandeur."

De 1920 à 1938, Suarès se rend vingt fois en Provence. Au cours de ses différents séjours, il remplit des dizaines de carnets de notes et rédige des centaines de pages. Celles consacrées à Marseille voient le jour en 1930, illustrées par Louis Jou. D'autres ne seront publiées qu'en 1993, par mes soins, chez Edisud, sous le titre *Provence*, avec des dessins originaux d'André Hambourg; Malheureusement, les textes consacrés à Saint-Tropez, Saint-Maximin, Fréjus et le haut-Var ont été perdus. Dès 1922, Suarès avait établi un plan pour cet ouvrage qui ne trouva pas d'éditeur : Avignon, Arles, Tarascon, Beaucaire, Saint-Gilles, Montmajour, Saint Rémy de Provence, Les Baux, Toulon, Aubagne, Marseille....

Au fil de ces pages, on sent palpiter le coeur de Suarès. Provence traduit à la fois l'infinie tendresse de l'écrivain pour sa terre natale et les regrets d'avoir consenti à son exil parisien.

Dans un climat roboratif, il écrit des récits rustiques, fleuris de poésie. C'est un Condottière pastoral qui, contrairement à celui du *Voyage*, entre de plain-pied dans l'existence quotidienne des paysans. Le passé lui revient dans le creux de la main et lui dicte des thèmes inspirés par le peuple. Mais ses textes vont au-delà de l'anecdote. Les Baux, grand roc désolé,

encore ignoré des touristes, substituent à la solitude parisienne de l'écrivain un isolement plus salubre, loin des modes et des intrigues. De ce nid d'aigle, il jette un regard sur la plaine et retrouve la joie du coeur.

A Jacques Doucet, son mécène, il écrit en 1921 : "L'odeur de la colline provençale est un baume, même pour l'âme. Je ne puis résister aux senteurs du thym, des narcisses et de la résine. Est-il possible de contempler les oliviers et de ne point faire en soi l'harmonie, de n'être pas meilleur ?"

En passant par Arles, Suarès s'attarde sur la plus noble production de la Provence : "Arles a la couleur blanche et grise de la farine telle qu'elle sort des moulins entre Montmajour et Saint Rémy. Vous ne savez pas encore le goût de blé dur, la saveur unique du pain provençal, qu'il soit pétri ou en bannette, en couronne ou en pompe. Et comme il est cuit au four chauffé par les aiguilles et le bois de pin, il a l'odeur de la colline, et juste assez de sel pour sentir la marine. La croûte un peu brûlée, je le préfère aux gâteaux. Et vous saurez ce que vaut la mie rassise, quand vous mangerez les tranches d'une bouillabaisse de pêcheur, aux Martigues ou d'une dame bien née à Toulon ou Marseille. Pas une butte qui n'ait eu son moulin, sans ailes et sans meunier. Aujourd'hui, le grand vent est furieux de ne plus moudre le blé des hommes et d'être inutile à les nourrir, lui qui descend de la montagne pour tout faire, comme un grand berger au manteau bleu. Il n'en souffle maintenant qu'avec plus de folie.

Prenez les maisons de Provence pour la mie, et les façades pour la croûte un peu dorée au soleil. La pierre est le pain d'un pays..."

Au terme de ses ballades provençales, Suarès lâche le cri du coeur : "Et qu'allons-nous faire ailleurs ? Quel démon nous incite à l'exil ? Quelle absurde idée, quelle sotte folie de sacrifier le bonheur possible à la chimère de l'ambition et de la gloire ! ..... On perd sa vie pour la gagner. Etre soustrait à cette fatalité, tel est l'avantage d'une naissance riche et aisée. Mes héros ont eu ce bonheur presque tous. Et naître en Provence vous l'assure déjà à moitié. On peut y vivre à moindres frais. L'essentiel y coûte peu. On est là naturellement sobre. Le soleil nourrit et chauffe. Le climat aide à l'esprit et le dérobe aux criaillements de la matière. Etre un pauvre sans en souffrir, ni même s'en apercevoir, voilà une vertu d'aristocrate."

Suarès reverra une dernière fois le sud, dans des circonstances plus dramatiques. Poursuivi, pendant l'occupation, par la Gestapo et la Milice, ses oeuvres placées sur la liste Otto, proscrit et menacé, Suarès se réfugie d'abord à Bonnat (Creuse), puis à Antibes. Il loge à l'hôtel de la Mer, qui n'existe plus aujourd'hui et il est aidé par un couple de résistants, les Girard, qui sont les parents de l'actrice Danièle Delorme. Sur le point d'être arrêté, il échappe à ses bourreaux pour se terrer chez un autre ami, Pierre de Massot, à Pontcharra-sur-Turdine, près de Lyon.

Quelques années après sa mort, survenue en 1948, les cendres de Suarès seront transférées aux Baux. Il repose, selon ses dernières volontés, dans "le sage petit enclos, dont rien ne peut troubler le silence et la paix sereine." Il a choisi le Roc élu comme dernière demeure, "car, a-t-il écrit, le désert en Provence n'est pas triste : le roc est un palmier de lumière".

Sur la dalle de marbre nue, un nom et deux dates, naissance et mort. L'épitaphe qu'il s'était composée n'y a pas été gravée. Il ne l'avait finalement pas voulue :

"Laissez-moi loin de toute route,
Si seul que j'ai toujours vécu,
Que le ciel et le vent écoutent
Mon silence de grand vaincu."

Suarès a sans doute voulu ainsi défier l'oubli dont il a souffert. Le farouche rocher des Baux symbolise sa passion de la grandeur, sa haine du vulgaire, son rejet de l'injustice. A Pottecher, il écrivait dans les années 20 une sorte de profession de foi : "Voici ma doctrine, si je pouvais en avoir une : porter l'individu à sa plus haute puissance, l'élever à toute la noblesse possible, le conduire au sommet où il doit comprendre que le sacrifice de soi à ce qu'il y a beau et de plus éternel est la loi même de sa valeur propre et de sa force égoïste".

La Condottière passionné a fini sa course là où il l'a voulu. Son ambition fut de réunir les peuples européens autour de leurs multiples cultures et d'en faire une mystique commune à tous. Suarès aura été ainsi la voix prophétique de sa génération et de celle des temps futurs. Le lire, l'écouter, c'est aider à mieux assurer notre survie.

Comment expliquer cependant cette longue absence de reconnaissance publique, sinon de notoriété ? Incapable de se porter au devant de la gloire, Suarès a vainement attendu qu'elle vienne à lui. De dominateur, il devint victime pour mieux endurer les épreuves et les surmonter. Aurait-il pu d'ailleurs supporter l'existence parmi les hommes s'il ne s'était glorifié en permanence de sa défaite temporelle ?

Aurait-il été capable de tant de courage, d'obstination, d'héroïsme s'il avait connu la consécration ?

Suarès a constamment tenté de comprendre ou de percer les mystères de la vie. Il voulait "entendre battre dans son coeur le coeur du monde". Les voyages l'y ont aidé, comme il l'a écrit dans son introduction au Condottière :

"Le voyageur est encore ce qui importe le plus dans un voyage, car tant vaut l'homme, tant vaut l'objet... Voir n'est pas commun. La vision est la conquête de la vie. Le monde est plein d'aveugles aux yeux ouverts....Un beau voyage est une oeuvre d'art, une création... A mesure qu'il voit du pays, c'est lui-même (le voyageur) qui vaut mieux la peine d'être vu. Voilà pourquoi le voyage est si beau quand on l'a derrière soi : il n'est plus et il demeure".

Voilà pourquoi, aujourd'hui, Suarès est toujours parmi nous.

LA VIGUERIE DE GRASSE AU DEBUT DU XVIIe SIECLE

–10–

MOUGINS

Oswald BAUDOT et Marie–Hélène FROESCHLE–CHOPARD

Registre des Archives communales de Grasse, CC 40

(f°393 r°)

[Le 21 mai 1609

le conseiller quitte Grasse en compagnie des experts et de Jean Faye, second consul.

Il arrive à Mougins à 6h du matin, où il prend pour logis la maison de Me Honnoré Devaye, baille du lieu.

A 7h du matin comparaissent Honnoré Brignolle et Pierre Terouy mineur, consuls de Mougins.

Ils déclarent ne pouvoir faire la déclaration de leurs commodités et incommodités car leur procureur est malade et le greffier de la commune absent. Ils demandent un délai de trois jours.

Le consul de Grasse ne s'y oppose pas.

Honnoré Brigolle est lui-même désigné comme sapiteur pour indiquer les limites du terroir. Il prête serment es qualités].

• Opération d'arpentage (f° 395 v°)

[Tout le monde se rend au quartier des Colles voisinant les terroirs de Valbonne et de Sartoux, puis le quartier de (Peybrunel) :

Rapport des experts :

Terre bonne (2000 c²) :	15 ch. 3 pan.	à 55 E	841 E 30 S
Terre moyenne (3000 c²) :	21 ch. 6 pan.	à 35 E	756 E
Terre légère :	33 ch. 3 pan.	à 10 E	333 E
Vigne bonne:	72 fos.	à 6 E	432 E
Vigne moyenne :	44 fos.	à 4 E	176 E
Vigne légère :	71 fos.	à 3 E	213 E
Total journée :			2 751 E 30 S

Le vendredi 22 mai,

visite du quartier de Peygranel.

Rapport des experts :

Terre bonne (2000 c²) :	64 ch. 1 pan.	à 50 E	3 205 E
Terre moyenne :	48 ch. 7 pan.	à 30 E	1 461 E
Terre légère :	35 ch. 7 pan.	à 10 E	357 E
Terre inculte :	4 ch.	à 8 E	32 E
Vigne bonne	[116 fos.]	à 6 E	696 E
Vigne moyenne :	85 fos.	à 5 E	425 E
Vigne légère :	16 fos.	à 3 E	48 E

Prés non arrosables (900 c²) : 4 Sch.	à 25 E	100 E
Terre gaste :		70 E
Total journée :		6 394 E

[Le samedi 23 mai, le conseiller "ouit, moyennant serment, les plus apparents sur leurs moyens et facultés".

Il entend : Me Jehan Devaye, ménager, et Paulet Drac, habitant.

Les experts ont visité le quartier de fons Juillonne et continué au quartier de Saint-Martin.

Terre bonne :	24ch. 8 pan.	à 45 E	1 107 E
Terre moyenne :	10 ch. 7 pan.	à 30 E	321 E
Terre légère :	75 ch. 5 pan.	à 10 E	755 E
Vigne bonne :	20 fos.	à 6 E	120 E
Vigne légère :	60 fos.	à 3 E	180 E
Prés demi-arrosables :	4 Sch.	à 35 E	140 E
Terre gaste :			150 E
Total journée :			2 782 E

Le 24 mai, dimanche.

Le lundi 25 mai,

"Du lundy matin vingt cinquiesme dud. mois de may, ayant apris par la déposition d'aulcuns habittans dud. lieu que la plus part du terroir dud. Mogins n'estoit à présant cultivé, attandu la povreté des habittants, sommes sourtis du village et allés visitter le quartier où lesd. experts s'estoient desjà acheminés dès le matin, appellé de Miracle, y ayant veu beaucoup de terres labourables laissées en friche, et quantitté de vignoble négligé et mal tenu, nous estant sur lheure du disner retirés aud. village, ayant lesd. experts et arpanteur demeuré tout led. jour à la campaigne. Et revenus sur le soir au lieu de Mougins, nous ont ensemblement rapporté avoir treuvé au quartier de la Bastide de Miracle, confinant le terroir de la Roquette...":

Terre moyenne :	51 ch. 4 pan.	à 30 E	1 542 E
Terre légère :	123 ch. 2 pan.	à 12 E	1 478 E 12 S
Terre inculte :	58 ch.	à 8 E	464 E
Vigne moyenne :	20 fos.	à 4 E 30 S	540 E
Vigne légère :	20 fos.	à 3 E 30 S	70 E
Vigne bonne :	81 fos.	à 5 E 30 S	445 E 30 S
Prés non arrosables :	8 Sch.	à 25 E	200 E
Terre gaste :			105 E
Total journée :			4 844 E 42 S]

• **Dires des Consuls de Mougins (f° 400 v°)**

Mardi 26 mai,

comparaissent Honnoré Brignolle et Pierre Veroni, consuls de Mogins.

