

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

1964 - N°1

4e année

---

RECHERCHES REGIONALES  
Côte d'Azur et contrées limitrophes

\* \* \* \* \*

ARCHIVES DEPARTEMENTALES  
5, avenue Edith-Cavell - NICE

Les "Recherches Régionales" reproduisent objectivement les textes présentés par les auteurs. Les opinions émises ne sauraient en aucun cas engager la responsabilité de la Direction.

**RECHERCHES  
REGIONALES**

**SOMMAIRE**

**ECONOMIE REGIONALE**

Étude économique de l'agriculture dans les Alpes-  
Maritimes

Par J. FENART

P 2

**Alpes-Maritimes**

**HISTOIRE**

Les origines de la vie de saison sur la côte des  
Maures et de l'Esterel

Par J. DEVUN

P 9

**et**  
**Contrées limitrophes**

**HISTOIRE DU DROIT**

Un intendant dans le Comté de Nice au XVIIIe siècle.  
D.E.S. d'histoire du droit présenté en 1963 et résumé  
par l'auteur

Par MALAUSSENA

P 28

**6<sup>e</sup> année**  
**1964- n°1**  
**Janvier-mars**  
**9**

**ÉTUDE ÉCONOMIQUE DE  
L'AGRICULTURE DANS LES  
ALPES-MARITIMES**

**Par J. FENART**

Monsieur FENART, ingénieur on chef des Services Agricoles des Alpes-Maritimes a bien voulu écrire pour notre Bulletin une mise au point sur l'agriculture du département. Le danger de l'abandon agricole de l'arrière-pays, la prospérité non exempte de menaces de l'horticulture sont mis en évidence par l'auteur.

Nous souhaitons vivement que d'autres études faites par des techniciens aussi compétents puissent être offertes à nos lecteurs et nous exprimons toute notre reconnaissance à M. FENART

E.D.

Il peut sembler paradoxal de parler d'agriculture dans un département qui est l'un des moins favorables de FRANCE à ce genre d'activité.

Il reste encore pourtant des agriculteurs dans les Alpes-Maritimes : une dizaine de milliers de véritables exploitations font à elles seules vivre une famille (et parfois plusieurs) chacune quelques milliers d'autres, exploitations d'appoint, procurent un complément de ressources à des retraités, des artisans ou de petits commerçants.

L'activité de ces agriculteurs, vrais ou occasionnels se répartit entre deux secteurs. On distingue classiquement en agriculture "la grande culture" qui intéresse céréales, plantes sarclées et fourrages, élevage du gros bétail, les "productions spécialisées" : arboriculture fruitière, maraîchage, cultures florales, petits élevages.

Il paraît préférable dans les Alpes-Maritimes, pour des raisons qui apparaîtront plus loin, de classer les productions de l'agriculture en deux catégories : les produits alimentaires et les autres.

Il faut bien reconnaître que le premier groupe ne tient plus aujourd'hui dans le département qu'une place très réduite. Les céréales n'occupent guère que 16 à 1700 hectares, ce qui nous classe au 89e rang sur 90 départements, avant la Seine mais après le Territoire de Belfort. La situation est à peu près semblable pour les plantes sarclées : 1800 hectares, 88e rang. Elle s'améliore en revanche pour les fruits et les légumes frais, l'élevage bovin (5 à 6000 vaches laitières), l'élevage ovin surtout, le troupeau local comprenant encore près de 40.000 brebis mères.

La valeur totale de l'ensemble des denrées alimentaires produites dans le département reste cependant très faible et ne correspond guère, au départ de l'exploitation, qu'à 60 à 70 millions de francs ou 6 à 7 milliards d'anciens francs.

Cette situation résulte de raisons assez nombreuses : surface, climat, sol.

L'étendue totale des Alpes-Maritimes est réduite : 429 830 hectares. Encore, de cette faible surface, une assez large fraction est-elle, en raison de l'altitude, de la pente, ou du peu d'épaisseur sinon l'absence complète de la couche arable, impropre à toute culture.

D'autre part le climat de la région niçoise est très sec, non d'ailleurs par insuffisance de précipitations, puisque les chutes annuelles moyennes, relevées sur une période de 20 ans par le Cuité Météorologique départemental sont de :

762 m/m à ANTIBES

796 m/m à CANNES

799 m/m à NICE

1 078 m/m à THORENC

Or, il ne tombe en moyenne que :

842 m/m à BREST

833 m/m à BORDEAUX

607 m/m à PARIS

Mais la répartition de l'importante tranche d'eau reçue par la Côte d'Azur est très défectueuse, du point de vue agricole du moins : le nombre des jours de pluie est de 60 à 70 sur la Côte, 80 à 85 en montagne, les principales chutes, abondantes et parfois violentes, ayant lieu à l'automne et en fin d'hiver. Pour permettre la comparaison, rappelons que le nombre de jours de pluie est en moyenne de 166 à Paris, 170 à Bordeaux, 196 à Brest.

D'autre part, la douceur méridionale des températures est strictement limitée à la Côte. Dès que l'on s'élève dans la montagne le climat devient rude, malgré l'adoucissement local qui résulte parfois de l'exposition.

Le sol, deuxième élément important du milieu, est lui-même médiocre. Les calcaires, souvent durs, d'origine jurassique ou crétacée, constituent près des 3/4 du département auquel ils donnent souvent un aspect de rocaille aride, parfois désolé.

Les défauts du climat et ceux du sol sont d'ailleurs aggravés par un relief accentué, souvent abrupt, ce qui favorise le ruissellement des grosses pluies et l'érosion dès que le sol n'est plus protégé par une couverture végétale assez dense. Les travaux de culture sont d'autre part très pénibles, leur motorisation et leur mécanisation même le plus souvent impossibles.

Tous ces facteurs expliquent, au moins autant que le voisinage des grandes villes de la Côte, l'abandon toujours plus prononcé de la montagne niçoise; ils permettent aussi d'apprécier le travail gigantesque accompli dans les vallées par des générations de paysans qui, jusqu'à 1000 mètres d'altitude et souvent bien plus haut, ont façonné, les pentes, édifiant les murs de pierres sèches, plantant l'olivier ou le châtaignier, défrichant et amendant le sol, pour obtenir de maigres récoltes au prix d'efforts incessants, qui ne justifient pas la réputation de paresse si volontiers faite aux méridionaux.

On ne peut plus attendre des jeunes qu'ils acceptent pareille vie et l'intérieur du département, s'il se peuple saisonnièrement de touristes, se vide peu à peu de sa population paysanne. Seules restent bien vivantes et intensivement exploitées les basses vallées du Var, de la Siagne, du Loup consacrées aux productions fruitières et maraîchères et, à un moindre degré, la région de plateaux qui domine Grasse, plateaux élevés, certes, mais où le relief atténué permet d'utiliser la machine et de rentabiliser ainsi des cultures condamnées dans tout le reste du département.

L'abandon progressif de l'agriculture dans la majeure partie des Alpes niçoises n'est pas sans inconvénient ni même sans danger.

En effet, les productions proprement départementales en denrées alimentaires sont, dans tous les domaines, très inférieures aux besoins : la plus importante, celle du lait, couvre environ 38% de la consommation. La proportion tombe à 25% pour les fruits et légumes, 8% pour la viande (volailles comprises) et devient pratiquement négligeable pour le reste, sauf éventuellement pour l'huile, dont la production pourrait être restaurée grâce à ce qui reste des anciennes plantations d'oliviers.

Le souvenir de la période 1942/1946 doit permettre à d'assez nombreux habitants de la région niçoise d'apprécier la gravité d'une telle situation, encore accentuée par la position des Alpes-Maritimes à l'extrême pointe sud-est de la France au terminus des réseaux routiers et ferroviaire.

On peut toujours espérer, bien sûr, ne plus revoir pareille conjoncture. Il faut tout de même remarquer que, depuis cette époque, la population sédentaire du département a augmenté au total de 17% environ (la proportion étant bien entendu très supérieure pour les agglomérations urbaines), tandis que culture et élevage n'ont cessé de régresser. En dehors même de crises internationales graves, de simples difficultés de transport dues au mauvais temps ou à toute autre cause peuvent provoquer sur la Côte une raréfaction des denrées alimentaires et des hausses spéculatives, qui pourraient entraîner éventuellement des conséquences regrettables.



C'est ce qui rend souhaitables toutes les mesures propres à maintenir cette production modeste, mais qui représente en cas d'urgence, une possibilité de dépannage pour la population locale- ces mesures pouvant prendre d'ailleurs aussi bien l'aspect d'encouragements directs de toute nature aux agriculteurs et éleveurs qui subsistent encore, que celui de limitations à opposer, sur les terrains à vocation nettement agricole au moins, à l'envahissement toujours plus prononcé de l'urbanisation.

La situation est évidemment toute différente pour l'horticulture ornementale. Les Alpes-Maritimes qui occupent sur le plan national le 7e rang pour les pépinières d'ornement et les cultures de plantes en pots vertes ou fleuries, surclassent de très loin tous les autres départements avec environ 3.500 hectares consacrés à la production de fleurs coupées et feuillages.

Il n'est pas facile de déterminer la fraction de ce total consacrée à chacune des espèces. La situation est en effet très fluctuante, certaines entreprises changeant rapidement d'orientation pendant que d'autres se créent, se développent ou inversement disparaissent. Une récente enquête vient encore de montrer combien la vérité est difficile à saisir en cette matière.

On estime cependant en gros que les exploitations consacrées à la culture de l'œillet occupent 2.000 hectares mais sur ce total moins de 1000 sont cultivés annuellement car l'inclinaison du sol entrain d'assez importantes pertes de surtaxe, fréquemment de l'ordre de 30%. D'autre part, un assolement est un général pratiqué, le terrain qui a porté de l'œillet une année étant pendant un temps égal laissé au repos ou consacré à d'autres cultures, légumières par exemple.



Les plantations de roses pour fleurs coupées occupent environ 400 hectares, les fleurettes et divers 600, le mimosa 500, dont 400 en bonne production.

De ce total une proportion supérieure au dixième et atteignant au moins 400 hectares est recouverte d'abris vitrés, coffres ou serres. Enfin les plantes à parfums, jasmin, rosiers de mai, orangers occupent 700 hectares environ.

L'évaluation même approximative de cette production est délicate, en raison de sa diversité, de son étalement sur toutes les périodes de l'année ou presque, enfin des variations du volume total en fonction d'aléas d'origine biologique, parasitaire et surtout climatique dont les soins les plus attentifs ne permettent pas toujours de se préserver, comme l'ont prouvé la tornade du 16 décembre 1962 et les froids qui lui ont succédé.

Cependant, malgré les considérables variations des prix (suivant l'espèce, la variété, la qualité et l'époque de production, ils peuvent passer du simple au centuple et davantage) on peut estimer la valeur actuelle des produits horticoles ornementaux dans le département à environ 180 millions de frs ou 18 milliards d'anciens francs.

Cette valeur estimée au départ de l'exploitation, augmente bien entendu très sensiblement après conditionnement, présentation et vente au détail ou expédition, jusqu'à un chiffre au départ de l'ordre de 25 milliards d'anciens frs et parfois beaucoup plus. Encore faudrait-il y ajouter près d'un milliard ancien pour les plantes à parfum.

Cette recette élevée explique pourquoi la Côte, seule zone du département où l'horticulture florale peut être pratiquée dans des conditions intéressantes, rassemble près de 8000 agriculteurs dont environ 3500 horticulteurs spécialistes. Avec les salariés, les marchands de produits nécessaires à l'agriculture, les expéditeurs et grossistes et les fleuristes détaillants on peut estimer que, familles comprises, près de 50 000 personnes sur la côte vivent, directement ou indirectement, de l'horticulture florale et, pour beaucoup d'entre elles, dans des conditions satisfaisantes.

Malheureusement, cette horticulture apparemment prospère se heurte dès maintenant à de graves difficultés et au premier chef à l'énormité des capitaux à engager soit en investissements durables soit en dépenses courantes.

Des investissements correspondent d'abord à l'achat du terrain, qui est plus cher sur la Côte d'azur que partout ailleurs en France (sauf au proche voisinage de Paris) des prix de 150 à 350.000 frs l'hectare (15 à 35 millions anciens) étant courants. Bien entendu ce prix très élevé ne correspond pas à la seule valeur de production agricole du terrain et une arrière-pensée de spéculation est toujours présente à l'esprit du vendeur: aussi bien qu'à celui de l'acheteur. Il n'en reste pas moins que les frais d'achat, de mutation et éventuellement de succession et de soulte aux cohéritiers doivent être calculés sur ces bases.

D'autre Part, si l'on veut obtenir d'un terrain souvent limité en surface une rentabilité élevée, il est nécessaire de procéder à son équipement, d'abord en matériel de protection. Or le prix des serres varie actuellement de 25 à 75 frs le m<sup>2</sup> et davantage, suivant que l'on passe de la serre ancienne à châssis de bois et verre ordinaire sur piquets, à la serre moderne, châssis de métal pied filé à verre épais sur charpente métallique et soubassement de maçonnerie.

La serre construite doit encore être équipée en dispositif de chauffage occasionnel ou permanent, d'arrosage, de traitement, l'un et l'autre avec tuyauterie fixe à ajustages plus ou moins nombreux, enfin dans les installations les plus récentes, de refroidissement, d'éclairage artificiel et d'enrichissement de l'atmosphère en gaz carbonique.

Ainsi, complètement équipée, une serre revient à plus de 200 frs le mètre carré.

Les dépenses courantes correspondent à un fonds de roulement particulièrement élevé, puisqu'il doit permettre la rémunération d'une main-d'œuvre nombreuse et en partie du moins, spécialisée, et le règlement des dépenses de fumure, de traitements antiparasitaires, du chauffage, etc.

Pour fixer les idées précisons que pour l'œillet, qui est sans doute la culture la plus exigeante en la matière. Les doses de fumure azotée courante sont de 10 à 30 grammes d'azote par m<sup>2</sup> et par mois. Ces doses, parfois dépassées largement dans la pratique, correspondent, exprimées dans les mêmes conditions que pour les cultures courantes de céréales ou autres, à des apports d'engrais azotés à 2%, type ammonitrate, de 6 à 18 tonnes par hectare et par an. Or, en culture fourragère intensive, l'apport d'une tonne d'engrais azoté par hectare et par an est considéré presque comme un maximum à ne pas dépasser.

Aussi les vulgarisateurs qui, dans la plupart des autres régions, conseillent aux agriculteurs une intensification de leurs fumures, sont-ils au contraire amenés dans les Alpes-Maritimes à conseiller une réduction des doses utilisées et parfois suppression complète de la fumure pendant quelque temps, avec un lessivage du sol par des arrosages abondants, pour éliminer l'excès de sels accumulés.

Les recettes élevées que procure la production florale ne sont donc obtenues qu'au moyen d'avances considérables, dont le concours du Crédit agricole ne peut couvrir qu'une faible partie, et grâce, d'autre part, à une compétence technique de plus en plus poussée des chefs d'exploitation. La création et le lancement d'une entreprise horticole sont donc aujourd'hui une entreprise difficile et aléatoire.

