CENTRE DE DOCUMENTATION
DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

TRIMESTRIEL

# RECHERCHES RÉGIONALES

(Côte d'Azur et Contrées Limitrophes)

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES
5, AVENUE EDITH-CAVELL — NICE

# LES RECHERCHES REGIONALES

**BULLETIN TRIMESTRIEL**

édité par le

CENTRE DE DOCUMENTATION DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

Directeur : **M. DALMASSO,**
Agrégé de l'Université, Institut d'Etudes Littéraires de Nice.

Secrétaire de Rédaction : **Mme DEVUN,**
Documentaliste - Archiviste des Alpes-Maritimes.

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

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

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

CENTRE DE DOCUMENTATION

DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

TRIMESTRIEL 1962 N°1

# RECHERCHES REGIONALES

(Côte d'Azur et Contrées Limitrophes)

- - -

ARCHIVES DEPARTEMENTALES
5, Avenue Edith Cavell -NICE.

## SOMMAIRE


**HISTOIRE DU DROIT**

Aspects de la Révolution et l'Empire dans le Comté de Nice à travers thèses et mémoires récemment soutenus devant la Faculté de Droit et des Sciences Économiques d'Aix-Marseille
Par R. AUBENAS P 2

-La vente des biens nationaux à Monaco. Dactylo., 96p. Mémoire pour le D.E.S. d'Histoire du Droit présenté en 1954
Par M.M.LEFLON
-La vente des biens nationaux dans le district de Nice. Dactylo., 187p. Graphiques et cartes. Mémoire pour le D.E.S. d'Histoire du Droit présenté en 1955
Par M.G. ACCOLLA
-La vente des biens nationaux dans l'arrière-pays et les montagnes du Comté de Nice. Dactylo. 362p. Thèse soutenue en 1956
Par M.L. DONETTI
-L'Organisation de la santé publique à Nice sous la Révolution et l'Empire. Ronéo. 246 p. Thèse soutenue en 1955
Par M.F. ROQUES.
-Aspects de la vie économique niçoise sois le Consulat et l'Empire. Annales de la Faculté de Droit d'Aix, n°49, 1957, 49p. et 5 tableaux
Par M.F. ROQUES
-Les contributions directes dans le département des Alpes-Maritimes de 1793 à l'an VIII. Dactylo., I87p.
Thèse soutenue en 1958
Par M.J.TROFIMOFF

**GEOGRAPHIE**

La basse vallée du Var. Travaux d'endiguement et de colmatage[1]. D.E.S. de Géographie soutenu devant la Faculté des Lettres d'Aix en 1957 (Rapporteur: M. le Doyen Bénévent)
Par H. CECCARELLI P 8

**HISTOIRE : ETUDE de DOCUMENT.**
Sur un séjour à Nice en 1838.
Par R. TRESSE P 21

**CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE**

Bulletin du Comité de Documentation historique de la Marine (Région méditerranée - Côte d'Azur), 1961, 1ere année. Compte-rendu
Par E. DALMASSO P 24

Raoul BLANCHARD. Le Comté de Nice, étude géographique. Paris, 1960, 228p. 54 fig., XXVI photo. 4 cartes, Compte-rendu
Par E. DALMASSO P 26



**RECHERCHES**

**REGIONALES**

**Alpes-Maritimes**

**et**

**Contrées limitrophes**

**1962- n°1**
**Janvier-mars**


[1] Publié avec l'agrément de la Faculté des lettres et des Sciences Humaines d'Aix-en-Provence.

# ASPECTS
# DE LA RÉVOLUTION
# ET L'EMPIRE
# DANS LE COMTÉ DE NICE
## À TRAVERS THÈSES ET MÉMOIRES RÉCEMMENT SOUTENUS DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES D'AIX-MARSEILLE

**Par R. AUBENAS**

**1.- La vente des biens nationaux dans le Comté de Nice et la Principauté de Monaco.**

Certes, les études sur les ventes da biens nationaux se sont multipliées depuis les dernières cinquante années, et l'on peut maintenant tenter de porter sur cette immense opération des jugements qui au temps des premières synthèses d'un Loutchisky, d'un Marion où d'un Sagnac, auraient été prématurées. Mais il n'en est pas moins souhaitable d'obtenir un jour, département par département le dépouillement complet et définitif des archives qui nous la font connaître Aussi est-ce avec le sentiment d'apporter une pierre à un grandiose édifice quo nous signalons trois travaux récents consacrés dans le cadre des activités de la Faculté de Droit et des Sciences Économiques d'Aix-Marseille, à la vente des biens nationaux dans notre région.

Dans un mémoire de 1954, M. M. Leflon a fait porter son effort sut. Monaco[2]; l'année suivante, M. G. Accora en faisait autant pour Nice[3]; enfin, en 1956; M. L. Donetti consacrait une thèse au même sujet, mais portant sur l'arrière-pays niçois[4]. Si l'opération ne portait, à Monaco, que sur un ensemble de biens assez modique, tant à causa de l'exigüité du territoire que de la faible importance des classes privilégiées (en fait ce fut surtout le Prince qui souffrit de la vente), elle a eu davantage d'ampleur à Nice et dans le reste du Comté, tout en restant, dans l'ensemble, assez faible par comparaison avec d'autres départements. Trait commun le mélange des biens appelés ailleurs de "première origine" (biens d'église surtout) et de "deuxième origine" (biens des émigrés), la région n'ayant été soumise aux lois révolutionnaires françaises qu'après l'occupation du territoire, à l'automne 1792, et les premières ventes ne commençant qu'environ dix huit mois plus tard.

Avec une scrupuleuse minutie, les autours ont décanté les documents, principalement les procès-verbaux des ventes, dont ils nous présentent tableaux et graphiques précis, nous donnant par le menu l'indication des biens vendus, les sommes payées, et aussi les noms des acquéreurs eux-mêmes l'écoulement d'un siècle et demi nous permet maintenant de considérer d'un œil serein ces opérations qui, jusqu'aux environs de 1880, n'étaient encore que rarement dévoilées.

S'il n'est pas besoin; pensons-nous de nous étendre sur la méthode suivie par les trois autours (et qui est digne d'éloges), il est bon, en revanche, d'insister sur leurs conclusions. Le législateur révolutionnaire se proposait, on le sait, d'atteindre un triple but, financier, agraire et social. Sur le plan financier, on peut parler d'échec, car si l'opération débuta, on France même dans d'assez bonnes conditions, la dépréciation rapide et progressive des assignats (que le législateur avait cependant gagés sur les biens nationaux eux-mêmes) enleva vite aux paiements leur caractère de paiements réels. Dans le Comté, comme les ventes ne commencèrent que tardivement, à une époque et les assignats subissaient déjà une forte dépréciation, le résultat parait avoir été encore plus désastreux. Au point de vue agraire, le morcellement de la propriété, que l'on avait espéré, ne fut pas davantage atteint - et il ne pouvait guère l'être dans notre région, à cause des conditions locales. Enfin, à qui a profité ce bouleversement foncier ? À la bourgeoisie "capitaliste", aux hommes de loi surtout, fort peu aux paysans, et point du tout aux prolétaires, à qui le manque d'argent (et même

[2]M. Leflon, La vente des biens nationaux à Monaco, mémoire pour le D.E.S. d' Histoire du Droit, 1954, 96 p. dactylo.

[3] G. Accolla, La vente des biens nationaux dans le district de Nice, 1955, 187p. Dactylo, graphiques et cartes, mémoire pour le D.E.S d'histoire du Droit.

[4] L. Donetti, La vente des biens nationaux dans l'arrière-pays et les montagnes du Comté de Nice, thèse de doctorat; 1956: 362 p, dactylo.

d'assignats) interdisait tout espoir. Que cette constatation ait été déjà faite pour d'autres départements, c'est bien connu, mais il n'était pas inutile de savoir de façon précise que le Comté n'avait pas fait exception. Nous savons maintenant que, dans cette région frontière, tout s'est passé comme ailleurs - et, au fond, on pouvait s'y attendre, car, en dépit de l'affirmation naïve de Jaurès, ce n'était pas la conviction révolutionnaire qui animait les acheteurs, mais tout simplement l'espoir dé réaliser une bonne affaire. Et l'on retrouve chez nous, ces mêmes inquiétantes figures d'"accapareurs de terres", parfois groupés en "bandes noires" rivales. L'ombre dans laquelle ces profiteurs et leurs descendants immédiats ont longtemps voulu tenir ces opérations n'était pas inutile.

Après la chute de l'Empire, que sont devenus ces biens ? Les gouvernements Monarchiques qui lui succédèrent, tant français que sarde comprennent on le sait, et en dépit de leurs répugnances, qu'il était impossible de revenir sur ces transferts de propriété. Mais rien n'empêchait les particuliers, d'opérer de nouvelles mutations et, par exemple, de restituer leurs terres aux anciens possesseurs, surtout lorsqu'il s'agissait d'émigrés ou de leurs descendants. Nos auteurs ont compris l'importance du problème, mais ne l'ont pas abordé, ou à peine: au reste, tel n'était pas leur propos, et l'on ne saurait leur reprocher cette attitude. Il serait intéressant, cependant, d'entreprendre cette étude, que le dépouillement des archives notariales doit permettre, dans une certaine mesure, de mener à son terme - non sans peine, reconnaissons-le. Voilà un champ d'investigations à signaler aux futurs chercheurs régionaux.

**2.- Une incidence heureuse du régime napoléonien sur la vie du comté : l'organisation de la santé publique.**

En juin 1955 M. F. Roques soutenait une thèse sur l'organisation la sante publique à Nice sous la Révolution et l'Empire, devant un jury où siégeaient, outre deux historiens et juristes, un professeur de la Faculté de médecine de Marseille[5].

Les pages fameuses et sans indulgence que vers 1765 l'anglais Smolett avait consacrées à la vie niçoise donnent une piètre idée de l'hygiène telle qu'on la concevait alors. Sans doute faut-il faire la part d'un certain parti pris de dénigrement de la part d'un voyageur imbu de la supériorité de son pays, mais il faut avouer que son impression parait bien justifiée. M. Roques ne manque pas de rappeler, encore que Nice, évidemment, n'ait pas été plus mal partagée que bien d'autres villes de l'époque.