Ils déclarent qu'ils n'ont pas pu satisfaire plus tôt à l'ordonnance du 21 mai, qui leur accordait un délai de trois jours, car ils ont été occupés à des allées et venues à Grasse "où ung des consuls avoit esté menné prisonnier pour les deniers du pais, n'ayant esté rellaxé que ce jour, joinct qu'ils estoient asseurés que lesd. experts et arpanteur n'auroient peu si tost achever la visitte de leur terroir, attandu l'estandue d'icellui, nous requérant à présent voulloir recepvoir la déclaration qu'ils nous font des facultés et incommodités d'icellui leurdict lieu, consistant en ce que le terroir est sec, n'ayant aulcunes eaux dans icellui pour faire prairies pour la norriture de leur bestail, et jardins pour la commodité des habittans, à l'usage de leur vie. Et oultre ce, demeurant la plus part sans culture, à faulte d'hommes pour travailler, estans des quatre parts des habittans les trois décédés despuis les guerres dernières, et l'aultre part qui reste réduicte à telle nécessité qu'elle n'a moyen de faire valloir le reste ni en tirer de commodités pour payer seullement les deniers du roi et du pais, pour estre affouagés unze feux et demi plus que le village ne vault. Aussi ils sont en reste desd. deniers de plus de mil escus. Et oultre ce, le corps de lad. communaulté est engaigé envers aulcungs particulliers de la ville de Grasse et aultres, à plus de quarante mil escus. Outre pleusieurs procès qu'on a intanté contre lad. communaulté, consernant les contribupassées, desquels, si elle subcomboit, seroit tenue à plus dix mil escus. N'ayant moyen à présant de fournir dix escus seullement pour y déffendre. Davantage, lad. communaulté n'a nuls mollins aud. terroir, ni le seigneur du lieu aussi, si bien que les habitants de ce lieu y reçoivent une grande incommodité, oultre la perte de temps et de leurs affaires, d'aultant qu'ils sont constraincts d'aller mouldre leur bleds et leurs ollives èz mollins du lieu de Moans ou de la ville de Grasse, distants d'une lieue et demie. Et oultre ce, bien que leur terroir de Mogins soit de grande estandue, si est–ce qu'ils ne le possèdent tout, car le monastaire Saint Honnoré de Lérins y a ung quartier apellé Le Devens de Saint Martin qui comprand la cinquiesme partie dud. terroir, l'herbage duquel ils arrantent annuellement, sans que les habittans y puissent faire depaistre. Prétendant par ce moyen y avoir lieu de les descharger plustost que d'augmenter leur fouaige. A quoi nous supplient d'y avoir esgard, requérans acte.

Contredit de Grasse (f° 403)

Au contraire, illec présant Me Jehan Faye, consul et au nom de la communaulté dud. Grasse, a dict que le terroir de ce lieu de Mougins, qui se treuve en meilleur estat qu'il n'estoit du temps de l'affouaigement général, nous donera occasion d'augmenter son fouaige ainsi que le rapport des experts nous fera foi. Estant led. terroir de Mougins d'une grande estandue, fort bon en labourage, en vignes et arbres fruictiers de toutte sorte, recuillants les habittans grand quantitté de bleds, légumes, figues et huilles et aultres fruicts, lesquels ils vandent commodément et à hault prix, tout aussi tost qu'ils sont perçeus, aux merchands estrangers de la ville de Gennes, pour la commodité qu'ils ont de la mer, distante d'eux de demie lieue seullement. Laquelle estandue de terroir et fertillité leur fournist afforce pasturages pour l'entretien de toutte sorte de bestail et, oultre ce, d'arranter iceulx annuellement plus de deux cens escus au proffict de lad. communaulté, laquelle n'est tenue en aultres droicts envers leurs seigneurs qu'au paiement du dixme seullement, à la raison du trésain, estans libre de tout le

reste. Ayant moyen, s'ils veullent, de repeupler leurdict lieu en despartant de leurs terres à pleusieurs qui aideroient, les cultivans, de paier leurs charges. N'estant si aride qui ne se treuve de tous coustés puis, fontaines ou sources d'eaux pour boire, abreuver leur bestail et arroser partie de leurs prés et jardins. Oultre ce, que l'herbe qui croît parmi leur vignoble est suffisante pour nourrir tout le bestail nécessaire à leur culture. ayant aussi faculté de la faire depaistre sans rien payer au terroir de la Roquette et Pégomas dont lesd. moines sont aussi seigneurs. Et oultre ce, y coupper du bois pour leur chauffage et faire du charbon et des pallissons. Et quand aux mollins à huille, dict que les habittants en ont au lieu de Mogins, comme il se verra par la visite d'icellui. et pour ceulx à bled, dict que c'est la commoditté des habittants, pour ce qu'ils sont en liberté d'aller mouldre où il leur plaict et où leur condiction est meilleure. Estant la plus part de leurs debtes payés par la vante des fruicts et taille faicte. Et si bien ils en restent aulcungs, ils ont moyen de payer leurs créanciers en leur despartant de terres fort proches et commodes, et qui les aideroient à payer aisément leurs charges. A quoi ils requièrent aussi d'y avoir esgard, et acte.

[Ordonnance de Me Boisson, donnant acte]

• **Suite de l'arpentage (f° 405)**

[Rapport des experts qui ont visité le quartier Dangon et celui de (Calumalle), terroir dud. Mougins, confinant celui de Cannes, et encore au quartier d'Aubarede.

Terre bonne (2000 c²) :	36 ch. 6 pan.	à 50 E	1 830 E
Terre moyenne :	57 ch. 7 pan.	à 30 E	1 731 E
Terre légère :	118 ch 8 pan.	à 10 E	1 188 E
Terre inculte :	40 ch.	à 6 E	240 E
Vigne bonne (100 c²) :	154 fos.	à 6 E	924 E
Vigne moyenne :	59 fos.	à 4 E	236 E
Vigne légère	70 fos.	à 3 E	210 E
Total journée :			6 359 E

Le mercredi 27 mai,

"pour nous informer de bien en mieulx de la quallitté de ce lieu et de la portée de son terroir, par ceulx que y possèdent plus de bien et qui sont plus espérimentés au négoce de la terre, ayans estés absants de ce lieu puis quelques jours, estans de retour, nous sommes informés d'eulx de tout ce que dessus".

Le conseiller entend François Cavallier, un des plus apparants.

Les experts ont visité le quartier dit d'Ollivet, voisinant avec le terroir de Cannes.

Terre bonne :	67 ch.	à 55 E	3 685 E
Terre moyenne :	42 ch. 2 pan.	à 35 E	477 E
Terre légère :	106 ch. 6 pan.	à 8 E	152 E
Terre inculte :	48 ch. 3 pan.	à 5 E	241 E 30 S
Vigne bonne :	135 fos.	à 6 E 30 S	877 E 30 S
Vigne moyenne :	80 fos.	à 4 E	320 E

Prés non arrosables :	3 sch.	à 25 E	75 E
Terre gaste :			115 E
Total journée :			7 643 E

Jeudi 28 mai, jour de "l'assenssion de notre seigneur".

Vendredi 29 mai,

le conseiller accompagne les experts. Ils se rendent "sur le chemin entre le lieu de Cannes et le Cannet". où ils commençent l'arpentage jusqu'au quartier de Cougossole, à la chapelle de Notre-Dame et à la fontaine de Faugenière".

Terre arrosable (1800 c²) :	3 ch.	à 70 E	210 E
Terre bonne :	44 ch. 5 pan.	à 60 E	2 670 E
Terre moyenne :	35 ch. 3 pan.	à 35 E	1 235 E 30 S
Terre légère :	97 ch. 8 pan.	à 10 E	978 E
Vigne bonne :	146 fos.	à 7 E	1 022 E
Vigne moyenne :	98 fos.	à 5 E	490 E
Vigne légère :	53 fos.	à 3 E	159 E
Terre gaste :	69 500 c²	à 1 E les 1000	69 E 30 S
Total journée :			6 834 E

Le samedi 30 mai.

"Continuant lesd. experts et arpanteur la visite du terroir qu'ils avoient laissé hier sur la chapelle de Notre-Dame et au quartier de la font de Laugière tirant le long de la montaigne vers le Cannet".

Terre bonne :	79 ch. 8 pan.	à 55 E	4 389 E
Terre moyenne :	44 ch. 3 pan.	à 30 E	329 E
Terre légère :	41 ch.	à 10 E	410 E
Terre inculte :	8 ch. 1 pan.	à 6 E	48 E 36 S
Vigne bonne (100 c²) :	245 fos.	à 7 E	1 715 E
Vigne moyenne :	185 fos.	à 5 E	925 E
Vigne légère :	50 fos.	à 3 E	150 E
Total journée :			8 966 E 36 S

Le 31 mai, dimanche.

Le 1er juin 1609,

Les experts ont du rentrer sans rien faire, attendu la pluie continuelle.

Ils ne peuvent même pas visiter les maisons.

Le 2 juin,

"c'estant le ciel resserené", les experts s'acheminent dès le matin au quartier de font Mane et aux plains de Bruguières, jusques à la font des trois frères.

Terre légère :	120 ch. 1 pan.	à 10 E	1 201 E
Terre inculte :	118 ch. 1 pan.	à 6 E	708 E 36 S
Vigne moyenne :	110 fos.	à 5 E	550 E
Vigne légère :	105 fos.	à 3 E	315 E
Terre gaste :	955 967 c²	à 1 E les 1000	956 E
Total journée :			3 730 E 36 S

Le mercredi 3 juin,

le conseiller accomptagne les experts "pour visitter les aultres quartiers dud. terroir qu'on nous dict estre en friche et sans culture, à faulte d'habittants aud. lieu, là où estant acheminés, ayant treuvé la plus part de lad. terre non labourée et inculte, avons icelle particullièrement visittée pour en pouvoir apprès faire jugement, ayant lesd. experts continué aud. quartier l'arpantage du figuieret, sur les confins de Clausonne, et de là au quartier des Bouillides et jusques à la fin du devens de Graffion".

Terre bonne :	27 ch. 4 pan.	à 60 E	1 644 E
Terre moyenne :	18 ch. 3 pan.	à 35 E	640 E 30 S
Terre légère :	98 ch. 7 pan.	à 8 E	789 E 36 S
Terre inculte :	86 ch. 5 pan.	à 6 E	519 E
Vigne bonne :	121 fos.	à 7 E	847 E
Vigne moyenne :	141 fos.	à 5 E	705 E
Vigne légère :	20 fos.	à 3 E	60 E
Prés, pour moitié arrosables:	12 sch.	à 25 E	300 E
Terre gaste :	169 762 c²	à 1 E les 1000	170 E
Total journée :			5 675 E 6 S

Le 4 juin,

les experts se transportent au quartier de Saint Basille et poursuivent vers le quartier de font morte, l'estaing de Lauron et l'ort de la Siaigne.

Terre bonne :	87 ch. 9 pan.	à 60 E	5 274 E
Terre moyenne :	31 ch. 6 pan.	à 35 E	1 106 E
Terre légère :	45 ch. 1 pan.	à 12 E	541 E 12 S
Vigne bonne :	95 fos.	à 7 E	665 E
Vigne moyenne :	25 fos.	à 3 E	125 E
Vigne légère :	20 fos.	à 3 E	60 E

Prés non arrosables (900 c²) : 5 sch.	à 20 E	100 E
Total journée :		7 871 E

Le vendredi 5 juin,

à 6 heures du matin le conseiller accompagne les experts "jusques au pied de la montaigne sur le sommet de laquelle led. villaige est posé, pour icelle voir et estimer et pour estre le terroir le mieulx cultivé de tous les aultres. Lad.e montaigne bornée des chemins de la ville de Grasse allant à Cannes et , du levant, de cellui de Vallauris et du Biot".

Le travail est fini à 10 heures du matin. Retour au village. Visite des maisons. Les experts déclarent avoir trouvé "dans le rond de lad. montainge"...

Terre bonne (2000 c²) :	137 ch.	à 70 E	9 590 E
Terre moyenne :	45 ch. 7 pan.	à 45 E	2 056 E 30 S
Terre légère :	16 ch. 9 pan.	à 15 E	253 E 30 S
Vigne bonne :	205 fos.	à 7 E	1 435 E
Vigne moyenne :	152 fos.	à 5 E la fos.	760 E
Total journée :			14 095 E

Maisons, "comprinses, tant dans l'enclos de la ville vieille que bourgade" :165 maisons, 20 étables, 82 casaux

dont 12 maisons, des plus grandes		à 120 E	1 440 E
	31 maisons moyennes	à 60 E	1 860 E
	122 maisons petites	à 20 E	2 440 E
	20 étables	à 12 E	240 E
Total des maisons			5 980 E

Le samedi 6 juin,

tandis que les experts travaillent à leur rapport général, Me Boisson convoque Jean-Antoine Giraud, notaire, greffier de la communauté, qui lui exhibe "les livres cadastres et terriers".

Le greffier étant aux champs ne peut se présenter qu'à deux heures après dîner. Il présente un cadastre qui date de 1583, non "sommé". On en fait le calcul. On trouve 450 livres, "lesquelles les habittans, par transaction faicte avecq les forains, ont partaigé entre eulx et proportionné le paiement des charges, touchant à la part des habittants sur trois cens livres cadastralles, et desd. forains sur cent cinquante livres".

Sur la foi du serment, les consuls et le greffier disent que la livre cadastralle "fait valloir" 200 écus. Et par le dernier cadastre, tout led. allivrement ayant esté réduict à trois cens septante livres, attandu la mortallité de beaucoup d'habittants qui ont laissé perdre beaucoup de biens, pour raison de quoi l'allivrement est diminué, ne revenant à la part des forains qu'à cent quarante livres, et à celle des habittants à deux cens trante, et parallant (?) led. cadastre tous les jours, attandu la continuelle pouvreté desd. habittans qui laissent dépérir de jour à l'aultre led. terroir".]