Par ailleurs des menaces graves rendent inquiétant l'avenir même assez proche. Les avantages naturels de la Côte d'Azur (hivers très doux, ensoleillement presque continu) s'estompent au fur et à mesure que se développent les techniques qui permettent de reconstituer ailleurs, au moins dans un volume limité, une atmosphère aussi tiède et lumineuse que celle de Nice. Cependant, les inconvénients qui résultent pour nous de l'éloignement des gros centres de consommation (région de Paris et Nord-est, Allemagne de l'ouest, Angleterre, pays scandinaves), conservent toute leur gravité, favorisant à notre détriment les horticultures hollandaise et belge notamment, plus proches de cet important marché.

Encore la concurrence de ces productions étrangères s'est-elle surtout exercée jusqu'ici sur les marchés extérieurs auxquels les producteurs français s'intéressent, il faut le reconnaître et le déplorer, assez peu. Mais n'est-il pas à craindre que d'ici peu, dans le cadre élargi du Marché Commun, ces concurrents, auxquels se joindront Italiens et Espagnols, viennent nous combattre sur notre propre marché national?

Enfin le plus gros danger pour notre horticulture réside sans doute dans le développement considérable et rapide au cours des dernières années des agglomérations urbaines de la côte et des résidences secondaires créées en nombre toujours croissant dans la zone moyenne. Les cultures même les plus rémunératrices sont ainsi refoulées peu à peu, les terrains disponibles étant accaparés par la spéculation, le recrutement de la main d'œuvre concurrencé par les activités industrielles ou commerciales, enfin les aménagements et en particulier la construction des serres se heurtant de plus en plus à une réglementation de caractère parfois très strict.

Il est compréhensible que les autorités tentent de conserver au département un aspect riant, gage de son succès touristique. Mais n'est-il pas risqué de sacrifier définitivement l'horticulture, dont nous venons de voir quelle place importante elle tient dans l'économie départementale, au tourisme ? Celui-ci en effet ne risque-t-il pas plus prochainement peut-être qu'on le suppose de se détourner de notre littoral pour d'autres rivages, aussi ensoleillés au moins, aussi bien équipés bientôt, et que les moyens de transport modernes rendent de jour en jour plus vite et plus facilement accessibles ?

La possibilité de replier vers l'intérieur du département les cultures florales doit d'autre part être considérée comme à peu près illusoire.

Les surfaces encore utilisables en raison de leur climat, de leur sol et des possibilités d'irrigation sont un effet peu nombreuses et d'ailleurs envahies déjà partiellement par les citadins.

La situation est donc au fond presque aussi grave sur la Côte que dans le montagne et des causes inverses, insuffisance de population dans un cas, excès dans l'autre, risquent d'aboutir partout au même résultat, la disparition de ce qui subsiste de l'agriculture des Alpes-Maritimes.

Il est permis d'espérer que les Corps élus et les grands Services publics, auxquels incombent la charge du département et la responsabilité de son avenir, sauront trouver dans l'arsenal, chaque jour plus touffues anciennes et nouvelles dispositions législatives et réglementaires, les remèdes appropriés à chaque cas, conservant aux Alpes niçoises le minimum de population paysanne indispensable et à la Côte cette activité horticole qui, autant qu'une richesse, constitue une parure.

Par J. FENART  
Ingénieur en Chef des Services agricoles des Alpes-Maritimes

**LES ORIGINES DE LA VIE DE  
SAISON SUR LA CÔTE DES  
MAURES ET DE L'ESTEREL**

**Par J. DEVUN**

Dans cet essai, très incomplet, ne serait-ce que par sa brièveté et par le caractère partiel de ses sources, je me contenterai de jeter quelque lumière sur un moment capital de l'histoire du tourisme méditerranéen en rappelant comment le fonction hospitalière s'est tardivement et timidement éveillée sur un long secteur littoral du département du Var qui un tire aujourd'hui le plus clair de ses revenus.

Je considérerai successivement les trois points suivants :

- a) la permanence jusqu'au cœur des temps contemporains du mode de vie désuets;
- b) les chances de renouvellement;
- c) la révolution qui provoque ce renouvellement, sus causes et ses premières manifestations.

### **A.- La persistance jusqu'à la veille du vingtième siècle des formes anciennes d'économie.**

Entre la prospérité des régions toulonnaise et niçoise, qui repose d'ailleurs sur des fondements totalement dissemblables, s'étire, alors que le siècle dernier touche à son terme, un hiatus de stérilité correspondant, sur un développement linéaire de quelque 150 kilomètres, à la façade méditerranéenne de la Basse Provence hercynienne. Le contact de la terre et de la mer n'y a pas exercé, sous la forme d'activités multiples et de concentrations humaines, ses bienfaisants effets ordinaires. Les ressources du terroir ne compensent point cette insuffisance.

La côte des maures est la moins mal lotie. Là est l'exception qui confirme la règle, le golfe de Grimaud. Bien qu'en cette fin de siècle la conjoncture soit peu favorable, une longue ère de prospérité permet aux deux petites communautés voisines de Saint-Tropez et de Sainte-Maxime d'y survivre à leur fortune passée. Aux XVe et XVIe siècles, l'âge d'or, Saint-Tropez est en relations avec le Levant et connaît des heures glorieuses que sa bravade, chaque année, commémore joyeusement<sup>1</sup>. Longtemps c'est une cité très vivante, armant et construisant beaucoup. " Comme position commerciale, Saint-Tropez a une certaine importance, observe Lubanski en 1865<sup>2</sup> il y existe un chantier pour la marine, qui lance chaque année de nombreuses embarcations; les armateurs de la ville possèdent, pour leur propre compte, plus d'une centaine de navires. L'exportation du liège provenant des forêts de la Garde-Freinet, les vins, l'huile, le bois à brûler, le poisson et les marrons au Luc font le principal objet du négoce local. "Mais c'est en vain que l'on avait agité de grands projets en proposant, à plusieurs reprises, de faire du golfe une succursale de Toulon, car ses avantages nautiques -près de 30 kilomètres carrés de superficie, huit kilomètres de longueur, près de quatre de largeur à l'entrée, cinquante mètres de profondeur à la passe, des fonds d'une excellente tenue donnant aux bâtiments du plus fort tonnage la possibilité de venir mouiller à petite distance de la terre par des profondeurs de plus de dix mètres l'emportent sur le grave défaut d'une mauvaise orientation, cette grande rade foraine, ouverte directement au sud-est, se ressentant beaucoup trop de la houle du large<sup>3</sup>.

---

N.B.: Le chiffre romain placé au début de chaque référence renvoie à l'ouvrage de la bibliographie qui figure en fin d'article.

<sup>1</sup> Jean Aicard. L'illustre Maurin, éd. Nelson, chap. XXVII, p. 227 sq. .

<sup>2</sup>IX- ; p.9 Rapprocher de ce texte celui de Noyon, écrit vingt ans plus tôt. "Avant 1789, le port de Saint-Tropez envoyait plusieurs navires dans le Levant pour ce qu'on nomme ici la Caravane. Ces bâtiments, expédiés au long cours et pour plusieurs années, partaient de Marseille chargés de marchandises pour un des ports de cette partie. Arrivés à cette première destination, et après avoir remis leurs chargements, ils se louaient pour les transports d'échelle en échelle, pendant la durée de leur congé; à son expiration, ils rentraient avec les retours achetés du produit des frets. En 1789, la ville de Saint-Tropez employait quatre-vingts navires à ce genre d'industrie et autant au petit cabotage"(XI- p.43-44)

<sup>3</sup>IX-; p.12.

Il avait fallu capituler devant Marseille et Sète. Le mouvement tombe de 32.000 tonnes en 1840 à 16.000 en 1870 et tend à décroître. "Dans quelques années tout se réduira au service de la pêche et à l'exportation des produits agricoles du petit bassin de Grimaud.... la décadence est donc réelle et s'accroît tous les jours, car il est très probable que bien des années s'écouleront avant qu'un chemin de fer littoral réunisse Hyères et Fréjus en suivant la côte des Maures; et, comme le commerce, la civilisation et tout le développement de la vie moderne tendent de plus en plus à se concentrer dans une certaine zone desservie par les voies ferrées, le port de Saint-Tropez, perdu au fond de son golfe et séparé du réseau de nos grandes lignes de communication par une chaîne de montagnes, est condamné à une ruine fatale<sup>4</sup>. Sauf pour sa prophétie que les faits s'appêtent à démentir dans l'immédiat, Lenthéric n'a pas tort lorsqu'il juge ainsi, en 1880, la cause perdue. Ardouin, Dumazet le confirme, une vingtaine d'années après, dans sa première relation de voyage. "Aujourd'hui toute cette prospérité est partie. Ses chantiers sont déserts: la population vit du sol, de la pêche, de la préparation du liège des montagnes, voisines."<sup>5</sup> L'usine de fabrication de cibles électriques installée au bord de l'anse des Canebiers, à l'est de la ville, par l'industriel dauphinois Grammont le créateur de la tréfilerie de pont-de-Chérui, près de Lyon, ne suffit pas à compenser le déchet. Aussi s'accorde-t-on pour trouver à la petite cité bien Piteuse figure."Tout y est vieux de deux ou trois siècles..., écrit Lenthéric en 1880<sup>6</sup>. Au milieu de tous ces pans de murs rongés par le salin, on a peine à se croire dans une ville française du dix-neuvième siècle; les façades des maisons sont bariolées suivant l'ancienne mode espagnole. Les moindres habitations, délabrées et en ruines, sentent la misère et l'abandon; on ne les répare pas, on les badigeonne; et leurs couleurs vives se reflètent dans les eaux d'un bassin presque désert." Lubanski, quinze ans plus tôt, étonné pour cela ne disait pas autre chose "Ces maisons sont, pour la plupart, dans un état de délabrement déplorable; quelques unes sont inabordables à cause de leur malpropreté"<sup>7</sup>. Sainte-Maxime avait eu sa part dans ce trafic régionales: "Plusieurs balancelles ou tartanes sont amarrées dans le port, indice d'un commerce assez actif", observe Ardouin-Dumazet en 1898. Les entrées et les sorties réunies portent alors sur 248 navires et représentent 10.403 tonnes. C'est qu'il y a là une excellente position de passage. "Sainte-Maxime est, en effet, le débouché de plusieurs vallons des Maures, des routes le relie à la vallée de l'Argens et en font l'entrepôt des vignobles du Plan-de-la-Tour, des scieries, des exploitations de chênes-lièges, des châtaigneraies.... Le torrent de Préconiou, qui atteint la mer à Sainte-Maxime, arrose une des vallées les plus peuplées du massif."<sup>8</sup> "

Mais ce golfe de Grimaud, qui est seul malgré sa disgrâce à soutenir la comparaison avec le reste de la Provence, est très excentrique, enclavé dans la retombée orientale du massif sur la plaine de Fréjus, à sa lisière extrême. A l'ouest, jusqu'à Toulon, il n'y a plus aucun port, du moins si l'on entend par ce mot des installations créées de main d'homme<sup>9</sup>. Ce n'est le fait ni de l'insalubrité ni de l'insécurité. Les fièvres qui, depuis la chute de Rome, ont désolé les basses plaines alluviales -à Fréjus comme à Albenga<sup>10</sup>- épargnèrent toujours le penchant des collines. Quant aux incursions des Barbaresques elles n'ont pas empêché les

<sup>4</sup> VII6 ; p.292.

<sup>5</sup> II- ; p.265.

<sup>6</sup> VII- ; p. 294.

<sup>7</sup> IX- ; p.9.

<sup>8</sup> II-;p.283-284."Noyon (XI-p.44) écrit en 1840, pendant la belle saison, des pêcheurs génois viennent s'établir à Sainte-Maxime. Ce port fournit deux petits bâtiments au cabotage. Il sert à l'exportation des vins, des peignes, de cannes et de bois à brûler". En 1835, 118 bâtiments ont été reçus, 117 expédiés; 3.700 tonneaux de marchandises ont été importées ou exportées.

<sup>9</sup>II- ; p.255. "Comme toutes les vieilles cités du littoral de Provence, Bormes a son faubourg maritime, petit port qui fait un commerce assez actif grâce à ses pêcheurs. Le mot port est un peu excessif; ce n'est qu'une plage sur laquelle on tire les bateaux. Une digue a été construite, mais elle est inutilisable."

<sup>10</sup> X- ; p. 748 ; VIII- ; p. 572-573 (éd. 1894)

petites escales de pulluler, puisqu'en Basse Provence calcaire quatre au moins - Cassis, La Ciotat, Saint-Nazaire et Bandol- se pressent entre Marseille et Toulon, sur 70 kilomètres seulement. Cette atonie est imputable au relief, et spécialement à sa disposition. En effet, s'il est peu élevé, il est compact et sans dégagement, faute de vallée ménageant à la fois une voie de pénétration et une issue à un arrière-pays assez étendu pour que son débouché soit un site privilégié susceptible de fixer un établissement humain. C'est précisément pourquoi, d'ailleurs, le golfe de Grimaud, indépendamment de ses qualités intrinsèques doit, pour une large part, sa fortune à la convergence des deux rivières de la Môle et du Giscle, dont le cours, enfoncé dans l'intérieur presque parallèlement au rivage, conduit à la petite plaine d'atterrissements dominée à flanc de coteau par Cogolin. Et c'est pourquoi aussi on fit passer par là la première route qui a traversé le massif de part en part d'Hyères à Saint-Tropez.

Voilà donc comment, à l'ouest du golfe, on n'a que des communautés rurales qui sont à quelque distance de la mer et qui ne commandent pas une zone d'ampleur suffisante pour nourrir avec l'extérieur des échanges suivis. Deux ou trois havres sont bien, à l'occasion, le théâtre d'opérations temporaires. Mais il n'existe aucun équipement permanent et même pas, le Lavandou mis à part, de noyau de peuplement. Ainsi, en 1865, Lubanski relève l'utilisation des baies de Bormes et de Cavalaire, nous apprenant de la première qu'elle "reçoit quelques bateaux qui, mouillés devant le village du Lavandou, se trouvent assez bien à l'abri du mistral", de la seconde que "les vaisseaux marchands s'y trouvent sous la protection d'un château, de redoutes et d'un poste de douaniers" et que ce qui lui donne "quelque importance, c'est la grande quantité de bois de chauffage que l'on exporte pour Marseille"<sup>11</sup>. En 1898 encore, malgré l'établissement depuis déjà plusieurs années d'une halte de chemin de fer à la Gaillarde, Ardouin-Dumazet témoigne que la tradition a survécu à la concurrence, "la petite anse servant de rade foraine pour l'embarquement des bois"<sup>12</sup>. Mais si le Lavandou mérite d'être qualifié de "village de pêcheurs", il est l'unique petite cellule permanente de peuplement née de la mer. Simple écart de la commune de Bormes jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, il n'est pourtant gros que de 219 habitants en 1851<sup>13</sup>.