Si la situation du pays en dépit d'une hygiène presque inexistante, était à peu près supportable en période calme, elle devait vite devenir critique au moment où, région frontière, le Comté voit son territoire envahi par des armées dont l'état sanitaire n'était pas meilleur. D'immenses et urgents problèmes d'organisation se sont alors posés, aussi bien sur le plan administratif et juridique que sur celui de la technique médicale. Il faut louer l'auteur d'avoir très consciencieusement analysé les diverses mesures prises dans ces deux domaines, mesures qui aboutirent, notamment, à une réorganisation rationnelle de la médecine, de la pharmacie et des hôpitaux.

De 1792 à l'an VIII, la situation fut souvent dramatique, mais ce fut moins la faute des hommes - souvent de réelle valeur - que celle des circonstances : troubles politiques, combats en cette région frontière, changements incessants du personnel, rendaient la tâche presque impossible. En revanche, après l'an VIII, l'administration du Consulat, puis de l'Empire, stable

[5] F. Roques, l'organisation de la santé publique à Nice sous la révolution et l'Empire, thèse de doctorat, 1955, 246p. Ronéo.

et solidement charpentée, put réaliser une œuvre digne d'éloges : l'auteur dégage telles figures de ces "grands préfets de l'Empire", un Châteauneuf-Randon un Dubouchage, même, furent vraiment de remarquables précurseurs. Déjà, avant eux, et en dépit de difficultés de toutes sortes, la Commission de Santé avait redressé une situation parfois épouvantable. Certes, ce ne fut pas sans à-coups, et les épisodes soit tragiques, soit aussi, parfois, pittoresques, sont légion, et, par exemple, les craintes (en l'an VII) d'une guerre bactériologique éveillent en nous un pénible écho.

L'auteur a mis fortement en relief la personnalité du docteur Fodéré qui, dit-il, fut pendant l'époque impériale la cheville ouvrière de l'organisation sanitaire, et rappelle l'importance des observations qu'il réunit dans son "Voyage aux Alpes-Maritimes". Effectivement, la puissante personnalité de Fodéré explique les progrès réalisés et M. Roques a eu raison d'insister sur cet homme remarquable, aussi savant qu'habile administrateur.

Travail exhaustif appuyé sur de patients dépouillements d'archives et de textes de tout genre, l'ouvrage de M. Roques est une véritable mine de documents sur un aspect essentiel de la vie niçoise de l'époque.

**3.- Vie économique et financière sous la Révolution et l'Empire.**

C'est encore à M. Roques qu'on doit un intéressant travail sur certains aspects de la vie économique du Comté sous le Consulat et l'Empire[6]. L'impression qui se dégage, à la lecture de ces pages, est proche de celle que l'on ressent après avoir parcouru la thèse précédente. Au départ, la situation économique est plus que précaire, presque misérable, en un pays que la nature avait fait pauvre, compartimenté, de communications difficiles, à un degré tel qu'il nous faut faire aujourd'hui un réel effort d'imagination pour nous le représenter tel qu'il était alors.

Avec des éléments aussi médiocres, dans des circonstances si peu favorables, l'administration du Consulat, puis de l'Empire, ne se découragea pas On la voit essayer de donner un coup de fouet à une économie agricole somnolente tenter d'introduire de nouvelles cultures. A la vérité, le Blocus Continental on faisait une impérieuse nécessité. Établissement de statistiques - mettant souvent en évidence de gros déficits de production - instructions impératives envoyées aux préfets, efforts louables, mais dont les résultats furent maigres. On voit mal, d'ailleurs, comment pouvaient prospérer, chez nous, la culture de la betterave à sucre et celle du coton ! Quant à l'augmentation du rendement des cultures locales, elle nécessitait des transformations qui se heurtaient à la routine paysanne. Le tableau de la production agricole en 1813 que donne M. Roques est très suggestif - et désolant. Un résultat positif, cependant ; l'introduction du système métrique, non sans résistance de la population.

Comme le constate M. Godechot dans son ouvrage classique sur les institutions françaises sous la Révolution et l'Empire[7], les réformes fiscales de cette époque ne sont pas encore assez connues dans le détail de leur application réelle. Les travaux consacrés à la question sont encore trop peu nombreux et ne paraissent pas tenter beaucoup de chercheurs, sans doute à cause de l'aridité du sujet et des connaissances techniques que nécessite ce genre

[6] F. Roques, Aspects de la vie économique niçoise sous le Consulat et l'Empire; dans Annales de la Faculté de Droit d'Aix, n° 49, 1957, 49 p. et 5 tableaux.
[7] cp. 329.

d'études. C'est pourquoi il faut louer M. J. Trofimoff de s'être attaqué à la question des Contributions directes dans les Alpes-Maritimes de 1793 à l'an VIII[8].

Après avoir rappelé et sommairement analysé les textes essentiels de la législation fiscale révolutionnaire, l'auteur étudie l'application réelle de cette législation dans les Alpes-Maritimes où elle entra en vigueur à la suite d'un décret du 3 août 1793. On pouvait s'attendre à quelque résistance de la part de populations pauvres dans l'ensemble et habituées à une législation fiscale somme toute moins lourde. Cependant les taxes furent appliqués à peu près normalement, en dépit de quelques difficultés inévitables, que l'auteur ne cache point, en étudiant par exemples les procédures on remise ou en modération. Les demandes en décharge s'appuyaient souvent sur le fait que la région avait été occupée par des troupes de passage, tant amies qu'ennemies, ou que les récoltes avaient été ravagées au cours d'opérations militaires. L'ouvrage, austère, comprend de nombreux tableaux dont les chiffres seront utiles; quoique certain d'entre eux soient à vérifier: étant déformés par des erreurs de frappe.

(Sera continué)

R. AUBENAS
Professeur à la Faculté de Droit et des Sciences Économiques

[8]J. Trofimoff, Les contributions directes dans le département des Alpes-Maritimes de 1793 à l'an VIII, thèse de doctorat, 1958, 187 p. dactylo.

Bibliographie sommaire.

1.- Biens Nationaux.

Sources. Archives départementales des Alpes-Maritimes
Séries Q (Domaines - Biens Nationaux) et 2 Q.

Archives communales.

Bibliographie. Outre les ouvrages généraux et classiques de : Loutschisky, La petite propriété en France et la vente des biens nationaux Paris 1897.

Loutschisky, Quelques remarques sur la vente des biens nationaux, Paris 1913.

Marion, La vente des biens nationaux. Paris 1908.

Sagnac. La vente des biens nationaux.

Godechot. Les institutions de la France sous la Révolution et l'Em Paris 1951.

Garaud. La Révolution et l'égalité civile. Paris 1954.

etc... Nombreux articles, parfois importants, tel que celui de J. Delatte, Etude critique des sources relatives à la vente des biens nationaux (Annales de la Fédération archéologique et historique de la Belgique - et compte-rendu dans la Revue d'histoire ecclésiastique, Louvain 1935)

et innombrables monographies.

Enfin l'ouvrage de J. Combet, La Révolution dans le Comté de Nice et la principauté de Monaco, Paris, 1925, est toujours utile.

- Sur les biens nationaux à Monaco, mêmes sources (série Q des Archives Départementales des Alpes-Maritimes) et Archives du Palais de Monaco (série D).

2.- Organisation de la Santé publique.

Sources. Archives Départementales des A.M. séries L et M. Archives communales (registres de délibérations).

3.- Vie économique et financière.

Archives Départementales des A.M., surtout la série M - ainsi que de nombreux dossiers de la série L, notamment les registres de délibérations, la correspondance des ministres avec les administrateurs des départements, etc.

# LA BASSE VALLÉE DU VAR
# TRAVAUX D'ENDIGUEMENT ET DE COLMATAGE

**Par H. CECCARELLI**

**Résumé** : La région hydrologique du Var imposait son aménagement» Toutefois l'utilité des travaux n’est pas une idée qui s'est facilement imposée. L’endiguement et le colmatage de la rive gauche ont nécessité un siècle d'efforts; l'aménagement de la rive droite a demandé plus de temps encore. L'entreprise a été un succès.

E.D.

Le Var est le plus important des fleuves côtiers du versant méditerranéen des Alpes Françaises. Avant l'annexion du Comté de Nice en 1860, il formait la frontière entre la France et les états sardes. Long de 125 km. Il prend sa source dans les Alpes-Maritimes, au pied du massif de l'Enchastraye et se jette dans la Méditerranée près de St Laurent-du-Var. Mais, alors que le Var supérieur est un torrent alpin impétueux, le Var inférieur, en aval de St Martin, s'écoule dans un large golfe presque rectiligne, de 25 km. de long.

Cette basse vallée du Var a fait l'objet d'importants travaux d'aménagement. Les marques de ces travaux se révèlent au premier examen d'une carte régionale; en effet, seule la rive gauche a été complètement aménagée et le contraste est évident entre les deux rives ;

- le tracé de la rive droite est imprécis et sinueux mais celui de la rive gauche est rectiligne grâce à la présence, d'une digue continue.
- L’installation humaine est inégalement répartie, la rive endiguée étant nettement avantagée.
- les voies de communications sont faciles sur la rive gauche seulement, la route nationale et la voie ferrée empruntant une partie du sommet de la digue.

Le bas-Var n'était pas un milieu naturel favorable à l'Homme puisque le lit du fleuve, comme c'est le cas sur la rive droite, ne comporte au départ que des terres ingrates, malsaines, corrodées par l'action des eaux. Mais le travail des hommes a pu modifier ces mauvaises conditions naturelles et quand il est parvenu à maîtriser le fleuve, les terres récupérées sont devenues des terres fertiles et l'établissement de bonnes voies de communications a pu être réalisé. L'objet de notre étude est de voir comment s'est effectuée cette transformation humaine de la basse-vallée en fonction de l'endiguement du fleuve et du colmatage des terrains récupérés.

## I.- LE CADRE PHYSIQUE

Comment expliquer ce tracé rectiligne, surprenant du Bas-Var, au milieu d'un territoire montagneux?