• Teneur du rapport général de l'extime du lieu de Mougins (F° 418 V°)

Nous... avons treuvé led. lieu estre basti tout rond sur le plus hault d'une petitte montaigne regardant le levant, midi, couchant et septentrion, y ayant une villevieille fort anticque, entournée de murailles et de deux portes. Et sont lesd. murailles, ou la plus grand' partie d'icelles, thumbées et venues en ruine. Et y'a une bourgade toutte ouverte. Dans laquelle ville vieille, y a église perrochialle, servie de deux prebstres et d'ung prédicateur en temps de caresme, que y sont mis par les sieurs relligieux du monastaire Saint Honnoré de l'isle de Lérins, prieurs et seigneurs dud. Mougins. Oultre lesquels prebstres, la communaulté dud. lieu en mect ung troisisme qu'ils apellent ung proturier[1] Led. lieu de Mougins est composé de quatre vingts quatre maisons, douze estables et soixante sept casaulx ou maisons rompues, dans lad. ville vieille. De quatre vingts neuf maisons, huict estables et quinze casaulx à la Bourgade, revenant le tout à cent soixante cinq maisons, vingt estables et quatre vingt deux casaux. Et y a dans led. lieu quatre cens cinquante personnes de communion, ainsi que le curé nous a dict. Pour raison du terroir, il confronte du levant terre de Valbonne et de Vallaurio; du midi, terre de Cannes; du couchant, terre de la Roquette et de Pégomas; de septentrion, terre de Mouans et de Sartoux. Et pour nous monstrer et indicquer le terroir et confins d'icellui, la communaulté nous a baillé Honnoré Brignolle, premier consul et députté par le conseil dud. lieu, et treuvé que la plus grand part dud. terroir est assessible et aisé à cultiver, bon, fertille et planteureux, soit en terres pour les bleds qu'en vignobles. Il est aulcunement peuplé d'olliviers, y ayant abondance de figuiers et aultres arbres fruictiers. Et en quelques endroicts d'icellui, mesmes sur les confins de Vallaurio et Valbonne, est léger, pénible et pierreux, n'ayant aparance d'estre guières fertille. Bien est vrai que la plus grand part de tout led.terroir est en friche et mal cultivé, à occasion du peu de nombre de gens qui sont aud. lieu. Et le plus beau et mieulx cultivé que soit dans led. terroir est le quartier joignant les maisons du Cannet lès Cannes, d'aultant qu'il est cultivé et possédé par les habittans dud. Cannes et le Cannet. Et procédant à l'extimation... treuvons que led. terroir contient..."

Terre semençable	2270 ch. 1 pan.
Vignoble :	2974 fos.
Prés :	36 Sch..
Terres gastes :	1 635.761 cannes carrées
dont estimation :	

<u>Terres</u>

Terre inculte (3000 c²) :	48 ch. 3 pan.	à 5 E	2 141 E 30 S
Autre :	252 ch. 7 pan.	à 6 E	1 516 E 12 S
Terre légère (3000 c²)	267 ch. 2 pan.	à 8 E	2 137 E 36 S
Autre :	522 ch 2 pan.	à 10 E	5 222 E
Autre :	168 ch 3 pan.	à 12 E	2 019 E 24 S
Autre :	16 ch. 9 pan	à 15 E	253 E 30 S
Terre moyenne (3000 c²)	212 ch. 8 pan.	à 30 E	6384 E
Autre :	149 ch.	à 35 E	5215 E
Terre moyenne et bonne	70 ch. 5 pan	à 45 E	3 172 e 30 S
Terre bonne (2000 c²) :	100 ch. 7 pan.	à 50 E	5 035 E

[1] Lire sans doute "purgatorier".

Autre :	162 ch. 1 pan.	à 55 E	8 915 E 30 S
Autre (dont 3 charges de terre arrosante à 1 800 c²) :	140 ch	à 70 E	9 800 E
Total des terres : 2 270 ch. 5 pan.			59 500 E 2 S
<u>Vignes</u>			
Vigne légère :	461 fos.	à 3 E	1 395 E
Autre :	20 fos.	à 3 E 30 S	70 E
Vigne moyenne	183 fos.	à 4 E	732 E
Autre :	120 fos.	à 4 E 30 S	540 E
Vigne bonne :	796 fos.	à 5 E	3980 E
Autre :	81 fos.	à 5 E 30 S	445 E 30 S
Autre :	362 fos.	à 6 E	2 172 E
Autre :	135 fos.	à 6 E 30 S	877 E 30 S
Autre :	812 fos.	à 7 E	5684 E
Total vignes :	2974 fos.		15 896 E
<u>Prés</u>			
Non arrosantes (900 c²)	5 Sch.	à 20 E	100 E
Autres :	27 Sch.	à 25 E	675 E
Arrosantes :	4 Sch.	à 35 E	140 E
Total prés :	36 Sch.		915 E
<u>Terre gaste</u> :			
	1 635 761 c²	à 1 E pour 1000	1 635 E 30 S
Total du terroir :			77 946 E 42 S
<u>Maisons</u>			
Maisons (ci-dessus)			5 980 E
<u>Total terroir et maisons</u> :			83 926 E 42 S

"Et d'aultant que par l'arrest de la cour du vingtiesme décembre seize cens quatre est dict avoir esgard aux commodités et incommodités des villes et lieux de lad. viguerie, faisant considération sur les commodités dud. Mougins, Premièrement, en ce que l'air y sain et bon. Les habittants sont tous robustes et adonnés au travail et y'a bien peu de gens de repos. N'y ayant toutteffois aulcung artisan, fors que quelques tisseurs à toilles et ung mareschal. Encores que tous les particulliers et autres possédans biens au terroir dud. lieu ont la faculté de faire un enclos dans lequel aulcung aultre particullier n'y peult aller depaistre, lad. communaulté a la faculté de vandre les herbages de toutte la terre, fors et excepté lesd. enclos et ung quarton que le seigneur a réservé pour lui, dans lequel quarton durant l'hivernaille nul n'a la faculté d'y aller faire depaistre. Lesquels herbages lad. communaulté les vand tous les ans deux cens escus. Aussi lad. communaulté et habittans ont la faculté d'aller faire depaistre leur bestail arant dans la terre de la Roquette, et y couper bois pour leur usaige et faire du charbon. Comme aussi ont faculté de fouller leurs bleds de leur propre bestail sans rien payer au seigneur, et ne peuvent aparier. Pour raison du bestail, il est venu à notre coignoissance environ vingt trentaniers de bestail menu, et vingt cinq pairs de beufs, et quelques juments. Estant led. lieu proche de

Cannes, où y a plage de mer, d'une lieue, et par ce moyen sont en commoditté de vandre et débitter leurs fruicts aux patrons et barques que y abordent, et mesmes à ceulx de la rivière de Gennes. Et venant sur les incommodités, ils sont subjets aux sieurs relligieux du Monastère Saint Honnoré de l'Isle de Lérins qui ont la haulte, moyenne et basse jurisdiction, prenant le droict de lods et vantes au denier douze. Lesd. sieurs ont un four à cuire pain et le fournage se paye à vingt uniesme. Pour raison des moulins à bled, il n'en y a aulcung pource que dans led. terroir n'y a poinct d'eau vive ni ruisseaux et sont les habittans constraincts d'aller mouldre aux mollins de Grasse ou aillieurs, à leur meilleure commoditté. N'y ayant dans led. villaige aulcune fontaine, fors qu'une qu'est au milieu de la montaigne où led. Mougins est posé. De laquelle fontaine ils se servent n'y ayant guières d'eau. Et ce que y est, la fault puiser. Toutteffois dans led. lieu y'a deux puis que s'en servent en temps d'hiver. Il n'est pas lieu de passage ni de descente. Le tiers de leur terroir est tenu et possédé par gens de Grasse, Vallaurie, Cannes, le Cannet et aultres forains. Lesquels forains payent par transaction faicte entre eulx et lad. communaulté, et pour son droict de fouaige, quatre feus moings un dousiesme de feu, estant tout led. lieu affouaigé unze feus et demi. Et se sont lesd. forains chargés payer cinq mil escus pour leur part des debtes deubs par lade communaulté de Mougins. Laquelle communaulté est encores endebtée de quarante mil escus, oultre lesd. cinq mil escus, ainsi que les consuls nous ont dict. Pour raison du dixme, il se paie pour les bleds au trésain, et les raisins au quatorzain. Et la plus grand incommoditté qu'ayons peu remarquer, c'est que les habittans dud. lieu sont en fort petit nombre, et pouvres. Qu'est la cause qu'ils ne peuvent bien cultiver leur terroir, demeurant la plus grand partie en friche, comme dict est".

[Finalement, les experts disent que tout le terroir vaut, en somme universelle, 86 000 écus, et qu'ils n'ont pas compté dans leur estimation les maisons des sieurs religieux, la maison claustrale, ni l'hôpital, ni la maison de ville, ni les casaux, ni les bâtiments des champs, "pour en avoir ainsi procédé aux autres villes et lieux jà estimés", ni les 40 000 écus de dette prétendue, "ayant procédé en tout sellon dieu et nos consciences"].

[Fait à Mougins, le 6 juin 1609, veille de Pentecôte, le 7 juin, Pentecôte, 429 v°]

• **Registre des Archives départementales des Bouches du Rhône, B 1321**
(f° 192 v°)

Du vingtroisiesme dud. mois de mai mil six cens neuf, au lieu de Mougins et dans la maison de Honnoré Denaye, bailhe dud. lieu, et pardevant nous etc..., Jean Denaye, mesnagier et possédant biens aud. Mougins, aigé de septante ans, lequel etc...,

A dict que le lieu de Mougins est assis, ainsi que nous avons peu voir, sur la croupe d'une haulte colline, malaisée pour le négoce des habitans, attandu la faulte d'eau qu'ils ont aud. lieu, estans constraincts de l'aller prandre loing du village et en lieu mal commode, ores que l'air soit asses bon attandu l'esminance du lieu. Estant composé d'environ trois cens maisons, desquelles il en y'a la moitié qui sont ruinées et à terre, et les autres habitées d'environ trois ou quatre cens personnes, estant tout led. village desclos et démentellé depuis la Guerre dernière. Y ayant Eglise servie par deux prebtres ordinères, et de fonds baptismalles. Duquel lieu les Moines de Saint Honnoré de Lerins sont haults segneurs, y establissant les officiers ordineres. Et bien qu'ils n'y possèdent aulcun domaine, fors les fourts pour le droict duquel ils payent au rantier desd. segneurs à raison du vingtain, si esse qu'ils leurs doibvent en cas d'alliénation, pour le droict de lods, le trezain, et le dixme de tous les fruicts, fors des légumes et de l'huille, savoir du bled, du vin, des figues contre la coustume de tous les autres lieux, encor du chanvre, des nadons, le tout à raison du trezain, sans que les habitans dud. lieu soient tenus de payer aulcune tasque ni service aultre. Ayants faculté de faire fouller leurs grains par leur bestailh, sans congé du segneur ni que pour raison de ce leur payent aulcung aultre droict. Et pour le regard de la moulture, dict que ni le segneur, moings la communaluté n'ont aulcungs mollins à bled dans led. terroir, estans les habitans constraincts d'aller fere farine à la ville de Grasse ou au lieu de Moans, avec beaucoup de perte de tamps et destournement de leurs besougnes, pour raison de quoi ils en souffrent souvant. Et payent oultre ce, pour led. droict de moulture ès mollins, de seze quartières une, n'ayant ils aulcune faculté d'en faire.