Les travaux des champs n'ont pas encouragé davantage l'habitat groupé ou dispersé. Nous avons cité Ardouin-Dumazet, associant la beauté des paysages à leur abandon. Même lorsque les cultures trouent les bois et la broussaille, il n'y a pas de maisons. Entre la Londe et le Lavandou où "la ligne se lance en pleine solitude à travers le maquis et les chênes-lièges", il note en 1909 que les propriétaires des vignes résident en "de lointains et invisibles hameaux"<sup>14</sup> et plus à l'est sur les quelque 25 kilomètres qui séparent le Lavandou de Cavalaire, où les pins et les chênes-lièges descendent jusqu'au rivage, il remarque, reprenant mot pour mot le texte de 1898 : "Pas un village, pas un hameau, mais de rares bastides et, là-haut, dans les forêts, des maisons blanches plus rares encore"<sup>15</sup>. Plus d'une fois, faute de trouver à proximité un nom pour baptiser les stations du train, il fallut en chercher un assez loin. Ainsi la gare de Cavalière tire le sien d'une ferme située en amont d'un ravin. Et elle n'est pas la seule. "Il n'y avait rien sur la cote avant le chemin de fer : on a du désigner les haltes d'après des habitations lointaines; ainsi.... Pramousquier. Le domaine de ce nom est très haut sur les pentes. De même, plus loin encore, le Canadel."<sup>16</sup> Le mal provenait de ce que l'on était enfermé dans un cercle vicieux. Pas de chemin tant que se perpétua l'économie traditionnelle,

---

<sup>11</sup> IX-; p.7-8 Le mouillage de "Lavandour", écrit Noyon en 1836 (X1-p.44), "est très fréquenté par les pêcheurs. Il sert aussi de refuge aux navires de commerce....Le nombre des bâtiments employés à la pêche a été, en 1835, de 20". Quant au mouillage de Cavalaire" il est fréquenté par les bâtiments de commerce... et par les pêcheurs génois qui s'y établissent dans la belle saison".

<sup>12</sup> II- ; p.285.

<sup>13</sup> 1892. I-; p.136; cf. gravure et note de la page précédente. XV-.

<sup>14</sup> III- ; p.4-5.

<sup>15</sup> II- ; p ; 260 ; III- ; p.12.

<sup>16</sup> III- ; p.4.



parce que ses insuffisances n'avaient point fait éprouver le besoin d'en tracer. Mais cette lacune avait contribué à maintenir au ralenti l'activité. Et lorsque, avec la révolution économique, les moyens de transport modernes auraient pu donner au pays l'occasion de tirer enfin parti de possibilités réelles, l'insignifiance, de ses ressources avait fait attribuer la préférence aux secteurs plus évolués.

Donc, que Millin ne veut pas emprunter la voie de mer soit contraint, devant la carence de la voie de terre, d'avoir recours aux grands moyens - Hyères à Saint-Tropez, observe-t-il en 1807, il n'existe point de route qui soit praticable pour les voitures; nous louâmes des chevaux, nous primes un guide pour nous conduire- "qu'il ait lieu de se plaindre qu'au sortir de la plaine d'Hyères la route cesse d'être frayée et que ce ne soit plus qu'un sentier dont on reconnaît à peine la trace et qui circule à travers ces anfractuosités (les ravins torrentiels)"<sup>17</sup>, passe encore! Il voyage au début du XIXe siècle. Mais lorsque, vers le milieu du siècle, on achève enfin la première route reliant Toulon à Saint-Tropez -c'est la route royale, aujourd'hui nationale n°98 dont le Conseil Général réclame, du reste en vain, le prolongement jusqu'à Fréjus-, si elle améliore les relations entre ces deux points qu'elle réunit sur une distance de 62 kilomètres, elle ne sert de rien au littoral car elle passe au milieu des terres.<sup>18</sup>

Et sur une plus courte distance il ne faut guère avoir le pied marin pour faire à cheval les trois lieues de mauvais chemin contournant le golfe où se font face Saint-Tropez et Sainte-Maxime; on préfère généralement la traversée par bateau qui ne demande qu'un quart d'heure. C'est ainsi que passe Millin en 1807<sup>19</sup>. Et en 1865 encore, "les deux localités communiquent entre elles au moyen de petites embarcations qui vont et viennent d'une rive à l'autre et sur lesquelles on paie 50 centimes de passage"<sup>20</sup>.

Or, dans la seconde moitié du siècle, la situation, loin de s'améliorer, s'aggrave, l'isolement s'accuse, en effet, lorsque dès la réunion du Comté de Nice à la France, le rail est prolongé depuis Toulon-Les Arcs où il était en attente, jusqu'à la frontière italienne. En contournant entre Toulon et Fréjus la montagne par la dépression périphérique intérieure, large et peuplée, au détriment de la côte, où le tracé aurait été au moins aussi long, plus difficile pour l'écartement normal et d'exploitation moins rentable, il hâte une issue inéluctable; car, en attirant à soi les produits qui voyageaient jusqu'alors par mer, il accélère la ruine du cabotage et de la marine à voile, dont les jours étaient, d'ailleurs, comptés par suite de la révolution des transports."Cette région montagne est encore aujourd'hui une des contrées les moins connues de notre territoire, souligne Lenthéric, moins de vingt ans après la construction de la voie ferrée. L'ancienne voie romaine la grande route moderne et le chemin de fer du Marseille à Gênes décrivent autour du massif des Maures une grande courbe et ne pénètrent dans aucun de ses vallons. L'extrême pointe méridionale de la France reste ainsi en dehors du grand courant de la civilisation: elle est de jour en jour plus oubliée."<sup>21</sup>

Si la voie ferrée avait été néfaste su littoral des Maures qui avait pâti d'être rejeté en marge des grands axes de circulation modernes, elle n'avait été d'aucun secours à celui, plus inhospitalier encore, de l'Estérel dont elle épousait pourtant fidèlement la courbe. De plus maigre valeur, il conservait, de surcroît, un caractère de véritable sauvagerie. Le siècle allait s'achever sans même qu'on en possédât une connaissance topographique satisfaisante. La raideur des falaises, le peu de profondeur et l'étroitesse des calanques interdisant l'approche à pied comme en barque, aucune carte, pas plus celles de la marine que les autres, n'était bonne.

---

<sup>17</sup> X- ; p.457-458.

<sup>18</sup> XI- ; p.446.

<sup>19</sup>X-; p.474.

<sup>20</sup> IX- ; p.269.

<sup>21</sup> VII- ; p.269.

La carte d'État-major, qui remontait à 1868, comportait par exemple de notables erreurs.<sup>22</sup> La circulation était nulle. Lorsque Martel qui joua ici le rôle de pionnier, pénètre pour la première fois dans la région du Trayas vers 1877-78, l'antique voie aunélienne dont le tracé était du reste assez mal conservé et facile à perdre passant derrière le massif de Cap-Roux, seul un médiocre sentier de douaniers, bouleversé par les travaux du chemin de fer, longe la mer. Pas d'habitants. La terre et l'eau sont également vides. Par conséquent, pas le moindre aménagement maritime. Excepté le mouillage de Théoule, qui "sert de relâche à la marine royale et à la marine marchande"<sup>23</sup>, seule s'anime parfois la baie d'Agay.

Mais ce n'est que par accident, lorsque la tempête fait rage. Alors, grâce aux excellentes conditions de mouillage et d'abri des cent hectares, dont les fonds ont près de trente mètres et où, la houle du sud-est étant toujours amortie, les navires tiennent en sécurité sur leur ancre: il n'est pas rare de voir plusieurs centaines de tartanes et même de bateaux d'un assez fort tonnage attendre, trois ou quatre jours, le retour du beau temps<sup>24</sup>. Mais il n'existe aucun trafic avec le continent et ce magnifique plan d'eau est sans utilité commerciale. "Sauf pendant les grosses mers du large, alors que la rade se remplit de navires qui accourent à toutes voiles comme des oiseaux chassés par la tempête, la mer est aussi déserte à gay que la terre, écrit en 1880 Lenthéric<sup>25</sup>; l'industrie de la pêche, elle-même, y est tout à fait nulle et aucune barque n'y a son point d'attache. A peine si, de loin en loin, quelque pêcheur de corail, héritier de traditions séculaires, vient y faire des recherches de moins en moins fructueuses. Officiellement et administrativement Agay est une station de Marseille à Nice; mais en réalité rien ne s'y arrête ni marchandises, ni voyageurs. Ce n'est, qu'une rade de refuge momentané pour les marins craintifs et un but d'exploration pour quelques touristes. Ce n'est plus et ce ne sera jamais un lieu de séjour, conclut l'auteur qui n'a décidément pas le "pronostic heureux". Aussi les recoins discrets du rivage sont-ils le paradis des contrebandiers et les récits de leurs exploits dont à Théoule, par exemple, la grotte de Gardanne curait été le théâtre, ne sont sans doute pas entièrement apocryphes. Le passage d'un trafic ferroviaire intense n'avait été d'aucun profit à la lisière méridionale du massif, car les grands trains la parcouraient en étrangers et ne s'arrêtaient nulle part, l'absence de toute vie humaine n'ayant justifié la création que d'une station, celle du Trayas, entre Saint-Raphaël et Cannes<sup>26</sup>. De même qu'au temps où le brigandage lui avait velu sa fâcheuse renommée, l'Estérel est donc un gêneur que l'on franchit au plus vite sans s'y attarder. C'est ainsi que, lors de son premier voyage en 1898, Ardouin-Dumazet, qui vient de parcourir le littoral des Maures dont il dépeint les aspects nouveaux, ne tente point d'y faire un détour<sup>27</sup>. Il se borne à constater de loin, après avoir tiré le chapeau à ces monts "d'une beauté inexprimable", qu'en quittant Saint-Raphaël en direction de l'est jusqu'au golfe de la Napoule "la solitude se fait" et que "rares sont les maisons". A lui seul le partage entre quelques rares communes riveraines très peu nombreuses de la longue frange maritime des deux massifs est un indice du peu de cas que l'on fit de celle-ci jusqu'au renouveau contemporain qui entraîne leur démembrement. Au début de ce siècle encore, sur le front des Maures entre Bormes et Saint-Tropez, ne confinait à la mer que Bormes -Le

---

<sup>22</sup> IV- ; p. 207, E.- A. Martel.

<sup>23</sup> XI- ; p.345.

<sup>24</sup> VII- ; p.369.

<sup>25</sup> VII- ; p.372. Mouillage d'Agay, «Cette rade foraine... sert de relâche contre les tempêtes et l'insulte de l'ennemi et n'est, à proprement parler, qu'une auberge maritime.... Les bâtiments militaires et marchands viennent y relâcher dans les gros temps." XI-; p.45.

<sup>26</sup> Le chemin de fer du littoral a contribué de son coté à l'abandon de pays ; la grande route internationale, dont les lacets serpentent dans les profondeurs de la redoutable montagne, n'a même plus aujourd'hui l'importance d'un sentier. Non seulement tous les voyageurs et toutes les marchandises qui se rendent de France en Italie, mais encore tous les produits locaux qui passent de la vallée de la Siagne dans celle de l'Argens prennent aujourd'hui la voie ferrée. L'Estérel est redevenu un désert ; VII- ; p.366.

<sup>27</sup> II- ; p.296. XV-.

Lavandou est séparé en 1913-, la Môle, le Rayol Canadel est créé en 1949-, Gassin - Cavalaire suit en 1929, Le Croix-Valmer en 1937- et Ramatuelle. Sur le front de l'Estérel, avec Saint-Raphaël qui s'étire par Boulouris, le Dramont, Agay, Anthéor jusqu'au Trayas, on ne compte que Mandelieu dont Théoule se détache seulement un 1929.

## **B.- Les éléments d'une révolution passible.**

Parmi les causes profondes de la conversion, un peu avant la fin du siècle dernier, des rivages de la Basses Provence cristalline et cristallophyllienne à la fonction d'accueil, il faut compter leur beauté et leur climat, ainsi que la proximité contagieuse des villes d'hiver des Alpes-Maritimes qui présentaient déjà des signes de saturation.

Le paysage est également pittoresque le long de ses deux unités, tout en étant original dans chacune d'elle. Aujourd'hui que l'Estérel est tombé dans le domaine public, puisque l'on dénombre sur la route du bord de mer une moyenne quotidienne annuelle de 4.500 voitures environ auprès de la Napoule<sup>28</sup>, il est banal de louer ses formes et surtout ses couleurs, bleus du ciel et de la mer, rouge et vert complémentaires des porphyres et des bois. Mais il faut les imaginer alors que la solitude des rochers et des pins descendant jusqu'aux calanques est absolue. Faute d'hommes et d'eau, règne la végétation naturelle. Le mimosa, introduit à Cannes vers 1860, ne se propage qu'après 1870 dans le massif dont les sols siliceux lui plaisent au point qu'il y devient aussitôt spontané<sup>29</sup>. Ce n'est pas avant la métamorphose des toutes dernières années du siècle que, grâce aux adductions d'eau, se font une petite pince les plantes cultivées, les fleurs d'agrément, qui adoucissent, çà et là, auprès des "villas neuves, l'austérité du manteau végétal indigène<sup>30</sup>. Mais çà et là seulement, si bien qu'en 1909 encore, donc lors de son second voyage, les abords de la gare du Trayas "entourée d'arbres et de plantes qui révèlent ce que pourraient être les plis de l'Estérel s'ils étaient arrosés" attirent l'attention d'Ardouin-Dumazet. "Dans un étroit espace il y a de la vigne, des figuiers, des abricotiers, des artichauts, écrit-il. Ces jardins et le verger sont l'œuvre des gardes forestiers."<sup>31</sup>

Les pentes méridionales des Maures sont moins fermées, moins âpres, plus aimables, Si le rivage n'est pas beaucoup plus habité, les bourgs de l'arrière-pays ne sont pas loin et l'ensemble est beaucoup plus humanisé. En 1898, trop tôt donc pour que l'on puisse imputer au chemin de fer, qui ne date que de quelques années, la responsabilité de son introduction, Ardouin-Dumazet est frappé de le "flore tropicale" de Formes, de ses agaves, de ses Eucalyptus, de ses bouquets de mimosas<sup>32</sup>. Il admire "le plus éclatant des paysage" au long des petites haltes multipliées du Lavandou à Cavalaire. "Les pins et les chênes-lièges avec leurs sous-bois odorants revêtent toutes les pentes et descendent jusqu'à la mer"<sup>33</sup>. En 1909 il peut écrire que la façade maritime des Maures est un "pays encore à demi solitaire, malgré sa splendeur triomphale" et que ses côtes ignorées sont divinement belles".<sup>34</sup> Lanthéric avait déjà été séduit par la luxuriance de la végétation du golfe de Saint-Tropez où les ruisseaux coulent entre deux haies épaisses de lauriers roses<sup>35</sup>.

<sup>28</sup> Chiffre communiqué par les Ponts & Chaussées de Nice. Service de M. Reynaud.

<sup>29</sup> A.L. Giuglaris. La Riviera et ses fleurs, dans le Comté de Nice, 1945, P.47-67.

<sup>30</sup> III-; des villas "ensevelies sous les fleurs», à Anthéor (p.117-118); "entourées de beaux jardins fleuris", à Théoule (p.155). C'est à M. Gardenq, dont la fille, le jour de l'inauguration de la Corniche en avril 1903, offrit, à la limite des deux départements du Var et des Alpes-Maritimes, un superbe bouquet à la Comtesse de Torby que l'Estérel dut sa première exploitation florale. XIV-; avril 1903, P.145.

<sup>31</sup> III- ; p. 121.

<sup>32</sup> II- ; p.254-255. L'influence d'Hyères est manifeste: on y mentionne les primeurs I-;p.136.

<sup>33</sup> II- ; II- ; p. 260.261.

<sup>34</sup> III- ; p.2.