Bien que l'accord des géologues soit loin d'être fait sur ce problème, il semble bien que l'essentiel du paysage actuel soit de à des mouvements tectoniques et eustatiques récents, modifiés par une érosion cyclique très active à plusieurs épisodes. L'unanimité des géographes admet la présence d'un delta à la fin du tertiaire, qui correspond de nos jours au niveau des collines de Vence (650 m.) formées de dépôts d'argiles et de sables marins datés du pliocène inférieur et moyen. Ce delta a été creusé depuis la fin du tertiaire par tout un réseau hydrographique axé sur l'emplacement actuel de la basse vallée du Var. Mais dans le relief actuel, il est très difficile de trouver trace des anciennes surfaces d'érosion : d'après M. De Martonne (1925) il y aurait eu trois surfaces d'érosion principales qu'il explique par la présence de trois terrasses alluviales à 90 m. 55 m. et 35 m. d'altitude. Toutefois, cette hypothèse est vivement combattue par M. Raoul Blanchard dans son ouvrage sur les Alpes Occidentales. Quoiqu'il en soit, actuellement on remarque que l'ensemble du relief est parfois recouvert de limon fertile; mais le plus souvent le limon fait défaut et le sol est alors formé de poudingues, les cailloux roulés étant plus ou moins Cimentés par des vases et alluvions fines.

Il est d'ailleurs possible d'améliorer ces cailloutis et poudingues par colmatage pour les rendre propres à la culture.

La basse Vallée du Var est située dans la zone de climat méditerranéen et l'absence d'étude détaillée sur le microclimat de la région nous oblige à ne tenir compte que des caractères généraux du climat.

La température moyenne annuelle est forte, 15° environ, et présente des amplitudes diurnes brusques et parfois importantes surtout en hiver.

La nébulosité est en général très faible, l'insolation considérable (entre 2500 et 3000 heures de soleil par an) et les températures basses sont rares : quelques jours par an au plus.

Le système des vents est assez complexe et comprend trois directions principales :

– O. ou N.O. : mistral froid et sec; il n'est cependant plus ici le vent violent du Bas -Rhône et il est assez rare : une quinzaine de jours par an.
– E. ou S.E. : vent méditerranéen humide, assez fréquent à la fin de 1'automne.
– S. ou N. : brise de mer ou de terre.

Quant aux précipitations, si la neige est à peu près inexistante dans la vallée, les pluies y sont par contre abondantes. Elles atteignent des totaux annuels qui dépassent ceux de la France de l'Ouest, mais elles sont réparties sur un petit nombre de jours, les maxima se plaçant aux intersaisons : là pluie tombe alors en déluge, ravinant les pentes de la vallée. Mais il ne pleut pas de mai à octobre, la sécheresse d'été n'étant troublée que par quelques orages locaux, rares et éphémères.

Le régime du Var et de sa basse vallée en particulier subit les influences du climat méditerranéen et possède les caractères essentiels des cours d'eau méditerranéens : un étiage d'été très marqué, à l'importance de l'évaporation estivale, et chaque année une très grande différence entre les hautes eaux et les basses eaux qui s'explique par la violence des pluies souvent diluviennes (il peut tomber 150 m/m d'eau en une seule journée) qui tombent aux intersaisons.

À ces influences méditerranéennes prédominantes d'origine climatique el ajoutent les influences du relief alpin que subit le Var dans son cours supérieur et moyen et dont les effets sont encore sensibles dans la basse vallée. C'est à ces influences alpines que sont dus un minimum secondaire d'hiver résultant de la rétention nivale, des crues de printemps tardives (mai-juin) provoquées par la fonte des neiges, et une certaine abondance des eaux en toutes saisons.

Les origines alpines du Haut Var et son caractère torrentiel ont encore pour conséquence un important alluvionnement qui remblaye toute la basse vallée : les matériaux arrachés à l'amont par le cours d'eau impétueux s'accumulent dans la plaine d'aval où le fleuve ralentit quelque peu, se déplaçant sans cesse en un chemin compliqué dans un lit majeur élargi à l'extrême entre les collines de l'ancien delta pliocène.

Dans cette vallée imprécise où le fleuve divague sur un fond de cailloux, la végétation naturelle est pauvre : on y voit surtout des marais.

## II.- UTILITE DES TRAVAUX

Comment l'homme va-t-il utiliser ces données naturelles ? Jusqu'au XIXe siècle, le fond de la vallée ne parut pas utilisable aux habitants de la région qui exploitaient seulement les coteaux, ou ils vivaient à l'abri des inondations du Var et de ses marais.

Les conditions historiques avaient encore accentué le caractère répulsif de la vallée : le Var servant de frontière, les autorités entretenaient dans le lit du fleuve une sorte de no man's land : les crues du fleuve, exagérées volontairement par les services officiels formaient alors une barrière efficace à une tentative éventuelle de pénétration militaire. Pourtant, certains esprits d'avant-garde comprirent très tôt l'intérêt d'un tel fond de vallée. En effet sous un climat qui exclut à peu près tout risque de gelée ou de pluie d'été, que manquait-il pour faire de cette vallée, une riche plaine agricole, une huerta ?

- un espace cultivable convenable entre le lit majeur et le pied du coteau.
- un système d'irrigation pour alimenter en eau cet espace éventuel.

Des projets plus ou moins raisonnables ont proposé différentes solutions à ce double problème. Tous supposent le rétrécissement du lit moyen par un système de digues parallèles, derrière lesquelles seraient aménagés les futurs espaces à cultiver.

Tous les ouvrages antérieurs à l'annexion de 1860 font en effet allusion aux crues du fleuve qui empêchent une bonne mise en valeur des "isoles" du Var. Ces terres facilement arrosables sont les plus riches du terroir niçois mais elles sont à la merci d'une submersion brutale surtout au moment de la fonte des neiges de printemps.

\

La première intervention efficace résulte d'un manifeste du Sénat de Nice du 17 mars 1762 qui décide la construction aux frais des propriétaires d'une levée de terre séparant les "isoles" en deux bandes longitudinales l'une rapprochée du fleuve servant de terre de réserve et de protection, plantée d'arbres pour ralentir les eaux du fleuve et affermir le terrain, l'autre située entre la diguette et le coteau et constituant les terres labourables destinées aux riverains.

Ce système s'avéra efficace jusqu'au jour où la municipalité de Nice, à court d'argent, afferma les terres de réserve. Les adjudicataires, indifférents aux problèmes des paysans riverains, dénudèrent les terres de réserve qui ne jouèrent plus leur rôle de protection et les terres labourables furent à nouveau constamment inondées et recouvertes de gravier à la moindre crue.

La situation ne fait qu'empirer pendant les grands évènements de la Révolution et de l'Empire, où les deux rives du Var sont temporairement occupées par l'armée française : les digues sont alors éventrées, forêts et cultures disparaissent.

C'est sous la Restauration que l'on envisage à nouveau de protéger les terres cultivables de la Vallée. Divers moyens de protection sont envisagés : par dérivation du cours dans le bras principal du lit mineur, par digues transversales en épis obligeant l'eau à couler eu milieu du lit, par chevalet qui oblige l'eau à se porter sur une rive choisie d'avance.

Mais le seul remède retenu comme définitif pour le Var, étant données les modifications constantes de son lit majeur, est l'endiguement continu en roche dure sur les deux rives. Il s'agit d'un gros travail à cause de la longueur et de la hauteur que doit avoir la digue, mais c'est un investissement dont on espère tirer de multiples profits et tout d'abord une augmentation des surfaces cultivables au fond du thalweg.

Parallèlement à la construction de la digue on projette des travaux de colmatage qui permettront le dépôt d'alluvions fertiles sur les terrains récupérés sur le lit majeur, en contrebas de la grande digue. Cet alluvionnement artificiel, poursuivi pendant plusieurs années, aboutit à recouvrir les cailloux ronds et les poudingues du lit majeur d'une épaisseur de limon suffisante pour les transformer en un sol aux qualités exceptionnelles.

S'il est possible, par la suite, d'arroser ces terres ainsi fertilisées, toutes les cultures y seront permises. Les projets d'endiguement apportent une solution à ce problème de l'eau, difficile à résoudre dans les régions agricoles de la zone méditerranéenne. L'eau nécessaire sera obtenue soit par simple pompage, possible grâce à l'existence, reconnue dès le début des travaux, d'une nappe d'eau sous-jacente à quelques mètres dans les poudingues de l'ancien lit majeur sous les bassins de colmatage, soit par branchement sur un canal d'arrosage latéral à la digue dont la construction est prévue. Le détail des projets envisage le réemploi du réseau de canaux de colmatage à des fins d'irrigation.

Les projets d'arrosage des terrains colmatés sont complétés par des espoirs plus ambitieux : la construction de canaux dérivés sur le Var et destinés à irriguer des régions plus éloignées, Le rapport du géomètre Bose (1845) et plus sérieusement ceux de MM. Comte grandchamp, Mouries et Suran envisageaient l'irrigation de 50 hectares de terres sur les communes de St Laurent, La Colle, Cagnes s/mer et Antibes. C'était présumer avec exagération des heureuses conséquences de l'endiguement du Var.

Le développement industriel de la vallée fut également envisagé avec un optimisme abusif. L'opinion publique, mettant en parallèle la richesse industrielle des vallées intra-alpines des Alpes du Nord, s'est un peu laissée prendre aux promesses de l'endiguement. On espérait d'une part améliorer la petite industrie préexistante ; scieries, moulins à huile, teinturerie et lavage des laines, et surtout créer des usines d'énergie hydro-électrique. C'est pour obtenir l'autorisation d'exploiter l'énergie du fleuve que la Société de M.M. Gall, Engel et Bonneton prend à sa charge l'endiguement du Var entre Gattières et le confluent de l'Esteron. Mais, faute de bien connaître les données hydrologiques et climatiques du problème, les industriels connurent en fait une assez grande déconvenue.

Les espoirs misés sur l'amélioration des voies de communications se sont plus sûrement concrétisées. Alors que jusqu'à l'annexion, les voies de communication entre le littoral et l'intérieur sont des plus précaires, une série de décrets (1860 - 1862 - 1864) prévoit l'amélioration du réseau en créant notamment une route impériale destinée à relier Nice à Barcelonnette et qui empruntera justement de Nice à St Martin le couronné de la digue en construction. Puis, fortuitement, c'est à l'occasion de transport de pierres pour les travaux sur une voie ferrée provisoire, que l'on pense à la création d'une ligne de chemin de fer parallèle à la route et empruntant également la digue.

## III.- CONDITIONS DES TRAVAUX

Malgré la démonstration des multiples avantages que présentait l'opération, les promoteurs de l'endiguement ont rencontré de grandes difficultés à faire admettre leur projet puis à mener à bien sa réalisation car ni les conditions physiques ni les conditions humaines ne paraissaient favorables aux travaux.