Enquis sur la faculté de la terre, estandue d'icelle, vignoble, arbres fruictiers,

A dict que le terroir dud. lieu de Mougins est d'asses belle estanduee, consistant en de collines et de vallées, les unes propres pour semer bleds, vignobles et arbres, et le surplus pour la pasturage, pource qu'il ne se peult cultiver. Sans qu'ils aient touteffois aulcune eau de rivière qui puisse arroser leur terroir ou donner commodité d'engins, ains seullement quelques petites fontaines pour la commodité des bastides qui sont aux champs. Estant presque la moitié dud. terroir à présent incult, à faulte de gens que la pouvretté du lieu a absentés, n'ayant ceulx qui y demeurent pouvoir de cultiver bien lad. terre et le vignoble qui est aud. lieu, qui se pert à faulte de ce. Aussi la rante des Segneurs dud. lieu qui se prenoict jadis valloit environ sept ou huict cens escus. Et à présant ne leur vault que quatre ou cinq cens escus. Et quand à l'estandue de la terre labourable, dict qu'elle ne peult estre au plus de quarante araires. Dans laquelle estandue on y sème toute sorte de grains, don le droict du segneur peult revenir à deux cens cinquante sestiers, n'estant la terre de trop bon rapport, d'aultant q'un sestier bled en semence n'en produict que quatre, et fault que soict une bonne saison. Et pour le vignoble, dict que s'il estoit cultivé comme il fault, il seroict de bon rapport, y en ayant seullement qui est maintenu autour du village quelque peu qui est fort bon. La culture de tout lequel vignoble rend au segneur, pour le droict du dixme, environ cens couppes, la saison estant bonne. Et pour les figues, cent sestiers. Et quatre ou cinq cens rups d'huilhe, de vingt livres pièce. Lesquels fruicts les habitans du lieu débitent commodément pour estre proches de la marine d'une petite leue. Et quand à l'herbage et pasturage de lade terre, en ce qui est des particulliers, dict y en avoir environ vingt cinq souchoires de preds qui ne s'arrosent nullement. Et pour le corps de la

Communaulté, a dict qu'elle a aussi environ dix souchoires. Et oultre ce, ung devens appelléde Graffon, séparé de cellui de Saint Martin qui appartient aux moines, tout lequel herbage la communaulté arrante annuellement deux cens escus. Et bien que tout led. herbage feust suffisant de nourrir grande quantité de bestailh, si esse que les habitans du lieu n'en ont qu'environ vingt cinq trenteniers bestailh menu, et quelque peu de bestailh pour le labourage. N'ayant le corps de la Communaulté aulcungs privillèges ni examptions ne facultés sur les lieux circonvoisins, ains seullement aux maures du segneur dud. lieu dans lesquelles ils peulvent faire depaistre des vaches et des boeufs, coupper des eschallas pour le vignoble, y fere du charbon et du bois pour l'usaige des habitans. Lesquels à la vérité en leur particullier ne sont pas trop engaigés, mais en corps de communaulté doibvent environ quarante mil escus, ores que tout leur livre terrier ne soict composé que de trois cens soixante livres, dont il n'en y a que deux cens et trante qui se puissent exiger, faisant valloir chescune livre deux cens escus.

[Pas de signature mais marque, f° 195]

Dud. jour et au lieu que dessus.... Paullet Drac, mesnagier de ce lieu de Mougins et y possédant bien, aigé d'environ cinquante ans, lequel...,

A dict que le lieu de Mougins appartient à l'abbé commandatère du monastère Saint Honnoré de Lerins qui est hault segneur, estant maintenant réuni à l'abbaye claustralle dont l'abbé establit les officiers, lesquels ont jurisdiction sur sept ou huict cens personnes qui sont aud. village et qui habitent dans deux cens maisons ou environ qui sont encores entières, y en ayant ung grand nombre d'aultres ruinées puis la guerre, et tout le village desmentellé. Estant assis en une croupe de montagne, comme nous avons peu voir, ayant la veue de la mer. Là où, encor que l'air y soict bon et l'abitation sallubre, si esse qu'elle est fort incommode pour le négoce, pour estre de mauvese advenuee de tous coustés et n'avoir aulcune eau à boire, estants constraincts de l'aller prendre au pied de la colline. Et pour les redevances qu'ils doibvent à leur segneur, dict qu'ils sont tenus lui payer annuellement les droicts de lods, en cas d'alliénation, à raison du trezain. Et le dixme de tous les fruicts et des nadons, fors des légumes et de l'huille, à raison du trezain aussi, sans que leur terroir soict chargé d'aulcune censive ni tasque. Leur entretenant led. Monastère en leur église où il y a de fonds baptismalles, deux prebtres pour le service divin. Et quand aux caucades, a dict que les habitans du lieu peulvent fere foller leurs bleds avec leur bestailh sans estre tenus payer aulcune chose au segneur. Lequel a aud. lieu de fourts à cuire pain qu'il arrante quatre vingts ou cent escus, aurantier duquel les habitans lui payent le droict de fournage au vingtain. Et pour les mollins, dict que le segneur ni la communaluté n'en ont poinct, mais lade communaulté ou les particuliers d'icelle vont faire mouldre leurs bleds aux mollins de la ville de Grasse ou au lieu de Moans avec grande incommodité et perte de tamps, ores que pour raison de lad. moulture lesd. particulliers la payent au vingtain et que le corps de lad. Communaulté, qui les constrainct d'y aller suivant la convention faicte avec les muniers, en persoive au plus cinquante ou soixante escus de rante.

Enquis de l'estanduee de leur terroir, bonté et fertillité d'icellui, vignoble et arbres fruictiers,

A dict que si toute la terre labourable dud. Mougins estoit cultivée, ce qu'elle n'est à faulte de gens, il y pourret avoir cent araires ou environ, pour estre de grande estandue. Mais à présent les deux tiers demurent à cultiver, estant lad. terre plus propre pour vignoble et pour arbres que pour grains, d'aultant q'un sestier de bled communément ne rand au plus que quatre. Estant partie dud. terroir fort pierreux et léger, sans avoir aulcune eau de rivière ni de fontaine pour l'arroser et pour faire jardins ou engins, qui est la cause qu'ils n'ont qu'une trantene de soucheirées de preds, lesquels ne s'arrosent neullement, ni leur fournissent du foin pour nourrir

leur bestailh. Et quand au pasturage et herbaige, la Communaulté possède le devens de Graffion, l'herbage duquel elle vant annuellement, ensamble du restant de leur terre, deux cens escus. Et si les habitans apprès veullent faire depaistre, il fault qu'ils payent. Aussi entre tous les habitans ils ne peulvent nourrir ensemblement qu'environ vignt cinq trenteniers menu bestailh et quelques bestes pour le négoce. Ne possédant led. segneur dans led. terroir de Mougins que dix ou douze sesteirades de terre appellées du Saint Esprit, et ung petit devens de Saint Martin. Et pour le surplus de lad. terre, qu'elle est plantée de vignoble, agrégée d'arbres fruictiers comme sont figuiers et olliviers, lequel vignoble, s'il estoict cultivé comme il fault, leur donneroit quelque proffict, mais il est à présant négligé en telle sorte, attandu la pouvretté des habitans, que le plus qu'on y recuilhe ne passe pas quatorze cens couppes vin ; et de figues, quatre cens sestiers ; légumes, deux ou trois cens sestiers ; d'huilhe, cent rups ; du chanvre, deux cens rups de vingt livres pièce. Desquelles denrées apprès leur provision ils vendent commodément à ceux de la Rivière de Gènes, attandu qu'ils sont proches de la mer d'une leue, savoir le bled sept ou huict florins le sestier ; ung escu la charge de vin ; quatre florins le sestier des figues ; le rup de l'huilhe quarante souls, et ung escu cellui du chanvre. N'ayant le corps de la Communaulté aulcunes franchises ni examptions, ni facultés sur les villages sirconvoisins, fors et excepté aux Maures de la Roquette qui sont à ung mesme segneur, dans lesquelles ils peulvent fere depaistre les beufs arants, une vache avec son veau. Et oultre ce, y faire du charbon pour le maréchal de forge tant seullement, et du bois pour le chauffage des habitans, et des eschallas pour leur vignoble. Estant nonobstant ce bien pouvres pour estre affouagés à unze feus et demi, et leur livre cadastre composé, savoir pour les forains d'environ soixante ou quatre vingts livres, et pour les seuls habitans, de deux cens livres, faisant valloir chascune livre deux cens escus. Estant sur ce le corps de ceste Communaulté engaigé de quarante mil escus ou environ, pour raison desquels ils seront constraincts à la fin d'abandonner leur bien et quitter le village..... c'est soubsigné...

[Signature, f° 198 v°]

Du vingt septiesme dud. mois de mai, au lieu que dessus... François Cavallier, aigé d'environ trante cinq ans, de ce lieu de Mougins et y possédant biens lequel....

A dict que l'Abbé du Monastère de Saint Honnoré de Lerins est Segneur tamporel et spirituel de ce lieu de Mougins, estans chargés de lui payer le lods des alliénations que les habitans font à raison de douze escus ung. Et oultre ce, le dixme de tous les fruicts qu'ils perçoivent aud. lieu, excepté seullement des légumes et de l'huille, et ce au trezain, ensemble du bestailh menu. Et pour les caucadures, dict que lors qu'ils follent, ils ne payent aulcung droict au segneur, mais si on apparie avec le bestailh des aultres habitans, ils payent le droict au seigneur à raison du quatorzain. Comme aussi le droict de fournage à raison du vingtain, appartenant les fourts aud. segneur. Et pour les mollins, dict que led. segneur ni la communaulté n'en ont poinct dans le terroir de Mougins, estans constraincts d'aller mouldre aux mollins de Grasse ou de Moans, pour raison de quoi les habitans sont destournés de leurs affaires avec beaucoup d'incommodité et perte de temps. Et quand à ce qui est de leur villaige, dict qu'il est, ainssin que nous avons peu voir, sur une croupe de montaigne, où l'air est asses bon, mais il est de difficille abord pour le traffique et négoce, outre la faulte de l'eau, estans lesd. habitans constraincts de l'aler quérir bien loing pour l'usaige de leur vie. Estant led. villaige composé encor d'environ deux cens maisons, y en ayant plusieurs autres rompues, dans lesquelles résident au plus sept ou huict cens ames, entre lesquelles y en peult estre deux cens seullement qui travailhent la terre. Y ayant aud. villaige une église avec de fonds Baptismalles, avec deux prebtres pour le service divin, payés et entretenus aux despans du segneur dud. lieu.

N'estant lesd. habitans tenus à autres charges envers led seigneur que celles que dessus, moings aulcune aultre redevance.

Enquis sur l'estandue ...

A dict que pour l'estandue de la terre dud. Mougins, il ne la sçaict au vrai, dont les experts et harpanteur nous pourront le fere sçavoir au vrai, croyant que toute la terre culte des habitans est au plus hault de quarante ou cinquante araires, dont plus de la moitié demure en friche, attandu la nésséssité des habitans.

Estant le terroir de Mougins plus propre pour le vignoble et pour les harbres que pour les grains, estant terre légère et peu commode pour l'arrosaige des eaux, en ayant faulte. Aussi ung sestier de bled, aux meilheures terres et en une bonne saison, ne produict au plus de cinq à six. Et tout le dixme qu'on prand aud. lieu en grains ne passe pas trois cens sestiers. Et pour le surplus du terroir, dict qu'il est planté partie en vignoble et en arbres fruictiers, comme olliviers et figuiers. Lesquels ne produisent pas beaucoup à présant, pour estre le tout envielhi, et les habitans n'ont moyen de les renouveller, ores que la terre soict asses propre et commode. Lequel vignoble, tout ce qu'il peult produire à présant pour le droict du dixme sont deux cens couppes au plus, ores que par le passé soit allé jusques à six cens coupes. Et de figues, soixante ou quatre vingt sestiers au plus. Et de chanvre, ung quintal ou deux. N'ayant poinct de jardins ni terres arrosables. Et pour les prerriees, dict que les habitans et la Communaulté en ont peult estre environ soixante ou septante souchoirées, n'ayant eau de rivière ni de fontaine qui les arrose. Qui est cause qu'il leur falut nourrir leur bestailh de la pailhe. Et quand aux aultres herbages de lad. Communaulté, qui concistent au devens de Grassion au quartier de Peisseren Cabries et les Menisseguières, dict que lad.Communaulté arrante communément lesd. herbages deux cens escus, n'ayant les habitans faculté d'y depaistre sans payer. Aussi entre tous ils ne peulvent nourrir aud. lieu plus de vingt cinq trenteniers de bestailh menu et quelque bestailh de labeur, attandu le peu de moyens qu'ils ont d'en voir davantaige. Et que le segneur dud. lieu possède ung petit devens appellé de Saint Martin dans lequel ils ne peulvent aller sans payer, fors le bestailh de labourage. Et pour les immunittés et examptions, dict que la communaulté n'en a aulcunes, ni facultés aussi sur les villaiges circonvoisins. Bien dict que les habitans dud. Mougins peulvent faire du charbon pour leur munission seullement, des eschallas pour leur vigne, et de bois pour le chauffage aux maures de la Roquette qui appartiennent au Monastère Saint Honoré qui est leur commung segneur. Estant nobstant ce leur Communaulté souffretuse pour estre engaigée d'environ trante huict mil escus. Estans ils affouagés onze feus et demi, et leur livre cadastre composé savoir pour les habitans du lieu, deux cens quarante livres ; et pour les forains, de cent trante livres, faisant valloir chascune livre de cadastre deux cens escus, ores que à présent elle ne vailhe tant, attandu les debtes que dessus, et les deniers du Roi et du pays qu'ils doibvent.... C'est soubsigné

[Signature, f° 201 v°]

L'IMAGE DE LA MERE DANS L'OEUVRE D'ARMAND LUNEL

Roger KLOTZ-VILLARD

"L'homme est la source de l'oeuvre, mais ce qu'est cet homme ne peut être saisi que dans l'oeuvre".

Dominique Fernandez

Nommé professeur au Lycée de Monaco en 1920, Armand Lunel publie son premier roman, *l'imagerie du cordier*, en 1923, c'est donc bien à Monaco qu'Armand Lunel a donné sa forme littéraire à son univers imaginaire. L'écrivain a pu cependant montrer la place que tient la famille dans son oeuvre romanesque. Or, si, dans ce contexte, Lunel parle souvent de son grand-père, si nous sommes renseignés avec précision sur le métier de son père, nous n'avons que des renseignements parcellaires sur ma mère. Il est donc intéressant de rechercher dans son oeuvre la manière, les manières, dont Lunel perçoit le personnage de la Mère.