<sup>35</sup> II- ; p. 296 ;

Mais la carte maîtresse de la côte du Var réside bien plus encore dans les affinités climatiques qui la rapprochent de celle des Alpes-Maritimes. Sans être généralement aussi bien protégée des vents froids que cette dernière, elle ne s'en apparente pas moins à elle par des moyennes de température diurnes élevées en saison froide et surtout grâce à une insolation très satisfaisante. Aussi, à une époque où les médecins et leurs malades qui constituent la clientèle des stations riveraines de la méditerranée n'y conçoivent pas de vie de saison autrement que sous la forme d'une saison d'hiver, l'objectif que se propose le littoral des Maures et de l'Estérel est de drainer à soi un peu de l'activité du littoral niçois en devenant le siège de résidences d'hiver. Et c'est pourquoi, en 1898, Ardoin-Dumazet constate que Sainte-Maxime "abrité du mistral qui souffle souvent sur Saint-Tropez... attire davantage les visiteurs" et il ajoute que "en cette saison (c'est le mois d'août), Sainte-Maxime, désertée, n'a guère d'attraits pour le voyageur"<sup>36</sup>.

La seconde raison du succès découle d'un processus analogue au phénomène biologique de l'osmose. Il était fatal qu'au départ de Nice la fonction de saison, après Cannes (1830), puis Menton, Monaco et le Riviera dei Fiori d'un côté et Saint-Raphaël de l'autre (1860) gagnât enfin un secteur plus lointain, doué de vertus égales, mais encore vierge. Ce mouvement de transfusion fut en même temps provoqué et spontané.

Qu'il y ait eu inspiration et surtout apport de capitaux extérieurs, c'était inévitable. Dans l'Estérel particulièrement, où être à la porte de Cannes et de Saint-Raphaël était un atout-maitre. Aussi y assiste-t-on, aux confins occidentaux des Alpes-Maritimes, près d'un demi-siècle avant qu'il y ait une route, aux prémices des transformations futures. Et, en 1865, celles-ci paraissent déjà si inévitables à Lubenski qu'il ne manifeste à leur propos aucun doute, contrairement à l'incrédulité qu'il affiche à l'égard des illusions dont on se berce alors à Saint-Tropez. Ayant contourné l'anse de Théoule et passé le pont de la Rogue, il note en vue du Château de la Napoule "Sur les flancs de cette montagne qui s'avance dans la mer et forme l'un des côtés du golfe de Cannes, on verra avec le temps s'élever des villages et des villes. Une très considérable quantité de terrains vint, en effet, d'être acquise sur ce point, et certes on ne pourra pas manquer de trouver dans les différentes sinuosités de ce rivage des abris qui seront de vraies serres chaudes pour les valétudinaires."<sup>37</sup> Et moins de vingt ans après, nous pouvons relever précisément ici une des combinaisons échafaudées par des affairistes manœuvrant sur une grande échelle la publicité : en 1883, les fondateurs de la Société des terrains de Théoule prévoient, pour l'inauguration de la gare dans les premiers jours de juillet, "une réunion à la fois champêtre et mondaine" avec un banquet de 80 couverts, des régates, des joutes sur l'eau, des feux d'artifice et une fête vénitienne afin de régaler leurs invités de Nice pour lesquels ils font réserver des wagons de première.<sup>38</sup>

Dans les Maures, les dirigeants de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-France "qui a tant fait parler d'elle dans les milieux politiques et parlementaires", sous-entendu d'un contemporain qui laisse supposer bien des choses, n'étaient pas purs de toute arrière-pensée et ils n'avaient pas exclusivement pour objectif l'intérêt public<sup>39</sup>.

Mais il y a plus. Le terrain est doublement préparé. Sur place, l'opinion est dans un état de réceptivité, on peut dire dans l'état de grâce propre aux conversions et elle attend le miracle. L'acte de foi dans les destinées du pays est un sentiment diffus, mais général et tenace. Cette prise de conscience possible est dans l'air très tôt puisqu'en 1865, alors que Saint-Raphaël entre à peine dans la carrière, Saint-Tropez, que Pourtant rien n'y prédispose

---

<sup>36</sup>II- ; p.282-283-284. Voir IX-. Passim, p. 1-157.

<sup>37</sup> IX- ; p.47.

<sup>38</sup> L'avenir des Alpes-Maritimes, hebdomadaire, 30 juin 1883.

<sup>39</sup>XIII-; 8<sup>e</sup> série, p.25; ibid., p. 32. L'expérience du terminus de Cavalaire qui, d'ailleurs, se solde par un échec, est symptomatique.

manifeste déjà l'intention de l'y suivre. "Les habitants n'ambitionnent pas moins la faveur de devenir une station d'hiver pour le séjour des étrangers, écrit alors Lubanski surpris que l'on puisse y rêver d'un sort aussi glorieux; ils réclament, à cet effet, la construction d'une route carrossable reliant leur ville à celle de Fréjus. Ne devraient-ils pas commencer d'abord par faire nettoyer leurs rues et restaurer leurs habitations ?"<sup>40</sup> A Agay, mêmes espérances dont se fait l'écho Lenthéric chez qui elles éveillent un scepticisme moins nuancé encore "On doit même regarder comme tout à fait chimériques les espérances de quelques propriétaires qui voudraient voir s'élever, sur cette côte abrupte, déserte et qui n'est après tout qu'une gorge entourée de rocs escarpés et complètement privée d'horizon, des villas de plaisance aussi recherchées que les châteaux et les hôtels, :sur les plages largement développées de Cannes, de Nice ou de Menton " assure-t-il en 1880<sup>41</sup>.

A cette mentalité qui rend l'indigène perméable aux nouveautés répond celle d'une fraction des habitués de stations à la mode qui constituent une clientèle en Puissance, car à l'image de leur chef de file, Alphonse Karr, abandonnant Nice en 1864 pour faire retraite à Saint-Raphaël, ils sont candidats éventuels à une résidence aussi attrayante mais plus paisible. Évoquons le spéléologue Martel, dont la carte commentée de 1897 contribua beaucoup à tirer l'Estérel du néant. Il se félicite alors de pouvoir, à l'abri des mondanités niçoises et monégasques s'y reposer chaque année au Trayas dont le nom lui-même était inconnu lorsqu'il y pénétra pour la première fois vingt ans plus tôt en s'y fixant au "petit hôtel Subo (à la Réserve), séjour enchanteur pour les amis de la quiétude et de la belle nature."<sup>42</sup>

En bref, pour démentir Lenthéric, qui n'a pas le pronostic heureux, ou Lubanski, les arguments ne manquent pas. Voici comment en termes mesurés s'exprime plus justement, alors que le pays est "peu parcouru encore" et que commencent tout juste les premiers tressaillements d'une vie nouvelle, un observateur plus avisé dont nous mettrons sans cesse la sagacité à contribution "L'abandon ne saurait éternellement durer. Cette sorte d'Afrique de la Provence a un climat trop chaud et trop sec pour que des stations d'hivernants ne se créent .es dans les vallées lorsque la Côte d'Azur aura perdu tout caractère de campagne par la soudure, si prochaine, des villes de luxe qui s'échelonnent d'Antibes à Menton. Il y a là une véritable réserve pour le séjour des malades et des gens simplement frileux"<sup>43</sup>. Ce n'était pas un mince encouragement que d'avoir sous les yeux l'exemple de deux cités qui avaient fait leur chemin, l'une depuis longtemps - c'est Hyères- l'autre depuis une date très récente - c'est Saint-Raphaël la tentation était grande de suivre leurs traces. Hyères fut avec Nice la doyenne des villes de saison à l'est de Marseille. Elle offre, à la veille de la Révolution, des conditions d'accueil qui lui permettent de renouer avec la tradition dès le retour de la paix et elle compte, à la fin du siècle dernier plus de cent ans de succès<sup>44</sup>. Le cas de Saint-Raphaël était encore plus probant.

---

<sup>40</sup> IX- ; p.9.

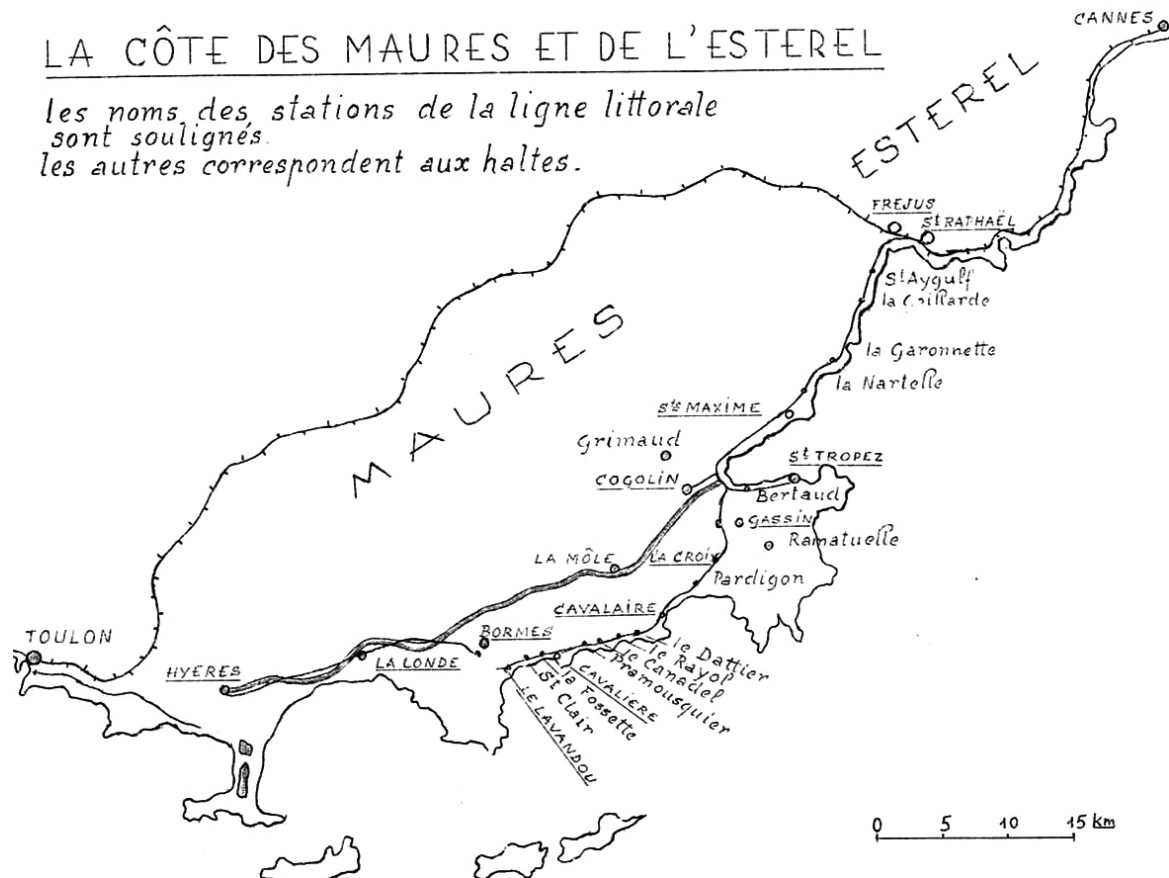
<sup>41</sup> VII- ; p.371.

<sup>42</sup> IV-.

<sup>43</sup> III- ; p.221-222.

<sup>44</sup>Je n'ai rien à ajouter à ce qu'expose à ce sujet de Marc Boyer (Hyères, station d'hivernants au XIXe siècle, Provence Histor., T. XII, p.139-165), sinon que je n'ai trouvé aucun élément autre permettant de dater les débuts de la ville de saison. En 1709, le Dictionnaire géographique de l'Encyclopédie méthodique écrit (tome II, p.6) "Hyères...Aujourd'hui que ce port est comblé et à deux cents pas de la mer, la ville est peu de chose. Elle est arrosée par les eaux d'une fontaine abondante, très utile aux oranges qui garnissent en bas les jardins. Ses environs sont délicieux par l'excellence et l'abondance de ses fruits. C'est le plus beau-ciel de la France et le pays le plus agréable et le plus varié...". Je rappelle également l'opinion de Deluc, de Genève, 1775, citée par Denis (Hyères ancien et moderne, 4e édit. un peu après 1880, p.638). "Plusieurs personnes malades se rendent, d'autres pays, dans ce canton favorable...pour y chercher quelque adoucissement à leurs maux dans cette saison rigoureuse."

La seconde moitié du siècle était déjà entamée et l'on n'avait parlé de cette modeste escale<sup>45</sup> qu'à propos du débarquement de Bonaparte de retour d'Égypte en 1799 puis de son



embarquement pour l'île d'Elbe en 1814, et encore son nom éveillait-il si peu d'écho qu'on avait souvent attribué à Fréjus ces événements. Or à partir de 1860 la fonction d'accueil s'épanouit. Quelques fortes individualités sont à la source de ce mouvement : Alphonse Karr, qui en 1864, abandonne Nice où il s'était exilé après le coup d'État du 2 décembre, se chargea de la partie sentimentale; Félix Martin ingénieur en chef du P.L.M., "distingué, intelligent, actif, remuant, entreprenant", bras droit de Freycinet, ancien chef de l'exploitation des Chemins de fer du Midi, qui devient maire, et Ortolan qui, très fort en mécanique et très estimé des mathématiciens, avait rendu de grands services à la marine, s'occupèrent des choses sérieuses. Il ne faut naturellement pas méconnaître l'ouverture entre 1861 et 1863, de la voie ferrée des Arcs à Cannes concordant par une coïncidence qui n'est pas fortuite, avec le démarrage de la station. Et c'est ainsi que, vingt ans après, l'ancien village, auprès duquel s'étend, au delà de la voie ferrée qui l'en sépare, un quartier neuf, le quartier des étrangers avec les principaux hôtels, s'est mué "en une petite ville coquette et élégante, percée de beaux boulevards, éclairée à la lumière électrique et alimentée par des fontaines abondantes (saison 1886)".<sup>46</sup>

<sup>45</sup> On embarque à St-Raphaël des peignes de cannes, des planches pour les caisses d'emballage, des bois à brûler, des salaisons, des verres, des bouteilles. et on y apporte du sel, du blé et des soudes factices". En 1835, 662 bateaux reçus ou expédiés; 6080 tonneaux importés ou exportés; 35 bâtiments de pêche. XI-; p.45. J'insiste peu sur Saint-Raphaël qui est une station déjà lancée lorsque démarre le reste du littoral, à l'ouest comme à l'est.

<sup>46</sup> Guide Conty. P. 110. L'Avant-Garde, hebdomadaire, 21 août 1898 "La terre rouge de Saint-Raphaël (Var)" Ce petit journal niçois nationaliste et réactionnaire faisant allusion à la bauxite, exploitée par l'Allemagne, assure qu'Alphonse Karr "très fort en minéralogie...sut apprécier la valeur de la terre rouge ou bauxite".

Cependant les raisons au succès qui viennent d'être énumérées étaient latentes et auraient pu longtemps encore demeurer virtuelles si n'était survenue, au tournant des deux siècles, l'ouverture coup sur coup, en moins de quinze ans sur Littoral des deux massifs, de communications commodes, ce qui clôt l'âge de sa stagnation et donne le départ à sa renaissance. Mais, tandis que, d'un côté, on a recours à un moyen de locomotion classique qui sera bientôt dépassé, de l'autre, on adopte la solution de l'avenir. Le moment est donc venu de déterminer les circonstances de ce passage du passé au présent, qui se traduit par l'éclosion d'une fonction neuve grâce à laquelle le pays se métamorphosera.