Le cadre physique n'était pas propice à l'endiguement, au moins à un double titre :

- la vallée, limitée en largeur par les collines tertiaires qui l'encadrent, n'offrait que de faibles surfaces récupérables, le colmatage se réduisant par endroits à quelques dizaines de mètres de largeur, ce qui fit longtemps douter de la rentabilité de l'opération, les mauvaises conditions hydrologiques du Var, notamment l'irrégularité de son régime, ses fortes crues, ses divagations, rendent les travaux d'aménagement très délicats. Il faut prévoir un endiguement assez haut pour contenir les plus fortes crues et assez large pour permettre un écoulement normal des hautes eaux, ce qui restreint d'autant les dimensions des bassins de colmatage.

Par contre, la grande turbidité des eaux du fleuve est un élément favorable à un alluvionnement rapide et efficace.

Les facteurs humains ne sont pas très engageants non plus; mais la volonté de l'homme, s'exprimant à la fois par l'association des riverains intéressés par l'intervention favorable des pouvoirs publics, parviendra à surmonter toutes les difficultés.

L'insalubrité de la vallée et les fièvres que l'on y contractait, constituent un premier obstacle aux travaux. Des ouvriers meurent de la malaria et l'affaire est exploitée par la cabale des adversaires au projet d'endiguement, qui prétendent que les bassins de colmatage sont responsables de la propagation de l'épidémie; pour calmer les esprits, les ingénieurs seront obligés de réduire au minimum les surfaces inondées.

Second handicap, le caractère frontalier du Var fut, jusqu'à l'annexion (1860) un obstacle absolu à toute entreprise commune aux deux rives et demeura par la suite une source d'inégalité, la rive niçoise étant à des fins de propagande toujours privilégiée. Cependant, sur chacune des deux rives, les propriétaires riverains formèrent des groupements chargés de la défense de leurs intérêts : sur la rive sarde existait un consorzio (union) et sur la rive provençale l'administration suscita la création de syndicats pour participer à la réalisation des travaux. Aux efforts des riverains s'ajoutèrent ceux de l'Administration, apportant son aide financière et technique et son contrôle; c'est alors que la mise en valeur de la vallée put être menée à bien.

L'intervention de l'administration eut lieu sous l'impulsion de Napoléon III alors que des travaux ayant été entrepris sur la rive gauche par une société sarde, cette dernière venait de se déclarer en faillite. L'État français, par l'intermédiaire de son service des Ponts et Chaussées, prit la succession de la Société défaillante. Pour ces travaux (rive gauche) la participation financière de l'ancien consorzio devait couvrir un tiers des dépenses mais pratiquement fut toujours en deçà. Pour la rive droite, le financement fut encore plus ardu, faute de toute participation locale : les travaux trainèrent en longueur jusqu' à ce que l'état admit d'en supporter la totalité des frais.

Dans l'ensemble ces crédits alloués par l'État furent irréguliers, subissant les fluctuations budgétaires; il s'en suivit la même irrégularité dans l'accomplissement des travaux. Ces derniers étaient confiés à des entrepreneurs par adjudications ou aux propriétaires eux-mêmes groupés en syndicat, l'État se réserve seulement un pouvoir de contrôle qu'assuraient les ingénieurs des Ponts et chaussées.

## IV.- REALISATION DES TRAVAUX

**Rive gauche avant l'annexion** : l'initiative de l'endiguement revient à la rive piémontaise, la plus exposée à la violence des crues : de grands travaux furent engagés dès 1844. Auparavant, le gouvernement sarde avait été sollicité pour entreprendre des travaux de protection : en 1826 une compagnie génoise avait offert de se charger de l'endiguement du Var. En 1834, les propriétaires riverains, très désireux de protéger leurs terres et d'en récupérer de nouvelles, proposent leur participation aux frais de construction d'une digue. Mais les autorités tardent à donner leur assentiment car elles se souviennent bien plus de protéger militairement la rive piémontaise (et les "iscles" marécageux sont un bon moyen de protection) que d'y aménager des terres à cultures.

Le principe de l'endiguement étant finalement admis, c'est parmi les projets déposés, celui de M. Gardon ingénieur en chef de la Ville de Nice, qui est retenu en 1836 par le Comité Sarde des Eaux et des Routes. Les riverains s'unissent en "consorzio" et s'engagent officiellement à contribuer à la dépense pendant dix ans: durée présumée des travaux; le conseil municipal de Nice offre également une participation aux frais et l'État avance les fonds nécessaires à l'entreprise. Les travaux doivent être confiés à un entrepreneur privé adjudicataire.

L'ingénieur Gardon promettait à l'entreprise des bénéfices très importants; aussi, l'adjudication donna-t-elle lieu à de multiples spéculations et louches tractations. Après avoir, pendant plusieurs années, refusé pour des raisons politiques les offres d'adjudicataires français, le gouvernement sarde et le consorzio, cédant à une intrigue bien menée, confient les travaux à trois concessionnaires français associés, l'ingénieur Fleuriet, l'avocat Boisset et l'ancien préfet de l'Ain, Alexis de Jussieu, qui possédaient d'utiles relations à Turin auprès de la Cour. L'acte définitif est passé le 29 juillet 1844. Une somme de 590.000 francs est versée aux adjudicataires auxquels on abandonne en plus les territoires en bordure de l'endiguement et ceux à conquérir sur le fleuve. Les travaux commencent en grande pompe le 11 février 1845. Mais très vite, les difficultés financières surgissent et les trois adjudicataires doivent faire appel à l'association d'un riche capitaliste capable de leur fournir les capitaux dont ils manquent. Ils sollicitent donc M. Villain-Moisnel qui s'engage le 1er avril 1845 à leur fournir 550.000 frs. dont 250.000 dans l'année mine moyennant une part importante dans les bénéfices futurs. Puis de Jussieu et Boisset estiment les risques de la spéculation trop grands et se retirent de l'association. Villain-Moisnel, de son côté, chasse l'ingénieur Fleuriet, seul technicien capable de diriger les travaux, et se retrouve le 1er avril 1846 unique entrepreneur de l'endiguement. Il dirige les travaux jusqu'en 1849, mais il épuise son capital et doit emprunter : avec l'appui du banquier Schmidt de Francfort s/Main, il émet pour 1.500.000 frs. d'obligations, Mais la banque Schmidt cesse à son tour d'avancer de l'argent et Villain - Moisnel doit alors renoncer à poursuivre son entreprise. C'est alors qu'on cherchait à faire continuer les travaux par une autre Société qu'intervint, en juin 1860; l'annexion du Comté de Nice par la France.

Ainsi quand la France entre en scène les travaux sont inachevés, souvent mal exécutés et beaucoup d'argent a déjà été perdu : la faute en est au caractère trop spéculatif qu'on a voulu donner à l'opération et à l'incompétence technique des entrepreneurs.

Rive droite avant l'annexion : Cependant, sur la rive droite, rien n'est encore fait. Il est vrai que là, il n'y a pas de cultures directement menacées par les crues et que le lit majeur, très rapproché des collines, laisse peu de place à un éventuel colmatage. Néanmoins, dès que

l'endiguement de la rive sarde fut décidé, les riverains français jaloux, réclamèrent par d'incessantes pétitions l'aménagement de leur rive. Cédant à leur pression l'Administration leur propose un plan d'endiguement, œuvre de l'ingénieur Guillaume, mais délicat à réaliser car il pose un problème de frontière pour être rentable : il faudrait prévoir une zone de colmatage de 200 m. de large, ce qui réduirait le fleuve à 300 m. au lieu des 500 m. prévus par la commission franco-sarde, Rouher, ministre de Napoléon III envisage de proposer aux autorités sardes une rectification de frontière, lorsque survient l'annexion.

Les deux rives sont désormais françaises et l'annexion supprime un des obstacles majeurs à tout projet de grande envergure : elle donne même une impulsion nouvelle aux travaux d'endiguement.

Rive gauche après l'annexion : la France vient d'obtenir Nice et sa région an échange de l'aide militaire qu'elle a fourni à Cavour dans la lutte du Piémon17 contre l'Autriche et le gouvernement de Napoléon III, dans un esprit de propagande, accorde aux travaux publics engagés dans cette région récemment acquise, une bienveillance toute particulière. Par décret impérial en date du 18 août 1860, l'état se substitue à l'ancien concessionnaire Villain Moisnel pour tous droits et obligations résultant de l'entreprise, et la reprise des travaux est décidée. La protection impériale se manifeste marne avec quelque tapage : l'Empereur annonce au Préfet son intention de rencontrer sur place les ingénieurs chargés de l'endiguement et donne l'ordre qu'à l'occasion de sa visite: les tracs complet de la digue projetée (23 km.) soit jalonné de perches surmontées de drapeaux tricolores.

Les archives nous fournissent toute une série de rapports et de mémoires concernant la reprise des travaux et Manant des services les plus divers: Ces documents nous permettent d'apprécier l'état des travaux au moment de l'annexion.

L'endiguement entrepris dans la partie supérieure de la vallée entre les Baus-Roux et le vallon de la Comba, sur 11440 m. est assez avancé pour qu'en espère l'achever en quelques mois. Les travaux, dus essentiellement à. l'entreprise Villain-Moisnel, comprennent une digue principale dont l'enrochement insuffisant est à reprendre, des digues secondaires sur les affluents et un réseau de diguettes de colmatage. Cet ensemble a déjà coûté 2 millions de francs environ et l'on estime alors à 3 millions le coût des travaux d'achèvement.

L'ingénieur Mauron qui est chargé de rédiger le projet d'achèvement de l'endiguement sur la rive gauche, propose que l'État exécute directement les travaux, ce que le ministre Rouher n'admet qu'à titre provisoire, l'État choisissant en principe la solution de l'adjudication. En fait, celle-ci est difficile faute de candidats. Néanmoins une première adjudication est faite pour l'achèvement du tronçon nord (entre Les Baus Roux et le Vallon de la Combe) le 27 avril 1861 en faveur du sieur Delucca. Quant au tronçon sud, (de la Combe à la mer) il est adjugé le 30 décembre 1861 à l'entreprise Sarlin et Rabattu.

Notons que l'ensemble de tous ces travaux est adjugé 3944950 frs. soit un tiers de plus que prévu.

Les travaux de l'entreprise Delucca ne comportent que l'achèvement du gros œuvre déjà exécuté avant l'annexion. Pourtant Delucca ne tiendra ses engagements que sous la menace du Préfet et de la pression constante des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, MM. Comte et Delestrac. C'est à ce moment, sur intervention du Préfet, qu'une modification est décidée dans l'édification du couronné de la digue il est élargi pour permettre d'y faire passer

la route et la voie ferrée. Les travaux sont achevés en mai 1863. Ils auront permis, outre la construction de la digue, la récupération de 115 hectares de terrains colmatés, excellents pour la culture et la transformation de l'ancien réseau de colmatage en réseau d'irrigation.