Le personnage de la Mère, qui ne se manifeste jamais dans le cycle carpentrassien de l'oeuvre de Lunel, apparaît d'abord dans son roman niçois, *le balai de sorcière,* puis dans ses deux romans aixois, *la belle à la fontaine* et *les amandes d'aix*.

Dans *le balai de sorcière*, Lunel présente le personnage de la Mère sous les traits de Régine Montanière. Pour avoir peut-être voulu être une femme trop parfaite, Régine Montanière est devenue une épouse délaissée ; si elle est bien mariée à "un songe-debout", ses traits "n'évoquent rien de charnel, mais des qualités morales seulement", la droiture, la fermeté, la pureté ; mais peut-être cette hypertrophie de la Vertu a-t-elle éloigné d'elle son mari :

"Régine ne s'était jamais trompé, Régine ne se tromperait jamais. Mais que toujours lui ait eu tort et elle raison, n'était-ce pas justement ce qu'il lui reprochait, son grief principal et sa raison à lui...

Et, comme dans cette impeccable et vorace perfection, cette perfection de fourmi, cette perfection inhumaine, monstrueuse, il venait de découvrir *le balai de sorcière* de Régine, un sourire inattendu se dessina sur ses lèvres".

David Montanière qu'une vie déréglée a toujours attiré, s'y est senti poussé par *la perfection inhumaine, monstrueuse* de sa femme, "cette perfection de fourmi" qui, étant son principal défaut, constitue ce qui est, pour Armand Lunel, *son balai de sorcière*.

Ainsi, délaissé par son mari, Régine Montanière s'est repliée dans le rôle de *la materfamilias* qui dirige la maison et éduque seule ses filles ; peut-être fait-elle siennes les règles bibiliques concernant "l'épouse vertueuse", qu'elles fait apprendre à ses filles :

"Elle a cherché la laine et le lin, et elle a fait son plaisir du travail de ses mains.

Elle est pareille aux navires du marchand, et elle amène son pain de loin.

Elle se lève avant l'aube, et elle distribue l'ordinaire de sa maison, et la tâche aux servantes...

Ses enfants l'honorent, et la disent bienheureuse.."

Et comme l'épouse veut aussi être un Mère "vertueuse", Régine Montanière appuie son autorité sur une Règle qu'elle croit ancestrale. Elle ne peut ainsi pardonner la fugue de sa

fille Anna qui a voulu rejoindre son père ; elle lui fait raser les cheveux et l'enferme dans sa chambre pendant trois mois ; elle hésite pourtant un moment :

"Un instant Régine Montanière fut sur le point de se trouver tort. Toute cette comédie judiciaire reparut soudain devant ses yeux avec sa fausse solennité et, comme d'une hypocrisie, elle en eut honte. En même temps, elle se reprochait d'avoir été trop brutale et trop sévère. Il eût fallu procéder autrement : ne pas vouloir forcer par un interrogatoire aussi inutile qu'odieux cette pauvre petite âme inexplicable, mais se mettre à sa place, la gagner et la comprendre par un geste de tendresse maternelle ou tout au moins de pitié...

– Non ! le coeur non ! – fit Régine Montanière sur le point de poser la main sur le bouton de la porte. Le Coeur trompe toujours. Entre la règle et le sentiment, garde-toi bien de ne pas te laisser aveugler par le sentiment et de ne jamais perdre de vue la règle."

De ses hésitations, Régine Montanière sort encore plus ferme dans ses exigences de règle et donc plus inflexible pour sa fille. C'est peut-être ce refus de la souplesse, son incapacité à pardonner, qui amènera la mort de sa fille et le départ définitif de son mari.

Pour avoir voulu tenir le rôle de la *Materfamillias*, Régine Montanière n'a pu être la *Mater amata :*

"Régine attache un dernier regard sur la tombe et dit :

– Anna aura été le pur amour.

– Le pur amour ! – répète Detta...

Et Detta songe à son tour que pour aimer et être aimé, ce serait si simple, il suffirait d'effacer le doit et l'avoir, de croire, de donner avec tout son coeur, de courir le risque".

L'histoire de Régine Montanière, c'est l'histoire d'un échec maternel.

Dans *la belle à la fontaine,* l'image de la mère est, dès les premières lignes du roman, réduite à néant :

"J'ai grandi dans un cadre borné, entre mon père, notre domestique Léoncie et les amis de mon père. L'atmosphère féminine fut pour moi réduite à peu de chose. Je n'ai pas connu ma mère. Papa ne m'en a jamais parlé. Il n'y avait aucun portrait d'elle ni sur les murs ni dans les traditionnels albums de famille. Les deux syllabes, paraît-il si douces, de *maman* ne me sont jamais venues sur les lèvres. Léoncie a dû me dire quelquefois (par ordre de Monsieur, je suppose) que Madame Henriette était morte en me mettant au monde ; ce fut tout".

A cet équilibre initial, Roland Barthes propose, dans *le degré zéro de l'écriture*, de comparer la fin de l'oeuvre, ce qui en constitue l'équilibre terminal :

"Il en faut en somme définir le passage d'un équilibre à un autre, traverser "la boite noire".

C'est donc la comparaison des deux états d'équilibre, l'initial et le terminal, qui peut faire ressortir ce qu'il y a d'important dans "la boite noire", ce qui a été essentiel dans ce *passage* du commencement à la fin.

"Jérome Andurin de Trigance, maréchal des logis de réserve, tué en Belgique à la tête de son peloton, le 23 Août 1914. Bénédict Laguirande, qui avait tout su et tout compris, tué sur le front de Champagne le 15 février 1916. Léoncie Moréno, morte de la grippe en avril 1918. Et Geneviève Laguirande, née Delorme, dite Mazarine, morte vivante dès le 1er juillet 1914".

L'important semble ici cette date du 1er juillet 1914 où l'héroïne a appris qu'elle est en fait née d'un adultère et qu'elle est ainsi la soeur de son voisin, Jérome Andurin de Trigance, qui l'a jadis poursuivie de ses assiduités. Nous assistons ainsi aux conséquences ultimes de l'absence de mère.

L'histoire de Geneviève Delorme, c'est aussi l'histoire d'un échec ; ce n'est pas l'échec de cette *materfamillias* qu'était Régine Montanière, c'est l'échec d'une fille qui n'a jamais connu sa mère. Il est peut-être significatif que l'on trouve à la fin de *la belle à la fontaine* une expression que l'on avait déjà vue dans *le balai de sorcière* :

"Où allons-nous ? J'ai horreur de notre époque impure. Si tout doit être perdu, qu'on sauve au moins le *pur amour*".

L'expression de *pur amour* se trouvait déjà dans *le balai de sorcière*, à propos d'Anna, la fille qui meurt ; on la retrouve dans *la belle à la fontaine*, au moment où Geneviève Delorme médite sur l'échec de sa vie. Armand Lunel aurait-il recherché dans la Mère un *pur amour* qu'il n'aurait pas trouvé ? Est-ce cela qui le conduit à se tourner vers le passé ? Il semble l'affirmer lorsqu'il dit ; *j'ai horreur de notre époque impure*.

Adeline Cadarache, l'héroïne des *Amandes d'Aix,* est plus une épouse délaissée qu'une mère de famille ; c'est surtout en tant que femme bafouée, timide et résignée, qu'elle apparaît dans le roman. C'est son mari qui a reçu, au bureau sans doute, le bulletin trimestriel de leur fils Jacques ; c'est lui qui le commente à table et qui prend seul les décisions :

"J'ai donc le vif regret de t'annoncer que je te supprime le louis que tu reçois comme argent de poche chaque dimanche et que j'affecte la même somme à deux heures d'algèbre hebdomadaires jusqu'à la fin de l'année".

C'est vers la gouvernante que Jacques a d'abord recherché de l'affection :

" – Fortune ! Fortune ! vieille et chère bourrique ! cria-t-il dès qu'il eut refermé la porte et jeté cartable, pélerine et casquette en vrac dans un coin ; il fait bon chez toi ; mais puisqu'on est seul tous les deux, les nouvelles d'abord, et mon goûter ensuite.

Masquant de toute sa corpulence les feux sacrés du ménage, Fortunée dite Fortune, qui connaissait bien son fiston et, en pareil cas, ne se pressait jamais, ne daigna se retourner qu'au bout d'un moment...

"Comme elle a dû être jolie et appétissante à croquer, au temps de la guerre de 70 ! pensait le garçon. Mais à qui donc ressemble-t-elle? A qui ressembles-tu, Fortune, ma Fortune personnelle, ma maman de relais, ma protectrice, ma complice, à qui ?"

On note tout d'abord que Jacques trouve chez Fortune une intimité certaine : il profite de leur solitude pour lui demander les nouvelles avant le goûter. Mais surtout, si Fortune a pour Jacques l'affection que l'on peut avoir pour *son fiston*, elle est surtout sa *protectrice*, sa *complice* et donc sa *maman de relais*. Jacques trouve ailleurs ce que sa mère ne peut lui donner. On comprend qu'il ait parfois besoin de s'évader intérieurement.

"Et pour moins entendre la semonce, pour s'évader plus loin, plus haut, hors de la prison, confortable et prétentieuse où il étouffe, il commence à reconstituer son oeuvre, son chef-d'oeuvre, intérieurement".

Peut-être les images de ces mères correspondent-elles à ce que Lunel a lui même ressenti. Il a dit à Robert Ytier :

"Mes mondes à moi, mes familles, sont des mondes clos ; la famille est comme un coquillage... Oui... Peut-être est-ce un souvenir du ghetto ? c'est possible, je n'en sais rien...

L'évasion, c'est échapper au cercle infernal de la famille".

La mère est peut-être le symbole de *ce monde clos comme un coquillage* dont Lunel veut s'évader par la littérature. Pourtant, l'évasion ne doit peut-être pas apparaître comme une révolte systématique, comme un refus pur et simple. L'évasion de Lunel ne correspondant pas au *famille, je vous hais* d'André Gide ; Myriam Pécaut dit, dans la *matrice du mythe* :

"La destruction pure et simple de l'Autre n'est en fait qu'une parade. Elle cache le jeu véritable de *l'incorporation* dans sa fonction indentificatoire. "S'incorporer l'autre ou le dévorer est un mode de l'amour qui renvoie, écrit Freud, à la *Aufhebung* de l'existence particulière *(sonder existenz)* de l'objet. "Si l'acte d'incorporation vise à supprimer *(aufheben)* l'Autre dans son existence, ce n'est pas pour laisser pourrir ce que cette existence a de *sonder*, d'à part, de pas commun, voire d'excentrique. C'est au contraire pour le rendre à l'existence , pour en relever *(aufheben)* le défi, pour le mettre en lieu sûr, comme le verbe *aufheben* en a aussi la signification.".

Myriam Pécaut utilise ici ses compétences de germaniste pour mieux appréhender la pensée de Freud ; en faisant apparaître l'ambivalence des termes, peut–être souligne–t–elle tout ce que la psychologie peut avoir d'ambivalent ; les mots ne sont jamais innocents et véhiculent à la fois le social et l'individuel, le conscient et l'inconscient, en un mot tout ce qui fait la complexité de la nature humaine. Ce qu'il faut surtout retenir ici, c'est que cette présentation de la Mère n'est, dans les romans de Lunel, qu'une *parade*. Elle apparaît d'abord comme un moyen de défense contre le monde extérieur. Sur sa propre enfance, Armand Lunel a dit à Robert Ytier :

"Je n'ai pas été un enfant martyrisé ; mais j'ai quand même senti (et ma génération a probablement senti) le poids d'une famille que les enfants ne sentent plus aujourd'hui. Je me rappelle qu'étant en philo, je demandai à mes parents d'aller quelquefois au café avec deux ou trois de mes camarades ; mes parents me l'ont refusé. Aujourd'hui, ce ne serait plus possible, ni pour les garçons et même pour les filles. J'ai été un enfant choyé, mais un enfant en lisière".

Armand Lunel a donc conservé dans son subconscient *le poids de la famille* ; l'épisode de l'autorisation refusée, qu'il ressent bien comme l'esprit d'une époque, reste cependant pour lui un exemple de cette *règle* que l'enfant ne peut enfreindre ; c'est pourquoi, il estime avoir été *un enfant en lisière*, un enfant que la famille dirige. La Mère devient, en quelque sorte, le symbole de cette *Règle* à ne pas transgresser, peut–être parce que c'est à elle que l'enfant demande l'autorisation et que c'est elle qui rapporte la décision familiale ; elle devient donc, dans l'imaginaire romanesque, *Régine Montanière*, c'est–à–dire le substitut du Père. On comprend ainsi que Lunel qui voulait, par l'évasion, "échapper au cercle infernal de la famille", nous présente aussi des personnages qui sont des Non–mères : Adeline Cadarache est tellement peu mère que son fils a besoin d'une "mère relais" ; quant à la mère de Geneviève Delorme, elle est morte avant le début du roman ; condamnée à être occultée, elle est totalement remplacée par le Père, dans l'éducation de la jeune fille. La destruction de la mère est la parade du romancier au poids de la *Règle* familiale ; c'est une liquidation de l'Autorité paternelle.