### **C- La rupture avec le passé et ses premières incidences.-**

Également attardées dans des cadres surannés et prisonnières de formules d'existence archaïques, les deux unités littorales voisines en sortent presque en même temps et dans des conditions très semblables pour faire leurs premiers pas dans une voie nouvelle. .

Les Maures furent les premiers à tenter l'expérience. Le 4 août 1890 fut ouvert au public un chemin de fer à voie étroite reliant par le bord de mer Hyères, tête de ligne qu'il était prévu de reporter à Toulon, et Saint-Raphaël sur une longueur de 95 kilomètres , supérieure de 7 kilomètres à celle du trajet de l'intérieur par le P.L.M.. Tolérant, comme tous les chemins de fer d'intérêt local, des courbes d'un plus petit rayon et des rampes plus accentuées que celles de l'écartement normal, le tortillard était l'instrument idéal pour assurer la desserte d'une contrée déshéritée. Percant en tunnel les principaux promontoires, il épousait, le plus souvent, les sinuosités et les inégalités du relief pour serrer la côte de près, notamment entre le Lavandou et Cavalaire où il circulait presque toujours en vue de la mer<sup>47</sup> . Il s'arrêtait, à dessein, fréquemment. Le chemin de fer a multiplié les arrêts pour amener la vie sur ces rivages oubliés", remarque en 1998, Ardouin-Dumazet<sup>48</sup> . On pouvait descendre en des points écartés, jusqu'alors confinés dans un isolement total grâce à ses douze stations et surtout à ses haltes multiples qui, simplement édifiées et entretenues sans grands frais, s'égaillaient en pleine nature.

Dans l'Estérel le rôle bienfaisant du petit train des Maures fut, quinze ans plus tard à peine, tenu par la route dont la percée coïncide avec la renaissance du mode de locomotion qui, après une éclipse d'un demi-siècle, était à la veille de reprendre la place que lui avait ravie le rail. L'évènement symbolique y fut l'ouverture au printemps 1903 de la Corniche de l'Estérel, aussitôt baptisée par les touristes Corniche d'Or. Elle fut construite en deux ans grâce à l'action conjuguée d'individualités et de collectivités idées par des mobiles contradictoires. La ténacité du Président-fondateur du Touring-Club de France, Abel Ballif, est celle du Théoulien qui vient finir ses jours au pays natal en 1934<sup>49</sup> .

L'initiative, prise par la ville de Saint-Rachel, et la compréhension du P.L.M. qui facilita la tâche; procédent d'un but plus terre à terre. On ne regarda pas à la dépense : pour les 43 kilomètres reliant Cannes à Saint-Raphaël on avait prévu 300.000 francs et il en couta le double. L'inauguration solennelle nit lieu le 11 avril 1903<sup>50</sup>. Tout fut mis en œuvre pour lui donner le plus d'éclat possible. Toutes les personnalités politiques régionales furent invitées ainsi que plusieurs notabilités étrangères de Cannes, parmi lesquelles le grand duc Michel de Russie et le comtesse Terby. Le président Loubet, insistent pour qu'une dérogation fut consentie aux usages, se fit représenter par un capitaine de vaisseau, faveur exceptionnelle qui

<sup>47</sup> I-; p.133-134. L'initiative en revient à Félix Martin, polytechnicien, directeur de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France.

<sup>48</sup> II- ; p.260-261. "Pas une auberge, pas la moindre buvette. Aucun abri que la salle commune de la gare encombrée de colis", dit-il de la halte de la Gaillarde située au fond d'une petite anse de la côte. B.285.

<sup>49</sup> A la villa Saint-Camille; il fut enterré eu cimetière de Théoule. Pour cette personnalité, cf. brochure-guide vendue à Théoule "La table du Touring-Club".

<sup>50</sup>XIV-; compte-rendu détaillé dans l'Éclaireur de Nice, samedi 11 et dimanche12 avril 1903.

souleva un problème de protocole et fit l'objet d'un examen particulier par suite du précédent qu'elle créait, le chef de l'État n'ayant jamais été représenté en province dans une cérémonie quelconque. Le rendez-vous fut fixé près de la gare de Saint-Raphaël à une heure. On prévoyait une centaine d'automobiles, les cyclistes des diverses sociétés régionales, les membres du Touring-Club. Le défilé devait commencer à 2 heures pour gagner Cannes où aurait lieu le banquet. Le programme fut réalisé point par point. Dès le matin, Saint-Raphaël s'anime. Le ministre arrivé par le train, le caravane s'ébranle, les voitures se succédant à quelques mètres dans un nuage de poussière entre les curieux qui font la haie et photographient à l'envi, en tête le ministre, le grand duc et la comtesse dans le magnifique berline du baron Van Zuylen de Nyvelt, président de l'A.C.F., puis les officiels, des journalistes de l'Illustration, de l'Écho de Paris, des envoyés spéciaux du petit Journal, chi Journal, du Gil Blas, etc..., enfin les cyclistes. Au petit pont jeté sur l'Agay, brève émotion : "Le virage est brusque et Monsieur le Ministre, ne lui en déplaise, nous entraîne à belle allure Par moments, et en dépit des règlements, nous faisons du quarante à l'heure, dépassant assez joliment comme on voit, la vitesse autorisée sur route". Avant le Trayas on double les derniers landaus, partis de Saint-Raphaël une heure et demie plus tôt, pavoisés de drapeaux, avec "ceux des invités qui ont préféré ce moyen de locomotion un peu archaïque, mais plus sar à leurs yeux" Et c'est l'arrivée, le banquet, les discours. Il n'y eut pas d'accident. La réussite avait donc été complète.

C'est que l'œuvre venait à son heure, qui était celle de l'automobile. L'affluence des voitures y avait été telle que le ministre put parler de "rendez-vous de l'automobilisme mondial". On en pointa 184 à la Napoule et les Automobile-Clubs et les "voituristes" présents -le président de l'Automobile-Club de France les membres des Automobile-Clubs de la région de Nice, d'Hyères, du Var, d'Avignon de Lyon et de Dijon- méritèrent une mention spéciale "Nous ne pensons pas que jamais circonstance de ce genre ait réuni un pareil nombre de véhicules et, à ce point de vue, l'inauguration de la Corniche de l'Estérel a été une manifestation automobile extraordinaire". Les dimanche 12, lundi 13 et mardi 14, on compte près de 800 voitures sur le nouvel itinéraire. Le succès avait dépassé les espérances de son promoteur qui dénonce les excès de vitesse et gourmande leurs auteurs. "Malheureusement, déplore-t-il, nos voituristes font cela comme une étape en Beauce. Ils vont de Cannes à Saint-Raphaël et vice-versa. 43 kilomètres à abattre en une heure et demie, à petite allure, juste le temps d'entrevoir le paysage, les sites et... ça y est! ... Eh! bien non, ça n'y est pas et vous n'avez rien vu! La route est le moyen, conseille-t-il; l'Estérel est le but." L'évènement avait donc été spectaculaire et promettait d'avoir des suites heureuses. D'autant plus qu'entraîné par l'exemple, le P.L.M., afin de faciliter les excursions, fuit arrêter au Trayas, où il arrive vers 9 h, 20, l'express qui part de Nice à 8 h 20 et de Cannes à 9 h 07. C'était combler une lacune, l'omnibus qui arrivait vers midi ne permettant que de déjeuner et de faire une petite promenade avant le retour<sup>51</sup>. Ainsi, de 1890 à 1903, tout le littoral de la Busse Provence hercynienne avait été doté de l'équipement qui lui avait jusqu'alors fait défaut.

Il reste à répondre à une dernière question. Quelles furent les conséquences de la mise un service des nouvelles voies de communication ? Je considérerai successivement le cas des Maures, puis celui de l'Estérel. Dans les Maures on sait que l'opinion attendait du train qu'il ranimât l'économie languissante en implantant le tourisme jusqu'alors pratiquement inexistant<sup>52</sup>. Tel fut bien, en effet, son résultat principal. Aussi, sans m'interdire d'évoquer comment il relança d'autres activités, par exemple en donnant un coup de fouet éphémère

---

<sup>51</sup> XIV-.

<sup>52</sup>Je passerai rapidement. On annonce, en effet, un travail géographique (Méditerranée, avril-juin 1963. Recherches sur le tourisme, M. Wolkowitsch, p.68, note 2, Études en cours "Le tourisme sur la côte des Maures"), avec lequel cet article n'a pas l'intention de faire double emploi. D'autre part, je ne reprendrai pas ce qui a été écrit sur la région de Cavalaire-Saint-Tropez (cf.XII). Me bornant à utiliser mes propres sources.



d'ailleurs, au trafic maritime, ou en imprimant une impulsion, durable elle, à la mise en valeur du sol par l'extension des cultures, m'attacherai-je, avant tout, à retenir son efficacité dans ce domaine. Pour cela j'ai un guide sûr dans les deux relations de voyage que publie, à point nommé, Ardouin-Dumazet. La première, en 1898, révèle, alors que l'exploitation de la ligne remonte à moins de dix ans, les incertitudes du début; la seconde, en 1909, fait le point des acquisitions après la stabilisation des dix enflées suivantes. De la comparaison entre ses deux versions, il ressort que le succès fut rapide, mais qu'il ne fut pas foudroyant. Le bilan des premières années est largement positif. C'est un foisonnement d'initiatives, non seulement à l'ouest et à l'est, où Bormes et Sainte-Maxime sont plus sensibles aux influences proches d'Hyères et de Saint-Raphaël, mais également ailleurs. Les esprits étaient mûrs pour une expérience que des intérêts financiers puissants étaient prêts à tenter. C'est manifeste, par exemple, Cavalaire où l'on discerne, nous le verrons bientôt, toutes les manifestations d'une entreprise spéculative complexe. Mais on avait vu trop grand et, à Bormes comme à Sainte-Maxime, le cadre que l'on a tracé ne se remplit pas. Il y a stagnation. Le mouvement ne soutient pas son rythme et il n'est même pas exempt de mécomptes puisque nous apprenons d'une autre source contemporaine que "dans sa hâte à escompter Cavalaire comme une station d'hiver la Compagnie du Sud-France a fait construire un hôtel. Terminus qui n'a pas réussi"<sup>53</sup>. Que les résultats acquis pendant le quart de siècle précédant la première guerre mondiale qui clôt une époque soient limités, l'expression d'Ardouin, Dumazet le prouve, qualifiant en 1909 de "grosse ville pour ce versant des Maures"<sup>54</sup> le Lavandou, toujours simple quartier maritime, point encore séparé de Bormes, dont la population n'excède guère 800 âmes.

La cause, c'est que l'offre dépasse la demande. Cette dernière, c'est la clientèle d'hiver : or elle n'est pas indéfiniment extensible et c'est pourquoi, faute de détrôner les reines de la Côte d'Azur, il faut se contenter de reliefs. Ardouin Dumazet voit juste quand il analyse les raisons du demi-succès des "vastes ambitions de Cavalaire. "Cannes, Nice et leurs voisines, écrit-il-en. 1898"<sup>55</sup>, ont pris un trop grand essor pour que cet admirable coin de rivage puisse lutter avec elles. Cependant l'or a fait bien des merveilles, il pourra peut-être changer en cité des Mille et une Nuits ce vaste et tranquille hémicycle de hauteurs où les palmiers et des orangers disent déjà la douceur du climat. En attendant l'accomplissement de ces destinées, le pays se colonise." Nous retrouverons plus loin la fin de ce texte.

Suivons donc notre consciencieux observateur eu cours de ses deux voyages. Il aborde la côte par l'ouest. Voici en 1898, Bormes "dont le doux climat devrait faire une exquise station hivernale, et qui reste ignorée...En vain Bormes a un plan d'alignement; à côté du vieux bourg, il a tracé des avenues et des boulevards, les villas et les hôtels ne sont point venus encore."<sup>56</sup> Et voici, en 1909, Bormes "dont le doux climat fait une exquise station hivernale, trop peu connue de la foule, malgré... ses hôtels, dont un considérable, l'hôtel des Pavillons... Les villas sont rares encore"<sup>57</sup>. Il y a une nuance. Des velléités de 1898 on est passé aux réalisations. Mais le vêtement était taillé trop ample.

Que penser des prétentions du Lavandou qui tombèrent, d'ailleurs, à plat puisqu'elles sont exposées en termes à peu près identiques en 1898 et en 1909 ? "Si Bormes veut devenir une station hivernale, son faubourg s'efforce de se transformer en ville de bains. Le succès n'est pas encore venu et le Lavandou reste un petit village de pêcheurs endormi sous de beaux platanes."<sup>58</sup> On sait que tous les essais antérieurs à l'entre-deux guerres 1919-39 pour lancer

---

<sup>53</sup> XIII-; 8e série; p.32.

<sup>54</sup> III- ; p.13.

<sup>55</sup> II- ; p.261-262.

<sup>56</sup> II- ; p.254-255 ;

<sup>57</sup> III- ; p.6.

<sup>58</sup>II-; p.259-260. Ruat (8e série, p.36) confirme, à la même époque, que le Lavandou section de Dormes "habité seulement par des marins et des bouchonniers», est une "Poignée d'habitations bordant la courbe des vagues avec des filets qui sèchent sur la plage."

un Deauville de le Côte d'Azur passèrent pour des excentricités et firent long feu, mais que, par contre sur la Riviera dei Fiori, Alassio eut, de bonne heure, une saison double, la foule des estivants italiens attirés par glus belle plage de sable qui soit entre Marseille et Gênes succédant par roulement aux hivernants anglais<sup>59</sup>. Il est douteux que le Lavandou rêvât des lauriers de la cité ligure et il est probable qu'on s'y serait contenté de participer à l'animation plus modeste des petits ports promus à la dignité de stations balnéaires à l'usage des grandes agglomérations urbaines voisines, phocéenne ou toulonnaise, comme les Lègues, tien connu des Marseillais "car presque tous les chalets y sont occupés par eux"<sup>60</sup>, ou Bandol, petit trou pas cher, doté déjà de deux hôtels confortables et d'appartements meublés, ou Sanary, en passe de devenir son émule par la grâce de son bienfaiteur Michel Pacha, le créateur de Tamaris<sup>61</sup>. En attendant, l'écart qui a plus que triplé en 60 ans, passant à 521 habitants en 1901 et à 776 en 1906 est devenu assez considérable pour que, peu après la mort du compositeur Ernest Reyer (1909) qui avait été l'un des artisans de sa notoriété, il soit érigé en commune indépendante de Bormes.<sup>62</sup> Du Lavandou à Cavalaire l'étranger boude encore. En 1898, la Fossette, Cavalaire, Pramouquier, le Canadel, le Dattier, Cavalaire sont autant de "petites haltes qui ne descendent et ne montent guère de voyageurs."<sup>63</sup> Dix ans plus tard, le bilan est vite fait : à Saint-Clair, "une poignée de jolies demeures" domine la plage<sup>64</sup>, à Cavalaire, où il n'y toujours rien au bord de mer, "un restaurant avoisine la gare, des villas, des logis de cultivateurs animent ce qui était, il y a peu de temps, l'absolue solitude."<sup>65</sup> En revanche, la colonisation agricole enregistre des gains avec l'apparition de la culture florale : il existe, dès avant la fin du siècle, des champs de roses à Cavalaire et à Pramouquier.<sup>66</sup> Un peu plus loin, à Cavalaire, où l'on s'agite beaucoup et où l'implantation touristique s'associe également à la mise en valeur du sel, les résultats sont mitigés. "Cette baie bordée de sable fin pendant près d'une lieue a de vastes ambitions", remarque en 1898 Ardouin-Dumazet qui y relève la présence d'un hôtel, de quelques villas, "embryon d'une station naissante", mais surtout des huttes de branchages servant d'auberges. "En attendant l'accomplissement de ces destinées, le pays se colonise, ajoute-t-il. La grande dépression entre les maures et le massif de collines de Saint-Tropez se couvre de villas qui sont en même temps de grandes exploitation agricoles. Il y a des vignobles immenses, bien entretenus, jusqu'au sommet du coteau sur lequel se dresse l'amphithéâtral village de Gassin"<sup>67</sup>. En 1909, sur la plage, les villas devenues assez nombreuses, des hôtels et toujours les guinguettes de branchages, quelques rustiques cabanes de douaniers couvertes on chaume composent, avec celles des pêcheurs, "un commencement de bourgade" a côté du hameau qui a poussé un peu plus à l'ouest après de la gare<sup>68</sup>. Au voisinage immédiat de celui-ci, la Société Marseillaise a acquis

<sup>59</sup> VIII-.