Entre-temps, l'entreprise Sarlin-Rabattu, chargée du tronçon Sud, engageait les travaux en 1862. Mais ces derniers traînent vite en longueur; l'Administration en est partiellement responsable par, à cause de grandes difficultés financières dans lesquelles s'embourbe l'État, elle n'accorde plus la totalité des crédits promis. Les difficultés grandissent au point que Sarlin, et Rabattu décident en mars 1866 d'interrompre les travaux.

L'affaire est sauvée par l'ingénieur Vigan, personnage qui mérite de tenir la première place parmi les réalisateurs de l'endiguement. Vigan prend la direction d'une Régie qu'il organise aux frais dos entrepreneurs, arrache par ses rapports continuels les crédits nécessaires et parvient, à force d'obstination, à faire continuer les travaux. Finalement le 21 avril 1870 la grande digue de la rive gauche est achevée jusqu'à la hauteur de St Laurent.

Il ne reste plus alors qu'à parachever les travaux d'endiguement (ils sont considérés comme terminés en 1875) puis à surveiller les opérations de colmatage qui sont achevés en 1891. Le rôle des Ponts et Chaussées se réduit ensuite de plus en plus, les travaux d'entretien et la répartition des eaux d'arrosage incombant au Génie Rural et aux associations des propriétaires riverains groupés en "Syndicat des Propriétaires de Serres".

La distribution des eaux d'arrosage et l'entretien des canaux d'irrigation a toujours été, là comme ailleurs, l’objet de chicanes dont on trouve maintes traces dans les archives et arrêts de justice. Mais les difficultés n'ont jamais été bien graves ici, car il était toujours possible aux riverains que les eaux du canal d'irrigation étaient insuffisantes, de puiser l'eau par pompage dans la nappe sous-jacente, d'autant plus que, les techniques se perfectionnant, le pompage devenait de plus en plus facile.

L'endiguement et le colmatage de la rive gauche avaient ainsi nécessite: un demi siècle d'efforts. L'aménagement de la rive droite demande plus de tempe encore.

**Rive droite après l'annexion** : cet aménagement de la rive provençale n'avait pas été amorcé avant l'annexion pour des raisons stratégiques et aussi parce que l'opération paraissait peu rentable, tant était étroite la bande de terre récupérable. L'annexion, en enlevant au Var son caractère frontalier, supprime un des obstacles à l'endiguement de la rive droite et en même temps, les travaux entrepris sur la rive conquise suscitent la jalousie des riverains "Français de toujours". Ils réclament l'endiguement de leur rive et leurs plaintes se font d'autant plus pressantes qu'au fur et à mesure qu'avancent les travaux sur la rive gauche, les terrains de la rive opposée sont peu à peu inondés par le fleuve rejeté vers l'ouest. L'Administration fait la sourde oreille mais en 1864 les plaintes deviennent si nombreuses que le Préfet ordonne une enquête, l’ingénieur Lonjon reconnait la possibilité de colmater 400 hectares par une simple digue submersible en long. Cependant les pouvoirs publics ne se décident pas à entreprendre sur la rive droite les travaux d'envergure réalisés sur la rive niçoise. L 'Administration se contente d'abord de donner son approbation à quelques ouvrages simples dus à l'initiative privée. Puis en 1867 commence la construction du premier tronçon d'un ouvrage d'ensemble, entrepris par des riverains groupés en syndicat : l'État assume les deux tiers des dépenses, le reste étant à la charge des riverains. La construction sera poursuivie, tronçon par tronçon, réalisée par des syndicats différents, sans unité dans les procédés de maçonnerie ni plan d'unité pour la totalité de la rive.

Le premier tronçon de digue est construit par le sieur Toesca. Ce dernier demande, pour protéger ses usines et les alimenter en eau courante, l'autorisation de construire une digue parallèle au courant à la hauteur de ses propriétés sises un peu en amont de St Laurent. Pour bénéficier de la participation financière de l'État, il forme un syndicat des riverains intéressés et en prend la direction. La digue "Toesca" s'étend sur 1352 m. elle est achevée en 1869. Puis sur la demande du maire de St Laurent, le ministère accepte que cette digue soit prolongée vers le Sud pour compléter la protection du village contre la corrosion du fleuve. Ce prolongement se fait en trois étapes jusqu' au pont de bois sur le Var, il est achevé en 1894.

Simultanément à la construction de la "digue Toesca", d'autres propriétaires riverains se groupent en syndicat pour construire en amont la digue dite "de la Baronne et de la Tour" qui permet la mise en cultures de 60 hectares. Cette digue sera complétée en amont une vingtaine d'années plus tard (1884) par la digue de Maupas oui permet de récupérer encore 20 hectares de bonnes terres. Ces deux ouvrages seront rattachés par une digue transversale. On projettera également à plusieurs reprises de réunir les digues Toesca et de la Baronne par un ouvrage complémentaire, mais jamais le projet n'aboutira.

Quant à l'endiguement par un ouvrage unique de la rive droite, il est réclamé par la majorité des riverains rassemblés en un mime syndicat de 160 membres dirigés par le maire de Carras et que soutiennent les municipalités de St Jeannet, Gattières, Le Broc et La Gaude. En 1872 l'association demande à l'État son assistance, mais l'État se borne à confirmer son aide financière et l'assistance technique de ses ingénieurs ; ce n'est pas assez pour permettre au syndicat d'entreprendre des travaux d'une telle importance : 15 km. de digue dont le coût dépasserait 2 millions de francs. Aussi l'association ne donna pas suite à sa demande.

Le projet d'une digue unique est pourtant remis en question en 1909 par des sociétés industrielles qui se proposent de créer des installations hydroélectriques dans la basse vallée. Mais une fois encore, il n'est pas donné suite au projet et les réalisations se limitent è. l'endiguement de Gattières terminé en 1911. Il faut attendre 1952 pour que l'État décide de reprendre les travaux et d'en finir une fois pour toutes avec l'endiguement et le colmatage de la rive droite. Actuellement la construction de la digue principale, prévue d'un seul tenant jusqu'à l'Estéron, est déjà bien avancée.

## V.- LES RESULTATS

Ces travaux longs et coûteux ont-ils donné les résultats escomptés par leurs lointains promoteurs ?

Le bilan ne peut être dressé valablement que sur la rive gauche, la seule complètement aménagée de nos jours. Il met en évidence la réussite de l'entreprise, inégale dans le détail mais réellement profitable dans son ensemble.

La digue a définitivement protégé la rive contre les crues et divagations du fleuve; le colmatage a permis la mise en culture de 2000 hectares qui ont révolutionné l'agriculture locale; la vallée du Var est devenue la grande voie de communications de la côte vers les Hautes-Alpes.

Moins heureux ont été les espoirs misés dans le développement industriel de la basse vallée et les trop vastes projets de canaux de dérivation vers les régions voisines.

C'est l'agriculture qui bénéficie le plus complètement des travaux d'endiguement la transformation économique de la vallée depuis l'achèvement travaux réside surtout dans sa mise en valeur agricole. Le colmatage a permis Ir récupération de terrains plats, fertiles, facilement arrosables où l'on peut pratiquer, grâce aux conditions climatiques favorables, des cultures rémunératrices.

Les cultures les plus répandues sont les cultures maraîchères et fruitières. La prédominance de ce type de cultures s'explique non seulement par les qualités pédologiques des bassins colmatés mais encore par la faible superficie des exploitations (l'administration des Domaines avait vendu par petits lots les bassins colmatés) et par la proximité du marché niçois.

La variété des légumes cultivés est grande. Quelques uns emportent la préférence soit parce qu'ils sont particulièrement appréciés par la clientèle locale, soit à cause de leur caractère de primeurs. C'est le cas par exemple des artichauts, tomates, courgettes, fenouils, fèves, céleris, carottes de printemps, poireaux. La culture des fraisiers est une grande spécialité de la région et les fruits en sont expédiés un peu partout en France. Parmi les arbres fruitiers, domine le pêcher; les cerisiers et les pruniers sont également assez répandus, au détriment des figuiers et oliviers, espèces plus typiquement régionales mais dont l'exploitation est moins rentable.

Les cultures florales sont pratiquées de préférence sur les coteaux alentour, mais dans la vallée St Laurent, La Gaude et Gattières fournissent la plus grande partie de la fleur d'oranger utilisé par les parfumeries grassoises.

Toutes ces cultures nécessitent un gros travail. Elles sont pratiquées avec beaucoup de soin, selon des procédés et avec un matériel modernes; par une population jeune composée d'éléments souvent originaires d'Italie, "âpres au gain, durs à la besogne et maraîchers habiles". Les exploitations ont 1 hectare environ de superficie, et sont le plus souvent de type familial, utilisant le faire-valoir direct : 80% des exploitants sont propriétaires de leur exploitation.

L'industrialisation de la vallée n'a pas été une réussite aussi brillante que sa mise en valeur agricole. Elle s'est manifestée de deux façons : production d'électricité et installation de petites industries locales.

Les projets d'aménagement hydro-électrique ont été nombreux. Le plus ancien, établi par M. Tony Aroud le 16 mai 1903, repris et amélioré quelques années plus tard par MM. Bonneton, Gall et Engel, a obtenu la préférence du Ministère parce qu'il impliquait l'endiguement de la rive droite, problème qui préoccupait tant les riverains et l'administration. Outre l'endiguement et l'édification d'un barrage, le projet prévoyait la construction de canaux d'irrigation et de trois usines qui devaient produire une quantité d'électricité allant de 16250 CV minimum à 35700 CV maximum. De tout cela il est résulté bien peu de choses : une centrale correspondant à une dénivellation de 32 m. installée au confluent de l'Esteron.

Une usine thermique fonctionne plus en aval, sur la rive gauche à Lingotière : elle utilise du charbon importé et sa production alimente une partie des besoins domestiques du littoral. Usine privée à l'origine, elle n'a été nationalisée et prise en compte par l'E.D.F. qu'à une date récente. Son implantation reste limitée et elle n'exerce qu'un rôle régional accessoire.

L'amélioration des voies d'accès vers le littoral a favorisé l'installation de quelques usines nouvelles, notamment une fabrique de chaux et ciment à Baus Roux, une briqueterie à St Martin, des scieries, des teintureries et une concasserie de graviers et sables extraits du lit du fleuve.