Moyen de défense contre le monde extérieur, la destruction de la Mère doit surtout être une défense du monde intérieur, de ce que nous avons appelé *l'univers imaginaire* d'Armand Lunel. Myriam Pécaut précise bien que cette destruction "cache le jeu véritable de *l'incorporation*, dans sa fonction indentificatoire" ; elle rappelle que "cet acte d'incorporation vise à ... rendre (l'autre) à l'existence, ... le mettre en lieu sûr". Il y aura donc, chez Armand Lunel, incorporation, identification par sublimation ; Myriam Pécaut peut dire :

"Véritable alchimie, la sublimation s'active à dresser au–dessus du fleuve de boue des ponts d'or. Un semblant de vie, de richesse ou de beauté, est insufflé à la matière vile, la matière morte. L'objet de la plus noire envie est chauffé à blanc, culturalisé, sacrifié au feu, sociabilisé. Au bois pourri est communiquée l'ardeur du feu qui réchauffe le coeur des hommes. L'or et la soie parent de leur éclat l'obscénité des corps...

La sublimation est donc un art – c'est même l'enfance de l'art – qui consiste à faire l'impasse sur les événements traumatiques qui font échec à la représentation".

Notre problème est donc de savoir par quel moyen Armand Lunel va sublimer sa relation à la Famille en utilisant ce que Myriam Pécaut appelle *la matrice d'un mythe* ; il s'agit bien là d'un moule qui doit servir à recréer l'empreinte dans l'univers imaginaire, c'est-à-dire en fait dans l'univers de l'utopie. Que va devenir l'image de la Mère dans l'univers utopique d'Armand Lunel ? Il faut, pour le comprendre, s'appuyer sur une définition de la notion même d'*utopie* ; Dans son *histoire de l'utopie*, Jean Servier nous en donne les principaux thèmes qu'il dégage de diverses utopies provenant d'époques différentes.

" – Tout d'abord l'accès à l'utopie qui est voyage ou rêve ;

– la géographie de l'utopie, sa situation particulière : son isolement, sa situation imprécise dans le temps, sa nostalgie du passé ;

– La topographie de l'utopie qui souligne son isolement ou son retranchement derrière de hautes murailles, parfois plusieurs enceintes concentriques ;

– le désir de retour à la pureté qu'exprime la cité radieuse en ignorant les eaux jaillissantes, les mines, les galeries creusées ;

– son urbanisme qui retrouve le plan des cités traditionnelles ; de la République, de la Cité des Lois ou de l'Athènes "rénovée" par Clisthène. Ici se précise le sens du rêve qui est retour à la quiétude du sein maternel car la cité radieuse s'ouvre largement sur la mer et, plus volontiers , sur les lacs, les rivières ;

– le costume des utopiens souligne cette volonté de retour au passé, ce désir profond d'une renaissance ;

– Les institutions utopiennes tendent à effacer la souillure de la naissance charnelle, à purifier la mère de son rôle d'épouse ;

– De même, le communisme utopien tend à écarter l'image du père, en la remplaçant par la cité maternelle pourvoyeuse, seule capable de satisfaire tous les besoins ;

– Enfin, la tolérance religieuse de l'utopie, son indifférence apaisante négatrice de toute angoisse".

Ces thèmes, qui semblent donc constituer une véritable typologie de l'utopie, qui s'appuient, selon Jean Servier, sur des images "inconsciemment empruntées au symbolisme des songes", traduisent en fait une même volonté de régresser jusqu'au stade infantile de la protection maternelle et des jeux, jusqu'aux structures contraignantes de la cité traditionnelle".

Le rêve de Lunel de retourner à la *pureté* de *la cité radieuse* se manifeste par la manière dont il décrit Carpentras. On sait en effet l'importance qu'il accorde au titre de son recueil de nouvelles, *Jérusalem à Carpentras* ; Carpentras est symboliquement le lieu vers lequel Lunel dirige le voeu millénaire :

"Cette année, ici, dans le malheur, L'an prochain à Jérusalem"

Capentras est le lieu où Lunel trouve, en rêve, le bonheur ; c'est sa Jérusalem, sa *cité radieuse*. Or, le choix de Carpentras n'est peut-être pas innocent ; il est vrai que c'était d'abord la ville des vacances enfantines ; mais c'était aussi la ville de sa mère, le lieu où il était reçu par son grand-père maternel ; il est donc intéressant de voir comment le lieu de l'origine maternelle va se substituer, dans l'univers imaginaire, à l'image de la mère.

On voit d'abord apparaître, dans la description que Lunel nous donne de Carpentras, une certaine *nostalgie du passé*, d'un passé que la littérature peut seule recréer ; Lunel dit, dans *la maison de la femme peinte* :

"Cette année-là, j'avais vite repris l'habitude de ne sortir que le soir, après dîner. Presque tous nos voisins étaient en voyage ou à la campagne. La ville était à moitié vide ; dans sa torpeur et son abandon, il me semblait qu'elle était davantage à moi, je veux dire à mon rêve, et que je pouvais enfin la repeupler librement au gré de ma fantaisie, avec quelques êtres de songe qu'à mon insu je nourissais peut-être depuis de nombreuses années ".

Carpentras est donc la ville que Lunel recrée en songe ; ces rêves évoquent un univers disparu. Il s'agit surtout de l'univers judéo-comtadin. On voit ainsi apparaître, dans *Jérusalem à Carpentras*, le *ghetto des femmes*, cet univers immatériel des vieilles juives de Carpentras,qui vivaient *complétement isolées*, et que le romancier ne peut situer que "sur le plan historique et moral" ; cet univers que Lunel situe vers 1900 ne peut avoir de trace que dans le souvenir de l'écrivain. A la nostalgie du passé s'ajoute ici l'idée d'un univers qui semble constituer un vase clos, un milieu isolé. De même, le récit du mariage est l'occasion de rappeler certaines cérémonies religieuses de l'univers judéo-comtadin ; Lunel montre bien le rôle des "Vieilles femmes du ghetto des femmes" dans le respect des traditions. Le récit est également l'occasion d'évoquer certaines superpositions qui, présentées sous leur angle symbolique, sont un témoignage de la mentalité d'une époque. Lunel évoque enfin la synagogue et la piscine rituelle ; c'est que le monument reste le seul lien entre le passé et le présent. On trouve déjà ici une évocation de "la cité traditionnelle" ; il y a, derrière tout cela, ce besoin de retrouver ce que Jean Servier a appelé des "institutions utopiennes" évoquant une certaine forme de pureté.

On comprend donc que *Nicolo-Peccavi* évoque la *carrière* carpentrassienne de l'Ancien Régime ; il s'agit là d'un lieu que Lunel ne peut avoir connu que par les sources de l'histoire ; le rôle de l'historien serait de décrire le lieu de façon précise, en tenant compte, par exemple, de l'évolution de la démographie ; mais comme le romancier peut se permettre d'être plus libre, la vie quotidienne de la *carrière* va être présentée, dans le roman, à travers le personnage de Mémucan, l'ancêtre juif de Nicolo-Peccavi ; Lunel le fait apparaître, à l'occasion de la fête de *Pourim* dans une représentation traditionnelle sur le thème *d'Esther* ; il le montre également épousant une Juive alsacienne que la communauté allait rejeter ; il le montre enfin se convertissant au catholicisme pour échapper à ses créanciers juifs. Peut-être faut-il ici insister sur l'importance de l'ethnographie dans la vision que Lunel nous donne de son univers littéraire : nous avions déjà souligné des notations sur les traditions du mariage et ses superstitions ; on en voit apparaître d'autres ici -qui épouse-t-on ?- on voit également apparaître la fête traditionnelle, avec son arrière-plan religieux et son prolongement dans le monde du spectacle. L'image de Carpentras que nous présente Lunel est bien celle d'une "cité traditionnelle" re-créée à partir de sa mémoire et de ses reconnaissances historiques ; le roman est la forme d'expression utilisée par Lunel pour mieux rêver son enracinement ; il ne s'agit pas, pour lui, d'affirmer,comme Barrès, le culte de la terre et des morts ; il s'agit de vivre, par le rêve, une forme de bonheur ; l'originalité de Lunel est peut-être d'utiliser dans le roman la connaissance historique et ethnographique pour donner au rêve cette fonction apaisante de négation de l'angoisse.

Armand Lunel a pu affirmer que *Nicolo-Peccavi* était la préfiguration de son ouvrage historique, *Juifs du languedoc, de la Provence et des états français du pape* ; on va pouvoir, à travers l'univers imaginaire de l'histoiren, apporter des précisions à cette recherche de la Mère protectrice et apaisante. Avignon et le comtat-Venaissin apparaissent tout d'abord comme des refuges bienveillants :

"La ville d'Avignon et la province du Comtat furent donc le refuge qui s'ouvrit à un certain nombre de Juifs expulsés tour à tour du Languedoc, du Dauphiné et finalement de la Provence ; mais ces émigrants n'entrèrent pas au pays étranger du fait qu'ils rejoignirent alors un noyau indigène formé d'autres Juifs de la même souche qu'eux et dont l'implantation, exactement comme la leur, remontait au-delà de l'ère chrétienne".

A la notion de *refuge*, lié à l'amer problème de l'émigration, se trouve liée ici l'idée de la réunion à un *noyau indigène* ; la terre d'accueil a ainsi les caractères de la mère qui protège et qui provoque ce regroupement familial.

Ce regroupement est permis par un climat de sécurité *relative*, quand on compare les conditions faites au Juifs par le pape aux conditions faites aux protestants par le Roi de France. Lunel montre en effet qu'en dépit des réglements, qui émanent en fait d'une administration extérieure, il n'y avait pas de grandes barrières entre les Juifs et les Chrétiens des terres pontificales ; Lunel montre que la culture des Juifs du Pape fut essentiellement provençale ; il évoque ainsi ce "patois hébraïco-comtadin", qui n'est pas autre chose qu'un dialecte provençal ; il rappele aussi tout ce théâtre écrit en patois ; il signale enfin les *pioutim*, ces poèmes de circonstance, composés pour les circonsisions, les mariages, où un vers en Hébreu alterne avec un vers en Provençal. Ce climat de tolérance, qui se manifeste ici par la culture, est peut-être une forme de l'amour maternel. Il y a là, en tous cas, la recherche d'une volonté d'apaisement.

On comprend ainsi que la cité utopique soit une *cité radieuse* ; la *carrière* de Carpentras nous est présentée à partir du tableau parnoramique de Denis Bonnet que Lunel a pu voir au Musée de Carpentras :

"Grouillant de vie, avide d'air, elle surplombait vertigineusement les toitures basses des Chrétiens ; elle poussait, elle frayait verticalement son chemin ; elle escaladait douloureusement le ciel !

Mais sans doute ne faut-il pars exagérer cette impression de tristesse. Voici pourquoi : entre les immeubles ainsi surélevés, il est exact que l'azur du ciel ne se laisse plus saisir que par une mince, une avare échancrure de lumière ; mais n'oublions pas que c'était le ciel chaleureux du midi, comme dans les vieux quartiers maritimes de Marseille, de Nice, de Gênes, de Naples, tout un vif bariolage de linge à sécher s'étendait entre les fenêtres. Un véritable et perpétuel pavoisement !"

Ce qu'il faut noter, c'est que "l'impression de tristesse" est limitée par une modeste "échancrure de lumière" qui laisse voir "le ciel chaleureux du midi" ; le "vif bariolage du linge à sécher" permet la comparaison avec "les vieux quartiers maritimes de Marseille, de Nice, de Gênes, de Naples" ; l'évocation des couleurs permet d'insister sur cet aspect "grouillant de vie" des villes de la Méditerranée. Ainsi la cité utopique se veut, selon l'expression de Jean Servier, "cité du soleil" pour mieux conjurer les fantasmes de la mort.

Ainsi, la cité utopique représente sans doute, pour Lunel, la protection maternelle entourant l'individu face à une autorité extérieure, qui est peut-être un symbole du Courroux Paternel.

Il y a donc, chez Armand Lunel, un besoin certain de fuir les angoisses que procurent les règles oppressantes de l'autorité paternelle. Il s'en évade donc par la re-création d'un univers maternel qu'il situe dans la cité utopique du passé. La cité imaginaire symbolise, en quelque sorte, la sécurité de l'abri, de la chaleur, de la tendresse, de la nourriture ; elle apparaît comme un *refuge*, trouvant son équilibre, l'écrivain trouve aussi le bonheur. Cette évasion dans la littérature constitue peut-être ce que Dominique Fernandez appelle une "issue purement fantastique d'un conflit" auquel Armand Lunel ne pouvait trouver, dans la vie, une solution.