<sup>60</sup> XIII- ; 3<sup>e</sup> série ; p.44.

<sup>61</sup> XIII-;5e série-;p.31-32.Bandol: hôtel de la Ville et Grand Hôtel des Bains; "un certain nombre d'appartements meublés de 60 à 100fr par mois pour un étage de 4 pièces et quelquefois une maison entière pour le même prix". Ibid.;p. 32-33; Sanary: "elle cherche à devenir station balnéaire et elle y parvient".

<sup>62</sup> XV- 1909; le Petit-Var: 10 janv., p.2, bulletin de santé très pessimiste; 13 janv.,1ere page, bulletin annonçant que Georges Leygues, ancien ministre de la Marine; est venu prendre des nouvelles avant de regagner Paris; 16 janv., notice nécrologique de deux demi-colonnes en 1ere page: c'est le Docteur Donadieu qui, dans son ouvrage sur le "Côte des maures"(p.108), attribue à Reyer la paternité du Lavandou.

<sup>63</sup> II- ; p.260-261.

<sup>64</sup> III- ; p.13.

<sup>65</sup> III- ; p.14.

<sup>66</sup>"Un horticulteur hardi a planté un vaste champ de roses thé et de roses rouges."II-;p.260-261. A Pramouquier Ruat signale également: «La culture des roses est ici toute nouvelle et il nous souvient d'un certain lundi de Pentecôte en 1897 et il fut offert à 17 excursionnistes marseillais une véritable cargaison de fleurs odorantes" XIII-, 8e série; p.35. Ibid. "On commence à voir quelques natures de primeurs sur les coteaux qui descendent du Don de Bormes en pente douce; légumes et fruits sont d'une précocité extraordinaire."

<sup>67</sup>II- ; p.261-262.

<sup>68</sup> XIII- ; 8<sup>e</sup> série- ; p.22.

les terrains dits "Montaigu". Il est aussi question d'établir, avec l'appui des sommités scientifiques de Paris, une villégiature de savants, de littérateurs et d'artistes dans la propriété Berger-Germondy<sup>69</sup>. Mais surtout; grâce à Lyon qui a jeté son dévolu sur le coin, il d'y développe la classique résidence d'hiver, tandis qu'en même temps il s'y constitue une importante exploitation agricole. En effet, une société lyonnaise ayant acheté le magnifique domaine de la Croix de Cavalaire, elle y plante d'abord un vignoble de 136 hectares donnant un vin de bouquet spécial apprécié, puis elle y aménage l'ancien château de Pardigon en villa commune, "une sorte de family hôtel", pour les hôtes lyonnais attirés par un climat que leur vantent leurs médecins, lyonnais aussi<sup>70</sup>. Ardouin-Dumazet, dans sa seconde édition, oppose à Gassin, campé sur les collines de Ramatuelle, la Croix, comme un contraste entre le passé et le présent<sup>71</sup>. Cependant le pays reste calme. On connaît le sort du Terminus qui a du fermer ses portes et, au château Foncin, qui est à 4 kilomètres de la pointe de la Chappe, l'inspecteur général s'approvisionne par colis postaux à la gare du Dattier et il va sur la route faire ses provisions de ménage chez les épiciers de Cavalaire<sup>72</sup>.

Sur les bords du golfe de Grimaud la soudure est délicate entre l'économie moribonde d'autrefois et celle de demain. Le chemin de fer côtier a redonné quelque souffle aux ports qui s'asphyxiaient. A Saint-Tropez, après la baisse du trafic s'amorce une courbe ascendante. En 1898 Ardouin-Dumazet observe que le mouvement est "assez considérable encore" avec 732 navires à l'entrée et à la sortie, soit 49.792 tonnes. C'est beaucoup en face des 10.000 tonnes de la période la plus sombre que l'on avait connue peu auparavant. En 1909, le vent est à l'optimisme car en 1906 on enregistre plus de 54.000 tonnes, soit près de 500 navires entrés et autant sortis<sup>73</sup>. Pour Sainte-Maxime, Ardouin-Dumazet reprend exactement les mêmes termes à dix ans d'intervalle, citant à l'appui le chiffre des navires de 1907 qui dépasse un peu celui de 1896 : 273 (143 entrés et 130 sortis jugeant respectivement 6615 et 6519 tonneaux) contre 248<sup>74</sup>. Cependant un tel redressement ne peut être que passager car il repose sur des formules économiques périmées. Or les convoitises qui, dans le domaine de la fonction hospitalière, sont aigues, ne se réalisent guère à Saint-Tropez, Ardouin-Dumazet mentionnant en 1898 qu'elle est de plus en plus visitée par les riches hivernants de Saint-Raphaël et de Cannes, en attendant l'heure soit elle prendra à son tour le rang qui lui est du parmi les grandes stations de la Méditerranée" ne retient donc que des velléités<sup>75</sup>. De même à Sainte-Maxime qui lui inspire les réflexions suivante "Au dessus des près se dressent les Maures, riantes ici avec les villas semées dans les pins, indices d'une transformation prochaine du Golfe en pays d'hivernants. Déjà une ville de repos a surgi; c'est l'ancien village de Sainte-Maxime. Abrisé du mistral qui souffle souvent sur Saint-Tropez, il attire davantage les visiteurs.... Mais la ville, malgré ses

---

<sup>69</sup> XIII- ; 8<sup>e</sup> série- ; p.22.

<sup>70</sup>XIII- ; 8e série-;p.30."A l'endroit où le chemin de fer quitte les bords baie pour s'élever sur le seuil conduisant au golfe de Saint-Tropez, précise Dumazet en 1909, la halte de Pardigon a fait naître un hôtel, somptueusement entouré de mimosas et de palmiers. Plus loin, toute la plaine en hémicycle e été mise en valeur; c'est un vignoble magnifique, percé de grandes allées, parsemé de villas, entouré de parcs, avec de grands hôtels sorte de phalanstère dont les habitants sont des Lyonnais ayant acquis en commun le vaste domaine étendu jusqu'à la mer....Il y a une vingtaine d'années c'était la sauvagerie des maquis; maintenant la Croix-de Cavalaire est une station hivernale opulente, pourvue du confort le plus raffiné".

<sup>71</sup> III- ; p.17-18.

<sup>72</sup> XIII- ; 8<sup>e</sup> série- ; p.33.

<sup>73</sup> II-;p. 265, note 1 ; III -p.73-76. "Ces chiffres sont intéressants car on admet bénévolement la décadence de Saint-Tropez....Mais la petite ligne d'Hyères à Saint-Raphaël et l'embranchement de St-Tropez à Cogolin lui ont donné presque tout le trafic des Maures..., malgré la distance, Collobrières l'utilise pour ses expéditions Les matériaux à bâtir extraits aux environs, les vins et les bois sont les principales marchandises expédiées. Quand fonctionne la manufacture de câbles télégraphiques des Canebières et ce fut le cas en 1906 où l'on compta 3628 tonnes dues à cet établissement, le mouvement s'accroît fortement."

<sup>74</sup>II-; p.283-284, note 1; III-; p.89, note 1.

<sup>75</sup> II- ; p.265.

grands hôtels, est bien menue encore; on a tracé tout autour d'elle dans les bois et les maquis le plan d'une nouvelle cité de Cannes: les constructeurs ne sont point venus encore. Rien d'étrange comme ces longues avenues de Guerrevieille que ne borde aucun édifice<sup>76</sup>. Enfin, tout à fait à l'est, entre le golfe de Grimaud et Saint-Raphaël, la vie de saison est encore dans les limbes. Ardouin-Dumazet qui n'a rien à y signaler un 1898 éloigne, dix ans plus tard, que là aussi, on a vu trop grand "Sous cette arête -il s'agit de le colline de l'Agriotier culminant à 230 mètres me dessus des calanques des Issambres- le système fini en pentes douces sur lesquelles sont tracés des boulevards et des avenues donnant le plan d'une ville américaine. Saint-Aygulf, cité future, car les villas sont rares encore, doit sa création à Carolus Duran. Cette annexe de Saint-Raphaël, grâce à ses calanques des Corailleurs, du Port, des Romains et à ses plages, mériterait cependant d'amener des hivernants<sup>77</sup>". A l'est le peintre avait beaucoup moins d'audience qu'à l'ouest le musicien ! L'inauguration de la Corniche avait fait sensation. De fait, en attirant l'attention sur des rivages qu'elle libérait d'une servitude stérilisante, elle donna le signal de l'expansion. Néanmoins cette tapageuse entrée en scène ne doit pas dissimuler l'efficacité d'un travail préparatoire qui, pendant les quinze années séparant l'ouverture de la route de celle de la voie ferrée des Maures, mit à l'actif de l'Estérel un acquis substantiel. Trois entreprises, essentiellement dissemblables mais également fructueuses, menées de front, mais séparément, commencèrent, en désenclavant le massif et en le faisant mieux connaître, à frayer la voie à la fonction d'accueil. De 1890 à 1896, par la restauration des bois et par la création contre les incendies d'un réseau de 300 ou 400 kilomètres de bonnes routes et de sentiers larges d'un mètre aux pentes très douces, le forestier Muterse, garde général à Fréjus, le "Dénecourt de l'Estérel", et ses successeurs transforment la forêt domaniale, c'est-à-dire la majeure partie du massif, en un parc d'agrément<sup>78</sup>. Cependant, de 1893 à 1898 Martel établit une carte scientifique. Ses premières courses détaillées aux environs du Trayas débutent en 1893. Au prix de trois mois de travail sur place répartis sur six séjours différents, ail il reconnaît le minutieux dessin des plus petites calanques au moyen des bateaux de toile de ses explorations souterraines, et de plus de deux mois au bureau pour la construction de la minute, il termine en janvier 1898 le levé au 10.000 e avec courbes d'équidistance de 25 mètres joint à l'article paru dans l'annuaire du Club alpin qui lui sert de légende<sup>79</sup>. Enfin est amorcé le déblocus par l'aménagement des Chemins : alors qu'en 1894 aucune voie carrossable ne relie encore le Trayas à Saint-Raphaël ou à Cannes, car le chemin no 34 (col des Lentisques) est trop abrupt pour les voitures suspendues, ou transforme en bonnes routes les chemins n°88 (1895), 94 (1896), 89 (1898), et 106 (1899) dégaugeant par l'intérieur le petit embryon en cours de gestation et préparant son développement futur<sup>80</sup>. Et ainsi, avant la fin du siècle, le bastion est attaqué par les deux ailes, depuis Cannes d'un côté, et Saint-Raphaël de l'autre. "Aux deux extrémités du massif, note Martel en 1897,<sup>81</sup> Théoule au nord-est, et Agay au sud -ouest, ne sont plus de simples postes de douaniers. " le P.L.M. ouvre des stations à la Napoule et à Théoule<sup>82</sup> dont la spéculation s'empare. Quelques dizaines de villas, "vraie banlieue de Cannes", s'étagent sur les pentes de Théoule et, entre Théoule et le Trayas, à côté de la caserne des douaniers, un prêtre fonde un hospice pour ses confrères âgés ou infirmes<sup>83</sup> a l'autre bout, la commune de Saint -Raphaël lotit la zone comprise entre la voie

<sup>76</sup> II- ; p.282-283.

<sup>77</sup> III- ; p.92.

<sup>78</sup> IV- ; p.207. Denecourt (1788-1875) organisa l'accès à la forêt de Fontainebleau.

<sup>79</sup> IV- ; p.226.

<sup>80</sup> IV- ; p.215.

<sup>81</sup> IV- ; p.207.

<sup>82</sup> L'Avenir des Alpes-Maritimes déjà cité, 30 juin 1883. L'Éclaireur du Littoral, quotidien niçois, note le 23 juillet 1883 "La gare de Théoule a été livrée le 10 courant à la circulation des voyageurs". Mais aucune allusion aux festivités prévues.