Malgré ces quelques réalisations, l'industrialisation n'a pas d'ampleur bien réelle et le Bas-Var reste une vallée et un axe pour les communications.

Les relations entre le littoral et le Nord du département n'étaient pas aisées avant l'annexion. La construction de la digue principale dont le couronné a servi de route, a complètement modifié la situation : la route aménagée, la Nationale N° 202, constitue le tronc commun aux ramifications empruntant les vallées de l'Esteron, du Haut Var, de la Vésubie et de la Tinée. La Nationale 202 est une portion de la grande route des Alpes reliant la côte d'Azur aux Alpes; c'est en même temps depuis ces dernières années, une route touristique fréquentée l'hiver par les skieurs se rendant à Valberg, Auront Beuil et l'été par les touristes se rendant de Paris ou Lyon vers la Côte. C'est une artère à grande circulation qui, d'après les statistiques des Ponts et Chaussées, tient la 2e place dans les débuts routiers des Alpes-Maritimes. Son importance justifie les travaux constants : entretien, élargissement, signalisation.

La voie ferrée construite sur la digue par les Chemins de Fer de Provence nia jamais eu la même importance : des tarifs exagérée, la situation excentrique de la Gare à Nice, la lenteur du trafic, ont entrainé la désaffection de la ligne et une infériorité manifeste par rapport au trafic routier.

Ces transformations économiques se sont accompagnées de modifications dans la population de la vallée. Le développement des ressources agricoles a provoqué l'installation dans le fond de la vallée d'une population paysanne jeune, transplantée, souvent descendue des coteaux voisins. Cette population s'est établie de façon dispersée par suite des lotissements effectués par 1'administration; un habitat épars s'est ainsi surimposé à l'habitat, antérieur groupé. Deux petites agglomérations occupent chacune une extrémité de la vallée : St Laurent et St Martin, leur accroissement démographique entre 1870 et 1936 est évalué par M. R. Blanchard à 30 - 45%.

La présence de l'agglomération a certainement participé à l'essor économique de la vallée du Var, et l'influence de la grande ville s'y fait de plus en plus sensible.

L'existence de ce marché de près de 300000 âmes stimule la production agricole. L'industrie trouvera aussi un jour ou l'autre, dans la proximité de ce débouché facile, l'occasion de développements.

La partie maritime du fleuve est déjà pratiquement annexée par Nice depuis la construction de l'aéroport et du pont routier-ferroviaire sur le Var. Géographiquement la ville ne peut s'étendre beaucoup qu'à l'ouest et déjà un mouvement de population se dessine vers la vallée dans la progression des quartiers neufs. St Laurent-du-Var prend de plus en plus le caractère de banlieue niçoise.

Ainsi les transformations importantes qui ont affecté la vallée après l'endiguement du siècle dernier, semblent devoir s'estomper de nos jours devant une évolution nouvelle due à l'influence croissante de la grande ville voisine.

## BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE


I - OUVRAGES GENERAUX.

R. Blanchard : Les Alpes Occidentales - Tome IV - 2 vol. (1945)
L. Foiret : monographie des Alpes-Maritimes (1948).

II - DOCUMENTS D'ARCHIVES. Les dossiers détenus par les Archives Départementales fournissent l'essentiel sur la question notamment :

- fonds sarde série S - surtout les n°s 256 - 259 - 316 à 346 - 401 à 411 - 417 à 426.
- dossiers "endiguement du Var" (période postérieure à l'annexion) surtout les n°s I à VI, 12 à 23, 340 à 346, 3 et 4 S, 543, 406, 706, 105 Q9.

Egalement, des documents intéressants sont rassemblés aux Archives Municipales de Nice et aux services des Ponts et Chaussées et du Génie Rural.

III - OUVRAGES DETAILLES. Ils sont très nombreux. Parmi les plus importants :

E. Bénévent : thèse : le climat des Alpes Françaises (1926).
id. Le régime pluviométrique de la France du Sud-Est (1913).
R. Blanchard : Régimes hydrauliques et climatiques des Préalpes et Grandes Alpes (Revue géogr. Alpine - 1917) et id. sur les Alpes du Sud (id. 1920).
J. Bosc : Rapport à M. Teisseire, préfet du Var, sur les cours d'eau du Département du Var et sur les moyens d'augmenter les irrigations (1845).
E. Boye : Les Alpes-Maritimes - considérations au point de vue pastoral et agricole (1888).
Y. Bravard : Aspects démographiques des Alpes-Maritimes (Revue géogr. alpine 1956).
H. Cougnet : Rapport sur le Var et les terres adjacentes de la rive gauche (1798).
C. Jean : Monographie agricole du département des Alpes Maritimes (1937).
E. de Martonne : L'ancien delta du Var et les vallées des Alpes Maritimes (Annales de Géographie - 1923).
R. Molina : Les chemins de Fer du Sud-Est (thèse Droit - Aix).
J. Vigan : Mémoire historique et technique sur les travaux d'endiguement et de colmatage de la rive gauche du Var (Annales Ponts et Chaussées 1871).

IV - CARTES.

- France 1/50.000 couleurs I.G.N. (feuille spéciale Ville de Nice).
- Carte geologique - Nice - 1/80.000 (Ed. Béranger - Paris).
- Plans directeurs hypsométriques 1/20.000 - feuilles : Roquesteron n° 6, Grasse n° 4 et Menton n° 5.
- Croquis 1/10.000 bassins de colmatage (archives Ponts et Chaussées).
- Carte des améliorations rurales réalisées avant 1937 dans C.Jean - monographie agricole ... op. cit.

# ÉTUDE de DOCUMENT
# SUR UN SÉJOUR À NICE EN 1838

**Par R. TRESSE**

Par une lettre expédiée de Genève, le Comte de Choiseul Gouttiez., Pair de France, demande des renseignements en vue d'un éventuel séjour à Nice, au Comte Canclaux de Ros Consul de France en cette ville.

Ayant reçu la missive le 13 janvier 1838 au matin, le consul y répond le jour même[9].

« … Le climat de Nice jouit d'une réputation méritée et qui vous sera sans doute assez connu pour que je n'entre pas dans de longs détails sur sa douceur et sa bonté. La ville possède un fort joli théâtre où une troupe de chanteurs Italiens donne en ce moment des représentations très suivies[10]: on y trouve un cabinet littéraire[11] qui offre une assez grande variété d'ouvrages et où l'on peut lire tous les journaux dans la limite qui en est déterminée dans les États Sardes[12]. La plus forte dépense que vous ayez à supporter sera celle du loyer de votre appartement, et pour une famille composée de 4 maîtres et d'un nombre approchant de domestiques un logement meublé peut être calculé à 2000 f. pour la saison d'hiver qu'il soit loué en octobre ou en janvier[13]. I1 ne serait cependant pas impossible que vous trouviez à conclure un arrangement moins dispendieux en raison du petit nombre de familles étrangères oui y sont venues[14]. Le bois et le charbon sont les articles les plus chers, quant aux autres objets de 1ère nécessité ils sont à meilleur marché que partout ailleurs[15]. Les ressources d'éducation que Nice peut offrir à un jeune homme de 17 ans, ne sont pas des plus grandes, mais vous y trouverez seulement un excellent professeur de mathématiques, ancien élève de l'école Polytechnique, des professeurs de langue Italienne et de langue Anglaise et des maires d'agrément[16]. Je ne vous parle pas des Établissements publics où l'enseignement n'est pas établi aussi largement qu'en France et où l'on ne fait pour ainsi dire qu'ébaucher l'éducation[17].

---

[9]Archives départementales des Alpes-Maritimes. Série Z. Consulat de France à Nice, Z 66. Registre correspondance à divers. Nice le 13 janvier 1838.

[10]Le théâtre auquel il est fait allusion fut reconstruit entre 1825 et 1827 sur l'injonction du gouvernement de Turin en 1824. Il sera brûlé le 21 mars 1881. Il comportait des loges sur la scène même. Elles étaient mises aux enchères chaque année. Chaque noble famille louait sa loge à l'année. Le théâtre fut toujours l'orgueil de la cité. En juillet 1833, le préfet du Var désireux de secouer l'apathie "de son trou de Draguignan" (9.000 habitants) écrit au Consul de France "La Ville de Draguignan va bâtir un théâtre. J'ai été enchanté de celui de Nice. Je ne crois pouvoir mieux faire que d'en faire adopter le plan réduit dans les proportions convenables pour la construction du Théâtre." A.D. Série M.-. Police - Arrondissement de Grasse. Sur l'ancienneté des salles de spectacle à Nice V. - P. L. Mare. Les Escales à Nice et Villefranche (1748 - 1758) de l'Honorable Captain Augustus John Harvey.

[11]Le cabinet littéraire de la Société Typographique - Le Cabinet de lecture de la librairie Visconti sera ouvert en 1839. Y sont interdits tous les livres désignés par la Sacrée Congrégation de l'Index.

[12] Pour ce qui est de la presse française seuls sont autorisés les journaux légitimistes. La Quotidienne, La Gazette de France, La Gazette du Midi. La Presse orléaniste tel le Journal des Débats est soumise à un contrôle précis. Les journaux français d'opposition, Le National, le Constitutionnel, Le Siècle, sont interdits. De là les réserves de l'informateur.

[13] Une famille de 4 personnes peut avoir à son service de deux à quatre domestiques. Voyageant en chaise de poste, elle confie au cocher de sa voiture personnelle le soin de conduire à Nice le valet et la femme de chambre. L'usage s'est attardé jusqu'en 1910 où les enfants du village d'Aspremont dans les Basses Alpes regardaient passer cette domesticité qu'ils appelaient "les Mylords". Nous avons un certain nombre de renseignements sur la suite attachée aux personnages de condition. Son Altesse royale Duchesse de Lenchtenberg, veuve du Prince Eugène de Beauharnais arrive à Nice le 19 septembre 1832 "avec une suite peu nombreuse. Elle se compose de quatre dames, du comte Méjan secrétaire des Commandements, d'un jeune médecin allemand. Elle a avec elle sa fille de 18 ans." A. D. Z 63 Nice le 26 septembre 1832. Le Consul Masclet à Ministère des Affaires Étrangères.

[14]Année de cholera en Méditerranée.