NOTES

Nous recevons de Myriam Pécaut, à qui nous avons soumis cette psycholecture, les remarques suivantes qui prolongent notre réflexion et ouvrent des perspectives :

"R. Montanière : la "sorcière", la revenante. Ou l'identification, *fixation* serait plus exact, à une mère morte : une autre mère qui attend d'être enterrée pour cesser d'être tuante. Avec ce que l'acte psychique d'*enterrer* doit vouloir dire que les morts doivent avoir leur place parmi les vivants (dans la mémoire).

Pour qu'ils ne *reviennent* pas nous vampiriser.
Je retrouve là une constance de ce que l'on pourrait appeler la psychopathologie trans-générationnelle. Les morts violentes, à la suite de guerres en particulier, dans la mesure où nous n'y sommes absolument pas préparés, peuvent hanter des générations entières, comme un événement qui n'est pas encore arrivé.
R. Montanière serait en quelque sorte à titre *posthume* la reine (Régina) d'une lignée qui ne trouve pas de terre où s'inscrire : la mater familias ("bienheureuse", vertueuse", "honorée" etc.). Qu'elle ait épousée "un songe-debout" (double halluciné de la mère morte ?) me paraît entrer dans une implacable logique.
De même que sa réaction disproportionnée à la fugue de sa fille Anne. S'ajoute ici le sentiment de trahison qui menace de rouvrir la blessure de "coeur" et de ne pas pardonner. Que de haine (envers sa propre mère) non élaborée sous ce "pur amour" envers sa fille. R. Montanière ressemble à une droguée : elle se *shoote* à la haine.
Dans la "boite noire", pas de place pour un autre que la morte : père, fille ou fils. La mère, dites vous, se substitue au père : je dirais qu'il n'y a pas de substitut possible à l'autre mère, que c'est précisément l'opération de substitution que le deuil nous fait rendre impossible.

Côté enfants.
La belle à la fontaine. Même thème. Mais déjà une mélancolie qui ressemble à un commencement de deuil. Le "Coeur" se met à parler. Pitié, tristesse : la morte omni présente devient la "mama" qu'on a pas eue. Et leur contrepartie : l'horreur acculée qui risque de déferler.
"J'ai horreur de notre époque impure". Le degré ultime d'impureté est le cadavre dans toute la littérature religieuse juive. Vient ensuite, par contamination, le féminin "maternel", qui lie la sexualité à la mort (ce qu'on appelle la procréation : pas facile à élaborer). Il y a dans cet "impur" quelque chose qui dépasse, et empêche, l'amour entre êtres sexués.
Le "pur amour" : sans la mort à chaque bout, et pour cela sans sexualité (sublimation). Sur son autel, les enfants sont nécessairement sacrifiés. C'est à ces enfants en maltraitance, que Lunel, pour sortir du "cercle infernal de la famille", donne de manière émouvante la parole...

Carpentras : un tombeau... enfin. Sans doute Lunel devait-il commencer par ce geste là. Mais bien d'autres choses encore ; terre d'accueil, regroupement, la vie qui reprend. "Grouillante de vie et avides de chair" : un désir d'évasion dans un monde chaleureux, idéalisé, certes, mais sur un fond semble-t-il, d'un désir d'histoire : de vie et de mort. Le pardon aux mères et aux enfants "fugueurs".

COMPTES-RENDUS

BIBLIOGRAPHIQUES

Torel (D), *Monaco sous les barbelés,* préface de S. Klarsfeld, photothèque de F. Detaille, Imprimerie IMB, Vesoul, 1996, 160 p

Un demi-siècle après sa première parution, l'album *Monaco sous les barbelés* a été réédité par Beate et Serge Klarsfeld dans une version remaniée par Denis Torel, qui a problématisé les illustrations par l'insertion de documents et de commentaires pertinents, ainsi que par la mise en perspective des années de tourmente dans un temps plus long.

On est donc passé d'un recueil de photographies, d'un "instantané" pour reprendre l'expression de leur auteur Fernand Detaille, recueil où les illustrations reflétaient l'état brut de la situation, à un ouvrage à l'iconographie plus abondante mais fondé sur la reconstruction historique, dans lequel on pose des questions parfois gênantes pour les témoins et les acteurs de cette période troublée, qui ont eu tendance à occulter des aspects de ce passé, voire à l'idéaliser, à le mythifier.

C'est que l'historien est un "tueur de mémoire" et cet ouvrage contribue à démythifier le passé de la principauté de Monaco, qu'il s'agisse des activités du Fascio[1], de la fiction de neutralité de l'Etat monégasque[2], des intrigues politico-financières des nazis [3], de la question juive [4] ou de l'attitude du ministre d'Etat Edouard Roblot [5].

La qualité de ce travail nous fait espérer la soutenance prochaine de la thèse d'Etat de Denis Torel, qui mène, depuis une douzaine d'années, des recherches scrupuleuses sur un sujet délicat.

Jean-Louis Panicacci

---

[1] L'auteur rappelle notamment les réunions et défilés organisés avant-guerre, ainsi que le "passage à tabac" par des fascistes de Monaco et de Beausoleil, en octobre 1940, du patriote de Cap d'Ail Pierre Weck, qui mourut quelques jours plus tard, ses agresseurs étant faiblement condamnés.

[2] Si la principauté ne fut pas occupée par les troupes américaines, à la fin du conflit, elle le fut aussi bien par les troupes italiennes en novembre 1942 que par les troupes allemandes en septembre 1943 et aligna sa politique sur l'Etat français lors de l'arrestation des juifs étrangers en août 1942.

[3] L'auteur indique, preuves à l'appui, que la pénétration financière du III° Reich a précédé l'occupation par les troupes allemandes et que le consul était le chef officieux de la Gestapo.

[4] Denis Torel publie, par exemple, la liste des 42 Juifs étrangers arrêtés lors de la rafle du 26 août 1942 et la liste de 45 Juifs déportés sour l'occupation allemande.

[5] L'auteur se demande pourquoi le prince Louis II refusa sa démission le 12 septembre 1944. Roblot n'en eut pas moins des ennuis avec la justice française, en raison de ses liens avec le régime de Vichy.

***Hommes de Dieu et révolution en Provence,* sous la direction de Bernard Cousin, dans la collection *Hommes de Dieu et Révolution* dirigée par Bernard Plongeron, Bréjols, 1995, 206 p.**

Voici un livre de tout premier plan dont tous les collaborateurs sont des chercheurs ou des professeurs confirmés.

Le tableau de l'Eglise provençale à la fin de l'Ancien Régime est particulièrement nourri, notamment sur la culture de clercs.

Le XVIIIeme siècle est marqué par une diminution de l'emprise du sacré. Le nombre de religieuses diminue de moitié. Les confréries de pénitents perdent une partie de leur caractère religieux. On constate un reflux de la pastorale post-tridentine et l'affaiblissement de la représentation de l'au-delà, surtout au cours de la deuxième moitié du XVIIIeme siècle.

Originalité de la Provence, les prêtres ont prêté massivement le serment constitutionnel : 90 % dans le Var. Seuls quelques districts de la Provence occidentale se situent entre 50 et 70 %.

C'est pourquoi jusqu'aux derniers mois de 1793 la vie religieuse a continué quasi normalement avec l'accord des nouvelles autorités. En revanche, en 1794, le clergé constitutionnel n'a pas échappé au temps des épreuves.

La Terreur a été en certains lieux particulièrement brutale. La commission populaire d'Orange créée par le représentant Maigné à prononcé en 47 jours d'existence (19 juin – 4 août 1794) 331 condamnations à mort dont 32 concernaient des religieuses. Quelles que soient les explications que l'on puisse en donner, ces chiffres sont impressionnants et manifestent une sorte de fureur sanguinaire.

Les prêtres constitutionnels ont été poussés à abdiquer leurs fonctions. On compte près de 800 abdicataires dont 267 dans les Bouches-du-Rhône ; souvent prêtres de paroisse, ces abdicataires étaient en général âgés de 45 à 60 ans. Ces abdications ne se sont pas faites dans l'enthousiasme. En revanche, les abdicataires ont accepté facilement de devenir fonctionnaires. Certains d'entre eux revinrent à l'Eglise en 1795 ou au moment du consulat.

S'ajoutant à l'absence d'ordinations et de catéchisme pendant plus de 11 ans, ces abdications et ces rétractations n'ont pu qu'affecter l'image de l'homme de Dieu et réduire l'attachement à la religion.

Si la révolution se solde par un apport positif pour les protestants du Lubéron et les israélites du Comtat Venaissin, elle provoque une perte d'influence sensible pour les catholiques, par une accélération de processus de sécularisation qui s'était manifesté au XVIIIeme siècle : essoufflement et disparition de beaucoup de pénitents, fermeture définitive des couvents dont le recrutement était déjà difficile, fermeture de certains sanctuaires. L'encadrement religieux et festif se rétrécit.

Le clergé constitutionnel a maintenu pendant trois ans l'essentiel de la vie religieuse, tandis que les réfractaires étaient réduits à un rôle marginal.

Mais les évêques réfractaires n'ont cessé de mettre en doute la validité des sacrements du clergé constitutionnel.

De là l'incertitude chez beaucoup de fidèles. Il n'est pas sûr que la reconstruction concordataire soit parvenue, malgré sa vigueur, à surmonter cette remise en cause chez certains d'entre eux.

Maurice Bordes

Vergé-Franceschi (Michel), *La Marine Française au XVIIIeme siècle.* Paris Cedes, 1996, 451 p.

Michel Vergé-Franceschi s'affirme de plus en plus comme le grand historien de la marine. Il nous convie cette fois à faire le tour de la marine française au XVIIIeme siècle et sa grande érudition fait merveille.

Sous le titre, *les Décideurs* il présente tout d'abord tous les ministres : les Colbert, Phélypeaux, les ministres de Rouillé à Castries. Viennent ensuite les acteurs, combattants et gestionnaires, puis les espaces maritimes. La guerre navale s'est développée en trois espaces : les côtes européennes, la pleine mer, les colonies. Il faut souligner la très belle évocation de la mort en pleine mer.

La marine a contribué à la définition d'un espace national français. Alors que l'armée de terre est restée marquée par ses origines, la marine royale manifeste un caractère national comme les intendants de province et l'épiscopat. Elle a même poussé quelques familles terriennes à quitter l'intérieur du royaume pour s'installer près des côtes. Les 20 000 personnes qui se rattachent aux officiers de la marine royale appartiennent à l'élite de la société française.

L'espace maritime français est moins méditerranéen, car Gibraltar aux mains des Anglais entrave l'activité de Toulon. Il est plus atlantique et Brest l'emporte nettement sur le Havre, Rochefort, Brouage.

On note d'autre part un intérêt nouveau pour les renseignements scientifiques. L'hydrographe Duplessis écrit : "il faut tout noter dans les pays inconnus".

Après 1750, vaisseaux de guerre embarquent des savants, mathématiciens, botanistes, zoologistes, etc...

On utilise des frégates légères, des corvettes doublées de cuivre, des flûtes destinées à s'approcher du rivage. La navigation est facilitée par la méthode du calcul des distances lunaires puis par le chronomètre. Bougainville fait le tour du Pacifique ; à son retour à Saint Malo en 1769 il exalte la découverte de Tahiti ce qui conforte le thème de la bonté naturelle de l'homme corrompu par la société. Le jeune Polynésien qu'il a ramené de Tahiti devient célèbre.

L'expédition de la Pérouse est plus importante. Parti en 1785 avec une douzaine de savants et collaborateurs, La Pérouse passe par le Cap Horn, fait escale à l'île Sainte Catherine. Il découvre les îles Hawaii et refuse d'en prendre possession au nom du roi de France, il longe ensuite les côtes de l'Alaska et de la Californie ; il traverse le Pacifique pour atteindre les Philippines et fait escale à Manille. Il remonte ensuite le long des côtes de Corée et de Sibérie. L'un de ses collaborateurs, de Lesseps, quitte alors l'expédition avec l'ensemble des notes scientifiques et revient à Paris par la Sibérie. La Pérouse traverse à nouveau le Pacifique et découvre les îles Samoa où son principal collaborateur Fleuriot de Langle est massacré pendant la corvée d'eau. Il atteint l'Australie le 26 janvier 1788. Peu après, il s'arrête en Nouvelle-Calédonie. On ne connaît pas la fin de l'expédition ; on a retrouvé plus tard des restes de ses bateaux près de Vanikoro.

La marine royale a d'abord utilisé du personnel formé à la marine marchande. Colbert a voulu ajouter à la formation pratique une formation intellectuelle : création de gardes de la marine formés dans des collèges (1669) auxquels on enseigne à partir de 1678 un programme scientifique ambitieux. Seignelay y ajoute un recrutement noble.

La paix maritime (1713–1743) fait du garde de la marine un élève qui se consacre à des études théoriques et délaisse de plus en plus la navigation. Le programme de Colbert a été "abâtardi". Ces gardes trop scolarisés font de piètres officiers pendant la guerre de Sept ans.

Choiseul, avec Bégout, s'efforce de réformer la formation et de tenir compte des progrès scientifiques, le ministre Boynes supprime une compagnie de gardes en 1771.