<sup>83</sup> IV- ;

ferrée, qui a fait l'objet d'un échange entre elle et l'état, et elle vend, à partir du 4 avril 1880, tous les lots au nord d'Aurelle, où s'élèvent après 1882 l'hôtel Sube et cinq, petites villas, noyau initial du Trayas<sup>84</sup>. Agay, relié par une route de voitures à Saint-Raphaël, est également pourvu d'un hôtel d'où les voies carrossables récentes conduisent sans fatigue aux diverses maisons forestières et aux plus beaux buts de promenade.<sup>85</sup> En 1895 c'est la consécration avec la publication d'un copieux volume de la collection des Guides Joanne, le premier du genre pour la région<sup>86</sup>. Les textes cités dans les deux notes précédentes, empruntés à ce guide, définissent bien le caractère de simple annexe que sont par rapport à Cannes ou à Saint-Raphaël les deux humbles îlots sur lesquels la vie de saison s'est implantée. Néanmoins les premiers germes d'une fonction d'accueil sont apparus. Ainsi, sans attendre l'achèvement de la voie de rocade, le littoral de l'Estérel commence à sortir de son isolement avant l'aube de notre siècle et lorsque l'ermite du Cap-Roux, le vieux père Auguste, qui vivait à grand peine dans uneasure ruinée du produit de ses jardinets y meurt de misère et de froid, le jour de Noël 1897, une époque disparaît avec lui.<sup>87</sup>

En faisant sauter le bouchon qui obstruait encore le passage et en permettant de parcourir en voiture le rivage de bout en bout entre Saint-Raphaël et Cannes la Corniche y facilita la pénétration du tourisme hors duquel il n'y avait pas pour lui de salut. Pendant les dix années qui précèdent la première guerre mondiale, ses abords se construisent et Ardouin-Dumazet, qui ne s'est pas arrêté lors de son premier voyage de 1898, lui consacre, lors du second en 1909, d'assez copieux commentaires. Ses deux foyers de peuplement primitifs, nés aux extrémités, s'avancent à la rencontre l'un de l'autre en s'étirant au bord des flots. D'un côté, malgré l'obstacle des carrières du Dramont, Boulouris, où "peu à peu les villas se soudent en une sorte de village d'opéra-comique", promue "station hivernale", ne fait plus qu'un avec Saint-Raphaël<sup>88</sup>; Agay, qui dément les prévisions pessimistes faites trente ans plus tôt par Lenthéric toujours mauvais prophète, a des villas, un hôtel près de la gare, au fond de la baie. "Sous les masses de roches rouges enveloppées de verdure, d'autres hôtels dont un comparable par l'ampleur et le luxe aux plus beaux de la côte d'Azur, sont peut-être l'embryon d'une ville. La solitude a donc cessé avant longtemps tout le terrain disponible...sera recouvert par les constructions."<sup>89</sup> A Anthéor "un hameau s'est créé" avec des villas et un

---

<sup>84</sup>Villas Mourlan, Gaupillot, Marsy, Cabanis et Laugier (IV).Le premier guide de l'Estérel (1895) qualifie le Trayas de "Station isolée qui dessert la maison forestière des Trayas, l'hôtel Sube et quelques villas". Il ajoute "Le Trayas...serait devenu une station fréquentée, n'était son isolement. Écart de la commune de St Raphaël, aucune voie carrossable ne le relie ni à son centre communal ni à Cannes. C'est surtout un rendez-vous de pêche pour les Cannois, l'été, et, dans la saison hivernale, un but d'excursion pour les hôtes de Cannes qui viennent y déjeuner et s'en retournent par un train de l'après-midi". L'hôtel et son restaurant de la Réserve Sube) est une "maison très bien tenue et fréquentée par high life de Cannes...Il possède une terrasse vitrée à l'ombre l'après-midi, d'où la vue est de toute beauté sur Cannes, ses collines et les îles de Lérins et une réserve (homards et langoustes)où l'on trouve toujours les éléments d'une friture ou d'une bouillabaisse. L'hôtel a 7 lits un salon et une salle à manger...Les chambres sont meublées avec goût et confort et les lits sont moelleux...L'hôtel a des bateaux, des engins et le propriétaire lui-même est un pêcheur consommé". (V- ; p.7-8).

<sup>85</sup>C'est l'hôtel Drevet, IV-. "Déjà très fréquenté par les étrangers hiver et été" Agay, décrit par Maupassant, "est maintenant relié par une route de 8 km à St-Raphaël; c'est un but favori de promenade pendant l'hiver en semaine pour les étrangers installés dans cette ville, pendant l'été, surtout le dimanche, pour les habitants de St-Raphaël qui viennent s'y livrer à la pêche."1895; V-;p.18. Le guide signale la cuisine réputée de l'hôtel Drevet, notamment poissons, langoustes et bouillabaisse.

<sup>86</sup> V- ;

<sup>87</sup>IV-;p.222. Les bons marcheurs que ne rebutent pas les difficultés des 3 heures de marche à pied par le sentier reliant au bord de mer Agay au Trayas passent note le guide de 1895, auprès des "jardinets bien cultivés en terrasses par un ancien professeur de mathématiques qui vit en Robinson du produit de ses jardins et de sa pêche dans une cahute ruinée"; V-;p.18.

<sup>88</sup>II- ; p.112.

<sup>89</sup> II- ; p.114-115.

hôtel autour de la pointe des Vieilles, où a été allatio une étroite bande de terre comprise entre le chemin et la côte".<sup>90</sup>

De l'autre côté, on présume que "la solitude ne sera sans doute pas de longue durée" pour la baie de la Figueïrette, bien que l'on n'y compte encore qu'un vaste hôtel et une villa. En effet, son hémicycle et le petit massif de l'Esquillon étant propriété privée, c'est l'unique partie du rivage où, depuis Agay, l'habitat a licence de s'étendre à l'aise, tandis que, partout ailleurs, il est confiné à une lisière sans profondeur resserrée entre la mer et la voie ferrée qui délimite la forêt domaniale. Déjà d'autres constructions sortent de terre autour de l'Estérel-Hôtel, des avenues sont tracées, on prépare l'adduction d'eau, les terrains les plus proches du rivage sont acquis. L'auteur pressent que sa description ne "sera sans doute plus exacte demain".<sup>91</sup> À mesure que l'on se rapproche de Cannes, les habitations se multiplient. "La chaussée -c'est Théoule- devient rue de villas, modestes encore, mais entourées de beaux jardins fleuris. Toute cette partie de la presqu'île de Théoule, qui projette les pointes de la Galère, Saint-Marcet et de l'Aiguille, se peuple grâce à la Corniche; des chemins montent au sommet de la colline, des villas s'y créent."<sup>92</sup>

Alors que le siècle dernier s'efface devant le nôtre, la naissance de la fonction d'accueil appelée à régénérer la Basse Provence hercynienne que ses structures traditionnelles condamnent au dépérissement correspond à un tournant de l'histoire du tourisme méditerranéen. En effet, si l'on tient pour une étape unique la formation de part et d'autre de Nice en l'espace d'un siècle (1750-1860) de la première zone résidentielle d'hiver de notre continent, Hyères, qui ne fit pas école et Saint-Raphaël qui ne prit qu'un départ très tardif mises à part -et on le peut car elle y obéit à des normes identiques-, c'est la première fois, depuis ses origines, que cette fonction affecte un domaine qui n'est plus la vieille Côte d'Azur s'identifiant avec le littoral, des Alpes-Maritimes compris entre Cannes et Menton. C'est la première fois aussi qu'elle se manifeste spontanément et sous une forme continue sur un front de 150 kilomètres. Jusqu'alors-elle avait progressé lentement en colonisant, l'un après l'autre, des points isolés. Il avait fallu trois-quarts de siècle pour qu'elle gagnât Cannes au départ de Nice près d'un tiers de siècle encore pour qu'elle passât à Menton et à Monaco. Le Mouvement s'est précipité et amplifié, et, en même temps ailleurs que commencent à se souder les centres saisonniers primitifs de la Côte d'Azur niçoise, c'est comme un ensemble que prend son essor une guirlande de 86 km entre Hyères et Fréjus et de 43 entre St-Raphaël et Cannes. En revanche c'est la dernière fois que la saison d'hiver inspire une entreprise semblable. Le départ languissant auquel nous avons assisté laisse mal augurer de l'avenir: Et lorsque : première guerre mondiale éclate, avec elle c'est la fin d'une époque. Le rideau tombe sur un premier acte qui a duré plus d'un siècle et demi, un acte dont la dernière scène s'est jouée sur le théâtre constitué par la façade maritime des Maures et de l'Estérel.

M. DEVUN  
Agrégé de l'Université.

---

<sup>90</sup> II- ; p.117-118.

<sup>91</sup> II- ; p.122-123.

<sup>92</sup> II-; p.155. On se reportera à la description de l'Estérel avec carte de Ruat 10 série, (XIII-p.5-23) qui en 1901, donne des renseignements recoupant ceux d'Ardouin-Dumazet. Après le Dramont, il signale au quartier de Camp-Long, parmi de nombreuses villas la Lysis de Maurice Donnay et auprès du phare d'Agay "six villas sont déjà construites... dont une à M.13ertuay qui signe d'intéressants feuillets du Petit Marseillais et une autre à M. Brioux". Quelques précisions sur l'état de route littorale à cette date.

## B I B L I O G R A P H I E

- I.- ADENIS (Jules). De Marseille à Menton. (Coll. Les étapes d'un touriste en France). Paris, Hennyer, 1892, 18x12, 396p., 2 cartes, 33 grav.
- II.- ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. 13e série, La Provence maritime. Paris-Nancy, Berger-Levrault et C<sup>ie</sup> éd., 1898, 20x13, 409p., cartes.
- III.- ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. 55e série. La Provence maritime, <sup>La</sup> Côte d'Azur, Paris-Nancy, Berger-Levrault et C<sup>ie</sup> éd., 1909, 19x12, 421p., cartes dont 1 h. t..
- IV.- CLUB ALPIN FRANÇAIS. (Paris, 1898, Martel (E.A.) Le Trayas (Estérel-Var), 1897, VIII, p. 204-229, une carte.
- V.- ESTÉREL (L'). (Collection des Guides Joanne). Paris, Hachette et C<sup>o</sup>, 1895, 18x12, 120p., 7 grav., 1 carte. Brochure anonyme. H. Boland, le nom de l'auteur est donné par Martel. "... ce guide existe, fait de main de maître par mon ami H. Boland dans la collection des guides Joanne... Grâce à cette excellente monographie... toute description nouvelle du massif devient désormais superflue. Il faut seulement regretter l'insuffisance de la carte au 10.000e qui l'accompagne (c'est la lacune que j'ai voulu combler au moins pour la région du Trayas)... Quelques memes erreurs. Martel Cl. Alp. annuaire 1897, p. 214.
- VI.- FONCIN (P). Les Maures et l'Estérel. Paris, Armand Colin, 1910, 18x12, 171p., 27 grav., 4 cartes dont 3 h. t..
- VII.- LENTHERIC (Charles). La Provence maritime ancienne et moderne. Paris, E. Plon et Cie., 1880, 19x12, 540p., 9 cartes et plans.
- VIII.- LIEGEARD (Stephen). La Côte d'Azur. Paris, Librairies-Imprimeries réunies, 1894, 23x14, 628p., fig. Première édition: 1887, sans illustrations.
- IX.- LUBANSKI (Dr). Guide aux stations d'hiver du littoral méditerranéen (Hyères, Cannes, Nice, Menton, Monaco). Nice, Cauvin éd., 1865, 18x12, 590p., appendice, cartes h. t..
- X.- MILLIN (Aubin-Louis). Voyage dans les départements du Midi de la France. A Paris, De l'Imprimerie Impériale MDCCCVII, 21x13, tome II.
- XI.- NOYON (N). Statistique du département du Var. Draguignan, Imprimerie de H. Bernard, 1846, 676p., 2 cartes h. t.
- XII.- REVUE DE GEOGRAPHIE ALPINE 1957, fasc. II, Julliard (E). La côte des Maures. Son évolution économique et sociale depuis cent ans étudiée dans la région de Saint-Tropez, p. 289-350, 11 fig., 3pl..
- XIII.- RUAT (P). Excursions en Provence. Marseille, Librairie Paul Ruat, 18x12  
8ème série : description des Maures, p. 24-44, sd.  
10ème série : description de l'Estérel avec carte, p. 5-23, 1901
- XIV.- TOURING CLUB DE FRANCE (Revue mensuelle du)  
Avril 1903 - L'inauguration de la route de la Corniche de l'Estérel, A. B., p. 145-152. Photos. Mai 1902 - Même titre, 2e article, A. Baillif, pp. 194-199, phot. .
- XV.- VAR (Archives départementales du). Je remercie le Directeur des Services qui a bien voulu me fournir les renseignements que je lui ai demandés.

**UN INTENDANT DANS  
LE COMTÉ DE NICE  
AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE.  
D.E.S. D'HISTOIRE DU DROIT  
PRÉSENTÉ EN 1963  
ET RÉSUMÉ PAR L'AUTEUR**

**Par MALAUSSENA**



L'intendant fut la cheville ouvrière de l'administration française au XVIIe et surtout au XVIIIe siècle. Sa création semble avoir été l'une des plus heureuses et des plus durables de l'Ancien Régime. L'origine des intendants est pourtant mal connue. Sans doute, leur institution est-elle l'aboutissement des anciennes inspections périodiques dont le but était de tenir en haleine les agents locaux plus ou moins zélés. Ces intendants de Police, Justice et Finances, nés obscurément sous Louis XIII, seront supprimés pendant le Fronde, puis, peu à peu rétablis par Mazarin. Enfin, avec Louis XIV, leur fonctionnement devient régulier et méthodique. Ils sont alors les organes habituels par lesquels s'exerce la volonté du pouvoir. On comprend alors que l'institution de ces intendants, instruments dévoués de la monarchie, mais aussi administrateurs intelligents, ait suscité l'admiration de souverains étrangers, et notamment de ceux du Duché de Savoie, où prédomine à la fin du XVIIe siècle l'influence française.

A l'exemple de la France, on ne peut attribuer à la création des Intendants en Piémont, une date précise; il s'agit là encore d'une évolution. Ainsi, par des lettres patentes du 12 mai 1696, le souverain Victor-Amédée II met en vente des charges d'intendant : "Nous avons accepté la proposition qui nous a été faite d'ériger en offices perpétuels non soumis à révocation ou à réforme, avec des patentes munies du grand sceau, les intendances de justice et d'administration dans nos Provinces, que nous avons données par commission, par nos lettres et nos instructions particulières à divers sujets qui les exercent actuellement pour tirer d'eux (ou d'autres à leur défaut) des sommes d'argent qui seront destinées au service de la Couronne et à la défense de l'État"<sup>93</sup>. A cette date, par conséquent, les intendants avaient déjà été institués. Depuis quand? Les intendants n'ont pas été créés d'une façon uniforme dans toutes les provinces à la fois. Tandis qu'en Savoie, nous trouvons dès 1686 le comte de Turin comme intendant, pour le Comté de Nice, les premières instructions adressées à un intendant, ont pour date le 8 janvier 1689. Elles sont destinées au chevalier Morozzo, pour l'exercice de sa charge d'intendant dans le comté de Nice.

Dans ces instructions, Victor-Amédée précise leurs attributions. Au niveau de la Province, l'intendant est le représentant direct du souverain. Il connaît de tout ce qui intéresse l'économie et les finances.

Ainsi à la fin du XVIIe siècle, les intendants sont établis en Piémont. Ils s'y maintiendront durant tout le XVIIIe, et pour le Comté de Nice, le dernier partira en 1792, chassé par les troupes révolutionnaires.

Parmi tous les intendants qui se succédèrent dans le Comté, une des personnalités les plus marquantes est certainement celle de Mellarède qui y séjourna de 1699 à 1702.

### **La personnalité de Mellarède.**

Ce savoyard de Montmélian était d'origine languedocienne par son grand-père paternel natif d'Anduze (aujourd'hui chef lieu de canton du Gard). Reçu avocat au Sénat de Savoie le 11 janvier 1678, il restera près d'une vingtaine d'années dans ces fonctions. En 1697, il devient Avocat Général des Pauvres toujours auprès du Sénat de Savoie. Enfin, le 22 mai 1699, il est nommé Intendant général de la ville et du comté de Nice. La lettre de nomination commence en ces termes: "...Victor-Amédée II, par la grâce de Dieu, Duc de Savoie, Prince de Piémont etc... Au magnifique conseiller Mellarède, notre avocat général des Pauvres auprès du Sénat de Savoie, Salut. La connaissance que nous avons de votre capacité et de votre zèle à notre service, nous a poussé à vous nommer Intendant Général de Justice et d'Assises de la cité et du Comté de Nice".<sup>94</sup> Les termes du souverain ne sont pas trop

<sup>93</sup>DUBOIN. Tome III. 3e partie. 1230 - cité par M. Esmonin : communication sur "les intendants en Savoie" au 85e Congrès des Sociétés Savantes - Chambéry 1960.

<sup>94</sup> Archives départementales. Série B-Registre E 14. Folio 72.