[15] Grâce aux privilèges douaniers de la zone franche des communes de Nice et de Villefranche, établis au cours du 17e siècle, confirmé au profit de Nice et de Villefranche en 1814, suite de l'édit du 21 mai 1814 rétablissant tous les usages antérieurs au 27 septembre 1792. Les denrées coloniales, sucre et café, les huiles de Naples, les vins de Provence et du Languedoc, la morue française, le strockfisch anglais; les draperies et mousselines d'Angleterre sont exempts de droits de douane. Ils sont assujettis à un droit d'octroi à leur entrée dans la ville.

[16] Il s'agit d'Hippolyte de Rangousse, né dans le Tarn et Garonne réfugié à Nice après avoir été condamné pour délit de presse en France en 1824, sous le règne de Charles X. Grâce à sa spécialisation, il est autorisé à donner

Il est vrai que Monaco serait plus avantageux sous le rapport de la dépense du logement, mais sous celui de la Société du théâtre, de l'éducation du séjour et des premières nécessités, on ne peut établir aucune comparaison, entre cette ville et Nice car Monaco est privé de tous ces avantages[18].

Tels sont à grands traits, Monsieur le Comte, les renseignements que je puis vous donner pour satisfaire aux désirs que vous m'exprimez. Je souhaite bien vivement qu'ils soient de nature à vous attirer à Nice où je me ferai un véritable plaisir de vous être aussi utile qu'il dépendra de moi; je m'estimerai personnellement heureux en cela de prévenir les désirs de Mr le Marquis de Rumigay dont je n'aurais pas attendu l'expression pour remplir ce qui peut vous être agréable de ma part »

Telles sont, exprimées d'une façon concise, les ressources offertes par Nice aux hivernants de 1837-1838 et les notes données en commentaire en montrent le bien fondé.

---

des leçons de mathématiques. Il est particulièrement estimé du consul. Rangousse deviendra rédacteur responsable du premier journal politique paru à Nice en janvier 1848 : l'Écho des Alpes-Maritimes. Les maîtres d'enseignement, nous disent aujourd'hui les professeurs particuliers français ont eu la vie difficile de 1830 à 1840. La Monarchie de Juillet fut défavorablement accueillie à Turin. Des mesures draconiennes furent prises contre eux. Le gouvernement leur interdit toute activité. Le gouverneur de Nice, Marquis de Vaverge; refusa "l'autorisation de donner des leçons dans la ville à tous les étrangers qui s'y présenteraient et même de leur ordonner de quitter la ville dans les vingt quatre heures. Cette mesure venue de Turin ne s'expliquait qu'aux maîtres français de toute dénomination. Elle ne fait grâce qu'à la musique et au dessin et personne n'ignore que c'est au collège des Jésuites qu'ils en ont l'obligation." En novembre 1832 le nouveau gouverneur Comte Morra est disposé à donnée l'autorisation au sieur Audoyer de donner des leçons de la belle écriture dont sa fille pourrait profiter. Il transmet la requête au commandant de la Place auquel il appartient de statuer en matière de police. Le commandant de la place la refuse en vertu des ordres précédents. A. D. Z 63 Nice 8 novembre 1832. Rigueurs contre les maîtres de toutes sortes français. En 1838, la consigne semble encore respectée. Seuls les maîtres d'agréments : dessin, aquarelle, musique sont autorisés s'ils sont Français. V. Latouche, Histoire de Nice; t. II. ch. 19. Nice sous la Restauration Sarde.

[17]L. Boniface. L'instruction publique dans le Comté de Nice sous la Restauration Sarde. Communication au 83e congrès national des Sociétés Savantes. Avril 1958.- Le Collège des jésuites, collège national depuis 1615 enseigne les humanités et les belles lettres et prépare les meilleurs boursiers au Collège des Provinces à Turin. Les familles soucieuses de l'avenir de leurs enfants les envoient en Italie/ Le comte Hillarion de Cessole a Sienne en 1793, et en France: le général Thaon de Revel au Collège de Sovere, le baron Durante à Tournon, comme plus tard Auguste Carlone. V. J. Saqui, La langue française dans le comté de Nice. Le Feu, Aix-en-Provence, 1941.

[18] Monaco est alors dépourvue de toutes les commodités. Les impôts exigés par l'intendant du Prince, notamment la gabelle du pain, fait qu'il coûte un liard de plus la livre qu'à Nice. La première installation des jeux a lieu en 1852 sans succès. Le grand essor de la Principauté date de 1863. Cannes bourgade de pêcheurs de 2.000 habitants n'est même pas mentionnée. Les maréchaux ferrants nombreux sur la route qui mène au Pont du Var, refusent d'enlever le crottin devant leur atelier. A.D. Série M. Police : Arrondissement de Grasse. Lord Brougham auquel fut refusé l'entrée de la Province de Nice lors de l'épidémie de cholera de 1834 est au début de son installation à Cannes. La Villa Éléonore Louise fut construite lors des années 1835-1836. Le prosélytisme de Lord Brougham n'a pas encore manifesté ses effets. V. F.L. Mars. Stendhal passant de la côte d'Azur. – N.H. 1959, p. 124 n. 6.

# BULLETIN
# DU COMITÉ DE
# DOCUMENTATION HISTORIQUE
# DE LA MARINE

## RÉGION MÉDITERRANÉE - CÔTE D'AZUR
## COMPTE-RENDU

**Par E. DALMASSO**

Depuis 1950 un Comité National de la Marine s'est préoccupé de rassembler tous les documents et archives sur l'histoire maritime. Des comités locaux, dont celui de la Région Méditerranée-Côte d'Azur, s'efforcent de dresser un inventaire complet de ces ressources souvent inédites. Les premiers travaux se sont heureusement concrétisés par la publication d'un bulletin trimestriel. Pour les quatre numéros de l'année 1961 nous y relevons des articles d'un intérêt certain.

**M. HILDESHEIMER**, dans un article intitulé Histoire de la Navigation aux Archives des Alpes-Maritimes, commente les possibilités offertes aux chercheurs dans ce domaine par le fonds d'archives du département; c'est une très utile bibliographie qui permettra d'orienter des travaux ultérieurs. **Mlle FORGET**, avec une note sur les Connaissements ornés de vignettes au début du XIXe siècle, et **M. BRUHIER** dans sa critique de la représentation picturale des navires par J.B. de la Rose nous apportent des informations empreintes d'une étonnante érudition. L'étude de la collection des volumes de l'Insinuation sarde faite par **M. GIORDAN** aboutit à une suggestive évocation du "Rôle des Notaires de Villefranche dans la vie maritime d'autrefois". Grâce à des exemples précis on voit comment le commerce maritime aux XVIIe et XVIIIe s. reposaient sur l'importation essentiellement, depuis les ports de Provence et des Baléares alors que les ports ligures et corses sont négligés; commerce non sans danger car la guerre de courses existe encore. On peut imaginer au demeurant les pénibles conditions de vie des marins par la lecture du travail de **M. WURSTHORN** sur "La Galère la Victoire", commentaire d'un devis d'armement de 1670. Enfin **M. DEVUN**, dans une étude qui se poursuivra dans les numéros suivants nous éclaire sur le "Commerce du port de Menton à la veille de la Révolution". La découverte d'un registre de correspondance d'une maison de commerce mentonnaise montre cette entreprise en rapport, dans les années 1783 - 1784, avec des maisons danoises, polonaises, allemandes pour l'exportation de citrons et d'huiles, Les "amis du Nord" sont de bons clients et une bonne partie des 30 millions de fruits (estimation de production vers 1850 où rien n'a changé encore dans l'économie) partent vers ces régions lointaines. Ceci est significatif de la vie de ces petites escales méditerranéennes qui ont subsisté, jusqu'à l'ouverture des routes terrestres, grâce au cabotage et au commerce maritime.

# RAOUL BLANCHARD
# LE COMTÉ DE NICE
# ÉTUDE GÉOGRAPHIQUE
## COMPTE-RENDU

**Par E. DALMASSO**

Depuis longtemps le renom touristique du Comté de Nice rendait nécessaire une étude approfondie. La bibliographie était limitée sur ce sujet pittoresque et passionnant. L'une des régions les plus fréquentées de France était une des plus mal connues. M. le Doyen R. BLANCHARD a accepté à l'occasion du Centenaire du Rattachement d'honorer notre région d'une magnifique publication. Tous ceux, géographes et non-géographes, qui veulent comprendre et aimer ce monde contrasté et éclatant de la montagne et de la Côte Niçoise ont désormais à leur dispositions le livre indispensable.

Sur 3000 km2 la Montagne occupe 2900 km2. "Tout le Comté de Nice est montagne jusqu'à la mer". C'est un domaine chaotique et violent où les altitudes s'abaissent vers le Sud comme à regret. On peut toutefois y discerner quelques ensembles. Au Nord-est sur la frontière franco-italienne les plus hautes altitudes sont supportées par les vieux massifs gneissiques de l'Argentera, en avant les hautes Alpes maritimes plus basses (de 2000 à 3000 m.) s'étendent en désordre, enfin au sud de Puget-Théniers, d'Utelle et de Sospel les Préalpes beaucoup moins confuses courent vers la mer. L'action glaciaire importante à l'amont n'a pu façonner les basses vallées et les rivières, enfoncées par antécédence dans cette structure complexe, ont creusé bassins et gorges. Au total 1a haute comme la moyenne montagne sont sous clé, barricadées à l'amont, verrouillées à l'aval". Un climat à la fois méditerranéen et montagnard règne sur cet ensemble. Cela se remarque d'abord par des températures élevées et égalisées sauf au printemps où les coups de froid sont toujours à craindre (on a compté 4 gelées de Mai en 20 ans à Belvédère). Les pluies soit abondantes, toujours plus de 850 mm. en moyenne mais la répartition saisonnière enregistre un grave déficit d'été et l'irrégularité interannuelle est grande. Même irrégularité pour la neige qui fait des Alpes-Maritimes le domaine le plus enneigé des Alpes du Sud. Le régime des cours d'eau suit fidèlement les influences du climat avec de forts écarts saisonniers. Quant à la végétation elle mêle une flore méditerranéenne et une flore de pays frais et humide; la richesse forestière, très entamée par le déboisement, a été reconstituée par le service des Eaux et Forêts qui a doublé par rapport à 1827, la superficie boisée.