Les meilleurs marins : Bougainville, Borda, Grasse, Suffren vainqueurs de la guerre d'indépendance américaine, ne sont pas passés par les gardes que le ministre Castries supprime définitivement en 1786. L'historiographie française a évité de parler du déclin des compagnies de gardes responsables des désastres de la guerre de Sept ans, en maintenant une sorte de continuité entre les grands marins du temps de Louis XIV et ceux de la IIIeme République.

Le bilan de la marine française à la fin du XVIIIeme siècle n'est pas brillant. La formation des gardes de la marine a contribué aux désastres de la guerre de Sept ans et à celui des Saintes en 1782.

L'opinion éclairée, tend à contester les guerres coloniales mais les épopées de Bougainville et de La Pérouse lui font honneur.

Maurice Bordes

Vergé Franceschi Michel, *Histoire de Corse le pays de la grandeur,* Paris éditions du Félin 2 tomes, 1996

Cet ouvrage, préparé de longue date constitue un apport incontournable à l'histoire de Corse, même si on fait des réserves sur certains de ses points de vue.

Le tome I nous éclaire sur un lointain passé : les installations néolithiques du septième millénaire, la fondation de la colonie grecque d'Aléria au sixième siècle avant notre ère. De la Rome païenne à la Rome chrétienne l'emprise romaine est profonde. Vers 590, la Corse est une possession byzantine mais placée sous la protection paternelle du pape Grégoire le Grand. Le Moyen-Age est marqué par les invasions barbaresques à laquelle la Corse n'échappe pas en dépit de la domination de Pise à partir du sixième siècle, puis de gênes. Vers 1531, après la peste, un prélat humaniste, Mgr Giustiniani, évêque du Nebbio, a rédigé une description de la Corse qui compte 300 pages et montre une île prospère. C'est donc dans un pays relativement heureux qu'à commencé la carrière du héros Sampiéro Corso, devenu une figure quasi mythique. Né à Basilicate en 1498 dans une famille plébéienne, il ne paraissait pas appelé à une brillante destinée. Les circonstances ont fait de lui un soldat des Médicis, puis du Pape, puis un colonel du roi de France... A certains moments, il a fait figure de puissance à lui tout seul. Les historiens se sont divisés à son sujet ; certains lui reprochent les ruines provoquées par la guerre de Corse (1553-1567). D'autres, plus nombreux, louent son charisme. Pour obtenir l'indépendance, il aurait sollicité l'aide du roi de France Henri II. En fait, il cherchait un nouveau partenaire pour remplacer Gênes. La guerre de Sampiéro Corso n'est pas une guerre d'indépendance nationale mais une émotion populaire qui prend de l'importance à cause des visées des puissances voisines. Le 15 janvier 1767, à 69 ans, trahi par un lieutenant, Sampiéro tombe les armes à la main. En dépit de la guerre franco-turque (1553-1559) et de trois ans de dévastations génoises (1564-1567), la Corse n'est pas exsangue grâce à la résistance physique et morale du peuple.

Après la victoire chrétienne de Lépante en 1571 commence le "beau XVIIème siècle" (1571-1729). A la différence des siècles antérieurs et postérieurs, le XVIIème siècle est une période de paix. En outre, l'insularité protège le pays de plusieurs épidémies. Gênes s'efforce de réduire la féodalité en supprimant certains fiefs ce qui favorise les progrès économiques ; les ressources agricoles et arboricoles ne manquent pas. L'élevage des porcs est très répandu. La population augmente : cent vingt mille habitants en 1635. Des propriétaires bien placés deviennent des notables ruraux qui font élever leurs fils aux collèges jésuites de Bastia et d'Ajaccio et aspirent au pouvoir politique. La colonie corse de Marseille prend de l'importance. L'armateur Jean-Baptiste Francheschi (1618-1681) est député du commerce de Marseille et rencontre Louis XIII à Avignon en 1640. Premier échevin de 1767 à 1769, il reçoit solennellement Louis XIV et Colbert.

A la suite de pluies diluviennes et de mauvaises récoltes, la Corse connaît en 1728-1729, une grave crise alimentaire qui provoque des jacqueries. C'est le début d'une longue guerre coupée de paix qui va durer jusqu'en 1769. Le mouvement affecte surtout le coeur de l'île dans sa partie septentrionale. Des consultes élisent le général de la Nation. A Francesco Lusinchi (1729-1731) succède Hyacinthe Paoli (1733-1736). Bientôt Pascal Paoli incarne un mouvement national et essaie de donner à la Nation des structures d'un Etat, tout en bénéficiant de la sympathie d'une partie de l'Europe des lumières. Mais c'est surtout une relation anglaise, celle de Boswell qui le fait connaître.

Le gouvernement français redoute l'ingérence anglaise dans une île proche des côtes françaises et intervient à plusieurs reprises pour soutenir Gênes.

Pascal Paoli est élu général de la Nation à la consulte de Saint Antoine de la Casabianca le 14 juillet 1755, mais seulement seize pièves sur soixante sont représentées. Deux ans plus tard il fait demander un projet de constitution à Rousseau. En 1762, le Cap Corse se rattache à Paoli à la consulte de Luri.

Mais, la guerre de Sept ans terminée, la France peut signer le second traité de Compiègne par lequel elle accepte d'assurer la protection des Génois pendant quatre ans..

En 1763, Pascal Paoli, se débarrasse de tous ses rivaux : le dernier Matra quitte l'île pour Gênes ; Abbatucci élu général par une consulte est arrêté par les partisans de Paoli. En 1767 ceux-ci prennent l'île de Capraja voisine du Cap Corse. On s'affole à Gênes et on signe le traité de Versailles du 15 mai 1768 "pour la conservation de l'île Corse à la république de Gênes". En fait la France occupe le Corse et ne se retirera qu'après remboursement de toutes ses dépenses, ce que Gênes ne pourra jamais faire.

Le 9 octobre 1768, Abbatucci bat Chauvelin à Borgo. Le comte de Vaux remplace Chauvelin. A la consulte de Saint-Antoine de la Casabianca, le 16 avril 1769, Paoli essaie de mobiliser ses partisans. Mais seule une partie des pièves répond à son appel et il est battu à Ponte Novo le 8 mai 1769. Abbatucci protège sa retraite tandis qu'une partie des chefs corses se rallie à la France.

Le 13 juin 1769, Paoli s'embarque à Porto-Vecchio avec son frère Clément. L'opinion anglaise lui est favorable, et, les lumières aidant, il bénéficie d'un certain prestige en Europe... Il incarne le pays de la grandeur ; En Corse, l'Ancien Régime français heurte une partie des notables par ses trois ordres, les privilèges de la noblesse, les preuves de noblesse... Mais les opinions ne sont pas figées ; partisan de Paoli, Carlo Bonaparte se retrouve officier du roi de France, qui le fait bénéficier de l'éducation de ses enfants dans des collèges français ; l'un deux, Napoléon Bonaparte, devenu empereur des Français, incarne la grandeur de l'île. A un moindre degré, il en est de même de Napoléon III comme de l'expansion coloniale sous la IIIème République dans laquelle beaucoup de corses ont joué un rôle important.

Présentons maintenant quelques observations. L'auteur connaît tous les lignages corses depuis trois siècles et est apparenté à beaucoup d'entre eux. Ces connaissances renforcent son autorité, mais l'histoire de Corse parait ainsi une affaire de famille.

Pour faire ressortir le caractère novateur des élites corses, il tend à noircir l'Ancien Régime français. En dépit des trois ordres et des privilèges de la noblesse, la société n'était pas entièrement bloquée ; la bourgeoisie dans toutes ses composantes était en pleine ascension ; un fils de domestique comme Sallevante à Pau, pouvait devenir subdélégué général de l'intendance. Les intendants éclairés de la fin de l'Ancien Régime ont réellement existé et Boncheporn n'a manqué que de deux voix son élection comme procureur général syndic dans un département découpé dans son ancienne intendance. On ne peut pas parler de "militarisation" de la société après 1750. Si la noblesse héréditaire est contestable, celle qui se mesure au nombre des partisans armés l'est aussi...

L'auteur parle des Corses pieux et vertueux. Mais Mgr Casanelli d'Istria nommé évêque d'Ajaccio en 1840, est effrayé par le nombre des vendettas et des fiancés vivant maritalement. Le désordre règne au petit séminaire d'Ajaccio. Et celui-ci devenu supérieur du Grand Séminaire de Fréjus, refuse l'évêché d'Ajaccio en 1872, alors qu'il accepte celui de Nice en 1877...

En dépit de ces réserves on ne peut pas s'intéresser à l'histoire de Corse sans consulter cet ouvrage.

Maurice Bordes

Lefort Bernard, ***Mes carnets secrets de la IV•. L'aller et retour du général, 22 août 1944–1er juin 1958,*** **le Seuil, Paris, 1996, 455 p.**

Bernard Lefort, célèbre journaliste issu de la Résistance, auteur de nombreux éditoriaux parus notamment dans *Franc–Tireur* et *Paris–Jour,* a pris des notes à partir de 1944. Dans ces textes, destinés à documenter et à nourrir ses articles, il recueillait les confidences, les anecdotes, les observations personnelles que lui inspirait l'actualité politique et sociale. Il publie aujourd'hui le contenu de ses carnets qui semblent avoir été peu retouchés.

Le livre se présente comme une sorte de chronique de la IV• République, au jour le jour. Bernard Lefort, journaliste scrupuleux et bien introduit dans les milieux politiques, était à coup sûr bien informé. Certains renseignements qu'il possédait, neufs sur le moment, sont aujourd'hui connus des historiens ; d'autres apparaissent inédits. On appréciera notamment certains témoignages adressés à l'auteur, la relation de conversations et de scènes fortes dont il fut le témoin, comme le retour des déportés (14–20 mai 1945) ou la visite à Maurice Thorez, gardé par une troupe impressionnante de militants soupçonneux et armés de mitraillettes (15 décembre 1945). Bernard Lefort fait revivre des épisodes oubliés comme la création du Rassemblement démocratique révolutionnaire (28 février 1948), groupant entre autres Albert Camus, Jean–Paul Sartre, David Rousset, Emmanuel Mounier, Claude Bourdet, Léopold Senghor, tous résolus à "faire prendre une vie nouvelle aux principes de liberté, de dignité, en les liant à la lutte pour la révolution sociale".

Bernard Lefort aime à brosser le portrait des hommes qu'il a longuement côtoyés. On retiendra les textes très évocateurs consacrés à Paul Ramadier (p.52 et 55), Robert Schuman (p.77), Edgard Faure (p.164), Antoine Pinay (p.167). François Mitterrand se trouve particulièrement maltraité (p.20, 47, 68 et 209). Dès la libération, Bernard Lefort connaissait les liens que le futur président de la République avait noués dans sa jeunesse avec l'extrême droite et ses fonctions à Vichy ; il le montre opportuniste, insensible à la question juive pendant la guerre, acceptant, pour se faire élire par la droite dans la Nièvre en 1946, de demander l'amnistie en faveur des hommes ayant voté les pleins pouvoirs à Pétain en 1940, protégeant un Jean–Paul Martin, ancien adjoint de Bousquet. Bernard Lefort rapporte en semblant l'approuver ce mot du général de Gaulle sur Mitterrand en juin 1945 : "cet homme... est méprisable".

L'un des traits les plus intéressants du livre est son évocation de l'ambiance de la IV• république, de ses intrigues, de ses jeux politiques, des "discussions byzantines" (2 janvier 1952), de l'impuissance des dirigeants face à l'instabilité ministérielle, aux scandales, aux difficultés coloniales. Alors que le pays était assailli par de nombreux problèmes en 1956, l'auteur qualifiait en ces termes le congrès du Parti radical à Lyon ; "des acteurs de grand talent, des clowns, des interventions tantôt comiques, tantôt tragiques. C'est un spectacle qui ferait rire et gronder la France entière si elle assistait" (II–14 octobre 1956). Voici le livre d'un bon observateur dont l'impassibilité n'est qu'apparente.

Ralph Schor

Recherches régionales

se propose de faire mieux connaître les Alpes-Maritimes et les contrées limitrophes telles qu'elles apparaissent au travers des recherches en sciences humaines et sociales.

La revue publie, dans un esprit multidisciplinaire, des travaux originaux, des résumés de thèses ou de mémoires de maîtrise, des documents d'archives, des données statistiques, des notes de lecture, toutes les informations qui font progresser la connaissance ou facilitent les études ultérieures.

En assurant ce périodique, la Direction des Archives du Conseil Général des Alpes-Maritimes reste fidèle à sa mission qui est essentiellement de fournir aux chercheurs les instruments de documentation indispensables à la réalisation de leur œuvre.

FONDATEURS
Etienne Dalmasso
Andrée Devun

COMITE DE REDACTION
Jean-Bernard Lacroix
Marie-Louise Carlin
Loïc Rognant
Ralph Schor

CONSEIL GÉNÉRAL
DES ALPES-MARITIMES

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
Centre Administratif Départemental
06036 - Nice cédex - Tél. 93 18 61 71