Cette nature âpre a cependant attiré très vite les hommes dès les temps préhistoriques. L'insécurité médiévale a abouti à la naissance d'un habitat défensif, groupé et perché. L'économie ancienne s'était organisée en fonction de cet isolement. Les habitants des basses vallées produisaient des figues, des châtaignes, des olives, des légumes qu'ils échangeaient contre les céréales des hautes vallées. Gaspillage de richesses lié à une surcharge pastorale, rendements misérables, étaient les points communs de cette agriculture.

Les quelques "industries de nécessité" et la faiblesse des fonctions d'échange ajoutaient encore des ombres au tableau. C'était donc un pays pauvre et qui, de surcroît, était surpeuplé ! 62% de la population du Comté en 1848 se trouvaient dans la montagne, obligés d'émigrer l'hiver pour assurer par mille métiers divers une subsistance précaire.

Tout va changer avec l'annexion. En une trentaine d'années des routes sont aménagées dans toutes les grandes vallées. La Montagne va se vider de sa population, surtout de ses éléments jeunes. Ce déclin démographique continue, des villages meurent et cela rend difficile une profonde modernisation économique. Les hautes vallées sont devenues la zone productrice de lait pour la Côte d'Azur, les basse- vallées développent les cultures maraichères et fruitières. Il s'en faut, au demeurant, que tout soit parfait : la jachère est toujours pratiquée, la motorisation progresse lentement, l'usage des engrais est très faible. Cette déficience rurale n'est pas palliée par l'industrie ou le commerce. En dehors des usines aux abords de Nice et

des 250.000 kilowatts installés en haute montagne, les activités secondaires et tertiaires sont minuscules. Le tourisme est un grand espoir, surtout pour les hautes vallées qui combinent les tourismes hivernal et estival, et, moyennant un effort agricole important, la Montagne Niçoise doit pouvoir oublier, même dans ces secteurs intermédiaires, si mal lotis entre hautes et basses vallées, sa médiocrité actuelle.

M. R. BLANCHARD consacre ensuite les deux tiers de son ouvrage à l'étude du littoral car là, sur 30 km. 11 communes, s'étendant sur 130 km2, rassemblent près de 380.000 habitants (2900 habitants au kilomètre carré).

Une telle densité s'explique d'abord par des conditions géographiques naturelles qui n'ont donné leur mesure que récemment. Le relief littoral se divise en deux régions. À l'Est de Nice le rivage est calqué sur la retombée des Préalpes de Nice, grandes murailles calcaires que les rivières n'ont pu entamer. À l'Ouest du Mont Boron une plaine basse a été isolée de la mer par un cordon littoral qui relie les coteaux du Var au château de Nice. Le climat souligne la beauté des paysages et l'auteur cite l'expression de M. BENEVENT "le littoral du Comté de Nice est le dernier adret des Alpes Occidentales". Douceur des températures, grand ensoleillement, rareté et violence des pluies en sont les caractéristiques essentielles. La végétation méditerranéenne "vraie parure hellénique ou algérienne" s'est enrichie d'une végétation exotique venue de toutes les parties du monde créant "une véritable zone tropicale en miniature".

Occupée par les hommes depuis les temps les plus anciens la côte est d'abord pour de longs siècles, le lieu d'une vie modeste et c'est le Tourisme qui réalise une véritable évolution économique. Les découvertes archéologiques nombreuses font état d'une occupation paléolithique qui se continue au néolithique, populations laborieuses de Ligures, bûcherons et cultivateurs. Les Grecs viennent ensuite superposer la vie maritime à l'économie rurale de l'intérieur et fondent Nice. Les romains préfèrent s'annexer l'arrière-côte, abandonnant le littoral aux grecs qui, sans doute introduisent à Nice le christianisme. Du VIIe au XIe siècle, sous la menace musulmane, l'activité littorale disparait. Lorsque la côte se ranime, Nice devient la cité commerçante, le marché régional de l'intérieur grâce à la voie de pénétration relativement facile du Paillon, point de départ des envois vers le Piémont du sel provençal. On comprend mieux pourquoi en 1388 les niçois se placent sous la domination des souverains de Savoie-Piémont qui durera cinq siècles.

La côte accuse un important déficit agricole. Elle a des excédents d’huile, d'oranges, de citrons, mais il faut importer le vin, le riz le grain. La pêche et commerce de la mer apportent des profits plus rémunérateurs. Nice constamment menacée par les Barbaresques ou par les Français, transformée en Fille forte, entendait devenir le débouché du Piémont mais après 1814, les souverains Sardes donnent la priorité à Gênes et Nice retombe dans la médiocrité et entra ne avec elle toute la Côte. Au début du XIXe siècle le 1ittoral ne compte que 26.440 âmes et si en 1858 ce chiffre monte à 55.500 c'est parce qu’une nouvelle économie surgit.

L'ère du tourisme commence. Dès le XVIIIe siècle des aristocrates Anglais auxquels se joignent très vite des Allemands, des Russes, des puissants de toute l'Europe, viennent séjourner l'hiver. L'Administration française après 1860 aménage la Côte (le chemin de fer arrive à la frontière en 1869). L'hiver Nice n'est plus qu’un vaste hôtel se développant sur la rive droite du Paillon et à Cimiez. Le reste de la côte s'organise pour capter cette source de richesses inespérée. En 1914, 150.000 visiteurs sont à Nice. Après la guerre de 1914-1918 de

profondes mutations interviennent. L'aristocratie fait place aux hommes d'affaires, les grands hôtels disparaissent, la saison d'hiver cède le pas à la saison d'été. Actuellement selon l'auteur un million et demi d'hôtes viennent chaque année sur la côte. La clientèle est toujours internationale mais elle est plus modeste et vient surtout l'été par de brefs séjours.

Les conséquences géographiques du tourisme sur la côte ne se sont pas fait attendre. L'envolée du peuplement en est la première marque. Le chiffre de population en un siècle a été multiplié, par sept grâce à une importante immigration de la montagne, de toute la France, de l'étranger. Ces azuréens d'adoption sont souvent des retraités, ce qu'explique en partie la mauvaise mine de la pyramide des âges et la baisse du taux de natalité.

La prépondérance du commerce et des services (64,1% de la population active dont 9,3% par les activités touristiques) est une autre traduction de l'influence touristique. Enfin l'emprise touristique a déterminé l'effacement des activités maritimes, la transformation des systèmes de culture avec recul de l'olivier abandon des agrumes et des céréales et essor de la fleur coupée rapportant 7 millions de flancs par an. Plus curieuse encore est la naissance d'une fonction industrielle fondée sur la fabrication des produits de consommation les industries d'art, la construction et aussi sur des fabrications légères (machines outils, laboratoires de l'I.B.M.). L'étude des statistiques montre clairement que la Côte est devenue une région riche.

L'étude de détail de la Côte permet de distinguer les stations à l'Est de Nice et la ville elle-même. Menton, qui présente bien des analogies avec est entièrement dévouée au Tourisme. De plus en plus ce sont les retraités, des rentiers qui viennent s'y fixer. Son annexe Roquebrune, demeurée longtemps rivale, a suivi le mouvement. Le statut spécial de la Principauté de Monaco a entrainé non seulement la spécialisation dans l'accueil d'une clientèle riche et oisive mais aussi une expansion industrielle. Éclatant dans son cadre trop étroit, Monaco transforme les communes voisines, Beausoleil, Cap-D'ail; La Turbie en véritables satellites, recrute sa main d'œuvre depuis Nice jusqu'en Italie d'où partent chaque jour 1800 travailleurs. Ce groupe monégasque de 40.000 habitants (dont 20.400 pour la principauté) prend la deuxième place après Nice. Les dernières stations sont plus petites. Le village perché d'Èze combine un tourisme modeste sur la côte, un tourisme plus aristocratique prés d'Èze-Village et une agriculture encore neuve. Beaulieu et St Jean-Cap-Ferrat; uniquement touristiques sont les deux stations les plus riches du littoral. Villefranche-sur-Mer est un lieu de résidence et surtout un faubourg de Nice.

M. R. BLANCHARD étudie alors Nice "Ville prospère et charmante dont le nom à lui seul est une caresse". Les 72 kilomètres carrés du territoire communal incorporent les plis préalpins de l'Est, les coteaux de l'ancien delta du Var et la plaine centrale colmatée.

La population présente les mêmes tendances que sur l'ensemble du littoral. Rapidité de croissance qui porte Nice à près de 300.000 habitants en 1961, très faible taux de natalité (11,2%) et au contraire taux de mortalité assez élevé (12,8%) entraînant un taux d'accroissement naturel négatif (1,6%), prépondérance des personnes âgées et des représentantes du sexe féminin, importances de l'immigration. C'est peut titre le caractère essentiel.

Le territoire métropolitain tout entier envoie sa part d'immigrants avec une majorité de gens des Préalpes niçoises d'abords puis des départements voisins et de la région parisienne. 21,3% de la population sont originaires des pays européens, italiens pour les 4/5: Quant aux

autres continents ils fournissent un contingent appréciable comportant il est vrai de nombreux "coloniaux".

Si 10% de la population sont des retraités il faut se garder de considérer Nice uniquement comme un centre d'oisifs - 42,2% de résidents travaille, dont 29,6% dans le commerce, 5,2% dans le transport, 30% dans les services, 9% dans l'agriculture, le reste étant accaparé par une industrie de transformation qui s'affirme. Les fonctions touristiques, les cultures florales, le bâtiment, la confection sont des activités rémunératrices "Nice a plus de cordes à son arc que ne peuvent le croire ses visiteurs".

L'auteur nous convie alors à une promenade dans les différents quartiers de la ville, nous dévoilant l'aspect, mais aussi la vie de chaque secteur, ses habitants, ses fonctions, sa richesse. A cet égard la description du Vieux-Nice est remarquable, peut-titre parce que "la Vieille Ville est le secteur le moins aisé de la cité ce qui ne l'empêche pas d'en être le plus vivant et le plus gai".

Ce tableau flatteur de la Ville ne doit pas faire oublier ses problèmes: problèmes d'approvisionnement en eau, problèmes de ravitaillement, problèmes de voirie. Soumise à la tutelle administrative et économique de Marseille, la ville de Nice mérite mieux, car elle est capitale régionale et peut devenir la capitale française des loisirs.

Ainsi la France a équipé le Comté. En un siècle celui-ci est devenu un des départements les plus riches du pays. "Ni le Comté de Nice, ni la France n'ont à regretter le mariage qui les a librement unis" telle est la conclusion de cet ouvrage, de cette belle leçon de géographie, que nous offre M. le Doyen R. BLANCHARD.

Etienne Dalmasso.

Nice, 28 Février 1962.