élogieux. Mellarède va, en effet, se révéler un administrateur doté de grandes qualités et réaliser de précieuses réformes qui peuvent le faire comparer aux grands intendants français. Quittant le comté de Nice, Mellarède ira rejoindre la Cour à Turin où il est nommé Conseiller d'État. Il est alors un brillant et efficace ambassadeur du souverain Victor-Amédée. Dès 1703, il intervient dans le projet de neutralisation de la Savoie, sous la protection du Corps Helvétique. Il fallait faire sentir aux Suisses combien il était important d'établir "une masse inerte et inviolable" entre eux et la France. Le projet échoua devant l'opposition du représentant français. Mais les soins que Mellarède avait apportés à ces discussions ne furent pas vains; dès 1704, le Corps Helvétique intervint avec énergie afin que la Savoie ne fût pas réunie au royaume de France. Dès 1710, des difficultés naissent entre Joseph ter et le duc de Savoie. L'Empereur d'Allemagne conteste à Victor-Amédée la possession de certains fiefs de Lombardie. On en discute à Vienne. C'est à Mellarède qu'il appartient de prouver que les oppositions de l'Empereur sont sans fondement. En 1712, nous retrouvons Mellarède à Londres, où Victor-Amédée l'a envoyé afin d'exposer à la Reine d'Angleterre l'état de ses relations avec l'Autriche et d'obtenir d'elle des garanties. Là encore, sa mission eut plein effet. Enfin, c'est le Congrès d'Utrecht. Mellarède figure dans la délégation qui représente les États de Piémont. Très vite même, sa personnalité domine et D. Carutti a pu écrire "qu'il était l'intelligence la plus solide de la délégation"<sup>95</sup>. Aux Archives de Turin figurent d'ailleurs quatre gros volumes dans lesquels Mellarède relate sa mission<sup>96</sup>. Pour récompenser son zèle, le 15 septembre 1713, Victor-Amédée le nomme Premier président de la Chambre des Comptes de Turin et le met ainsi à la tête de toute l'administration des finances.

Consécration de sa carrière, en 1717, le Roi lui attribue le ministère des Affaires Intérieures. Entre temps, il l'avait fait comte du Bettonet, une des quatre paroisses de la seigneurie de Chamoux (Savoie) que Mellarède avait acquis en 1715. C'est dans cette fonction de ministre que Mellarède devait rester jusqu'à sa mort en 1730.

Mellarède fut certainement un des principaux et plus actifs ministres de Victor-Amédée II. Aucune réforme opérée durant son règne, ne lui fut étrangère; c'est ainsi qu'il participe aux travaux de la commission chargée d'élaborer les Royales Constitutions.

### **Son intendance dans le Comté de Nice.**

Parmi les principales attributions de Mellarède on peut distinguer tout d'abord, un domaine fiscal qui comprenait la perception des impôts et la surveillance des communautés, puis un domaine économique avec notamment les routes et les travaux; il y avait également des attributions qui tenaient à la nature même du pays, nous pensons aux frontières litigieuses de Monaco et du Var. Enfin, Mellarède se consacra durant son intendance à la réalisation d'un cadastre afin de consigner tous les biens-fonds du Comté et à l'application en conséquence d'un impôt foncier.

Principales attributions de Mellarède. La perception des impôts était, tant en France qu'en Piémont, la tâche essentielle des intendants. A son arrivée dans le Comté de Nice, en quelques questions, Mellarède établit dans ses Carnets un véritable aide-mémoire de son rôle fiscal : "Quels sont les rentes et les revenus des Communautés A quel titre les possèdent-elles? Comment se font les exactions et les impositions, l'égalité est-elle appliquée". Il ajoute : "Il faut défendre que l'on ne fasse aucune imposition sans l'ordre de l'intendant".<sup>97</sup> Le principal impôt était le donatif. Mellarède insiste d'ailleurs sur le fait qu'il

---

<sup>95</sup>D. CARUTTI- Storia del regno di Vittorio Amedeo II. (Turin 1856) p.308

<sup>96</sup>Sur tous ces points: archives de Turin-Negoz. con Francia. Mazzo 25

<sup>97</sup> Fonds Città e Contado. Mazzo II n°5.

faut lui faire perdre ce nom de "donatif" qui laisse supposer que les Niçois le paient de leur plein gré sans y être obligés. L'Intendant s'occupait également des impôts indirects et de tout ce qui intéressait les "fermes" du souverain. A ce titre, il connaissait des différentes gabelles : sel, tabac, et celle du vin et de l'eau de vie qui ne frappait que les villes de Nice et de Villefranche. Pour mener à bien ce rôle fiscal, il appartenait à Mellarède de surveiller étroitement l'administration des Communautés. Dès le 12 juillet 1700, il prend une ordonnance en ce sens, et principalement quant à la rédaction des budgets.<sup>98</sup> Il veille de très près à leurs délibérations. Ce ne fut pas toujours chose facile compte tenu de l'esprit particulariste des niçois. Il note par exemple : "Il y a des abus dans la manière que les Syndics de Nice tiennent leur Conseil Particulier. Comme ils ne peuvent se réunir sans la permission du gouverneur et la présence de l'intendant, pour s'exempter de cette permission et de cette présence que les Niçois doivent juger inopportunes, les Niçois préfèrent soit ne pas se réunir, soit se réunir en secret".<sup>99</sup> Les interventions de l'Intendant dans le domaine économique sont des plus variées puisque dans ce domaine également, il est le représentant direct du souverain. Il faut néanmoins signaler son action en ce qui concerne les routes, les forêts, les travaux. La Constitution de 1729 viendra d'ailleurs préciser cette compétence. Ainsi Mellarède doit prendre soin de maintenir les chemins en bon état, lutter contre les ravages des torrents -et ils sont nombreux dans la région- qui emportent non seulement les chaussées, mais encore le sol des champs cultivés. Il propose, par exemple pour le Var, d'élever des digues, et pour cela de procéder à un reboisement des rives; quant au Paillon, il précise qu'il est nécessaire au mois de septembre, de faire labourer pendant trois jours son lit, comme par le passé, par tous ceux qui possèdent des bœufs dans le territoire de Nice. En matière de travaux, Mellarède était soumis d'une façon fort stricte aux directives de la cour. Au hasard de sa correspondance avec le marquis de la Tour, on le voit s'excuser d'avoir entrepris sans autorisation des travaux pour le magasin à blé du Château de Nice: il s'empresse d'en justifier les raisons.<sup>100</sup> Outre les attributions que nous venons d'évoquer, Mellarède eut à s'occuper durant son intendance de deux problèmes juridiques difficiles à résoudre; d'une part, l'affaire des limites entre Monaco et la Turbie; d'autre part, la question du Var. De telles imprécisions territoriales étaient sources de litiges qui pouvaient durer des siècles. Ce fut le cas pour ces deux conflits de frontières Mellarède écrivit pour chacun d'intéressants mémoires à l'argumentation solide.

### **Les réformes réalisées lors de son intendance.**

La réforme économique la plus importante, celle à laquelle Victor-Amédée II apporta tous ses soins pendant près de trente ans, fut sans nul doute celle de la péréquation des impôts, eu moyen de la réfection du cadastre. Pour donner une base réelle à la répartition de l'impôt il fallait d'abord établir l'état de la propriété foncière et de son revenu. Dans le Comté, cette réforme fut prescrite par l'édit du 15 janvier 1702. Il appartient à Mellarède de l'exécuter. Le 4 février 1702, il y consacre une instruction détaillée. Chaque possesseur est tenu de venir consigner tous ses biens, il doit les déclarer pièce par pièce avec la désignation de leur superficie, de leur lieu et de leur dénomination. Mellarède surveille de très près toutes ces opérations et il envoya, en chaque lieu, un liquidateur afin d'instruire les habitants. Pour déjouer les manœuvres et les fraudes dans la consignation, il menace de confisquer les biens "de ceux qui n'avaient pas consigné jute". Dans son rapport sur l'état économique, politique et militaire du Comté en date du 13 juin 1702, il indique que tous les cadastres seront achevés au

---

<sup>98</sup> Fonds Città e Contado. Mazzo IX n°29.

<sup>99</sup> Mazzo IX n°25.

<sup>100</sup> Archives Départementales.- Microfilms n°64

plus tard au mois de septembre.<sup>101</sup> La réforme du cadastre n'était pas une fin en elle-même, mais le moyen nécessaire pour arriver à une répartition plus équitable de l'impôt subrogent le Tas au Donatif. L'édit du 15 janvier 1702 déclarait que cet impôt serait réel et pour son paiement, tous les biens seraient perpétuellement hypothéqués. Dès le mois de juillet 1701, Mellarède avait fait dresser un état de la ville et des communautés du Comté pour parvenir à une répartition qui s'inspirerait davantage de leur véritable richesse économique, "ce qui nous a convié à faire connaissance de ce pays, de la situation, étendue et qualité de chaque communauté".<sup>102</sup> Que penser de cette nouvelle imposition? Dans l'ensemble, le Tas était moins lourd que l'ancien donatif car mieux adapté à l'état économique du Comté. C'est ainsi que de nombreux villages et principalement ceux de la montagne, furent moins imposés. Ce fut le cas par exemple, pour les communautés de Bairols, Entraunes, Saint-Sauveur, la Tour, Tournefort, Touët de Beuil. Au total 49 communautés du Comté bénéficiaient d'un impôt inférieur au précédent.

Tels furent brièvement évoqués les traits généraux de l'intendance de Pierre Mellarède dans le Comté de Nice. Ce fonctionnaire savoyard a incarné, selon nous, le type même de l'intendant. Tous aurions souhaité le pénétrer davantage, le "voir vivre et agir, jour après jour, dans toutes les circonstances", en vertu du principe selon lequel l'Histoire doit être une résurrection intégrale de la vie. Des archives très complètes eussent été nécessaires pour cela, malheureusement le Comté de Nice, terre frontière trop souvent envahie, ne les possède pas. Nous avons néanmoins le sentiment que ce fut par des personnalités telles que celle de Mellarède que les Intendants, dans les États de Piémont, comme d'ailleurs en France, furent le principal rouage de la Monarchie.

MALAUSSENA

---

<sup>101</sup>Fonds Città e Contado - Mazzo II n°17

<sup>102</sup> Mazzo IX n°36

"RECHERCHES REGIONALES" et ses lecteurs.

\* \* \* \* \*

L'intérêt suscité par notre publication se révèle au courrier que nous recevons et qui établit entre nos lecteurs et la rédaction un lien que nous espérons toujours plus étroit.

De ce courrier nous retiendrons les très utiles précisions qu'a bien voulu nous adresser M. Jean MEDECIN, Maire de Nice, ancien Ministre, au sujet de la question des jeux évoquée à la page 12 de notre dernier numéro : "L'indication qui est faite de la perte du monopole des jeux par la Société des Bains de Mer, en 1933, n'est pas tout à fait exacte. Il s'agit, en fait, de la perte du monopole des jeux de la roulette, jusqu'à cette époque interdits en France, et qui à partir de cette date, ont été accordés à tous les casinos, enlevant à Monte-Carlo le monopole de fait qu'il détenait.

En ce qui concerne le monopole des jeux proprement dits, il a été enlevé à Monte-Carlo en 1907, date à partir de laquelle les jeux jusqu'alors interdits en France ont été autorisés et réglementés."

D'autre part, M. le Doyen Lépine, Membre de l'Institut, nous fait observer que l'estimation de 5000 m<sup>3</sup> à la seconde du débit du Var (p.19) ne saurait être considérée que comme très exceptionnelle et que la date du 13 juin 1800 portée page 30 comme celle de la bataille de Marengo convient plutôt aux préparatifs de cette journée qu'au combat proprement dit qui lui est postérieur.

Nous remercions très vivement tous ceux qui enrichissent ainsi notre documentation par l'apport de leurs connaissances et de leur expérience.

E.D.

OUVRAGES REÇUS EN 1963

Comme en 1962 l'envoi de "Recherches Régionales" dans différents centres de recherche a été récompensé par la réception de précieux travaux élaborés dans d'autres régions. Nous en remercions leurs auteurs et c'est avec plaisir que nous en faisons un compte-rendu, hélas, un peu rapide.

\* \* \* \*

Monsieur le Professeur MEYNIER nous a honorés de différents articles de géographie physique et humaine sur le Massif Central et la France de l'ouest. Outre les chroniques de Bretagne, Bas-Maine et Anjou extraites de la revue Norois, Monsieur Meynier nous a communiqué un article sur GREIX (Rev. Norois 1960) dans lequel il refuse à Greix la qualité de banlieue de Lorient, un article sur les problèmes de structure agraire en Armorique et dans l'ouest britannique (les Annales E.S.C. I/1955) où il compare les paysages agraires armoricains à ceux de l'Irlande, Cornouaille, Pays de Galles, montrant la dualité des paysages, Open-field-bocage et posant le problème de l'origine de cette dualité; dans la même direction de recherches se situent deux autres études du Professeur Meynier; les idées de M. Champier sur le bocage (Noroiis, 1954) et Traces de cadastres romains en Armorique (Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions).

Sur le Massif Central, notre bibliothèque s'est enrichie de trois articles : Glissements de terrain dans le bassin permien de Brive (Rev. Géomorph. Dynamique), les Activités urbaines dans le Bassin de Brive (Rev. Géographique des Pyrénées et du Sud-ouest 1962) et Découverte des ruines d'un barrage antérieur à 1760 sur la Vézère (Bull. Soc. Scientifique historique et archéologique de la Corrèze-1959).

Monsieur le Professeur TRICART et ses collaborateurs nous ont envoyé également de très intéressantes études. Il faut noter tout d'abord l'article de M. Tricart sur les Problèmes de développement dans les Andes vénézuéliennes (Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg, avril 1962) analysant

les bouleversements économiques récents de cette région subissant le poids des structures coloniales passées et exigeant un aménagement dont les grandes lignes sont esquissées par l'auteur.

Monsieur le Professeur VOGT apporte le résultat de recherches personnelles relatives à la Propriété bourgeoise en Alsace XVI - XVIIIe siècle (Revue d'Alsace 1961) et aux Problèmes de tenure au coeur de la Basse-Alsace au milieu du 18e siècle (Cahiers d'Histoire sociale) .

M. Fr. GUERY étudie Agriculture et industrie dans les Vosges alsaciennes (Rev. Géo. de l'Est 1962/IV) et Melle Fr. LEB le Bruch de l'Andlau dans un beau mémoire de 137 pages , publié par le laboratoire de Recherches régionales du Centre de Géographie appliquée de l'Université de Strasbourg.

De la Faculté des Lettres de Besançon nous est parvenu un important ouvrage de M. CLAVAL : la Géographie générale des Marchés (Cahiers de Géographie de Besançon n°10, publié sous la direction de M. Le Doyen M. CHEVALIER). Les 358 pages de ce livre dense ne peuvent guère se rassembler en quelques lignes et nous renvoyons le compte-rendu à un autre numéro tout en en soulignant dès à présent le grand intérêt.

E.D.

CENTRE DE DOCUMENTATION  
DES ARCHIVES DES ALPES-MARITIMES

---

TRIMESTRIEL

1964 - N°1

4e année

---

RECHERCHES REGIONALES  
Côte d'Azur et contrées limitrophes

\* \* \* \* \*

ARCHIVES DEPARTEMENTALES  
5, avenue Edith-Cavell - NICE



Les "Recherches Régionales" reproduisent objectivement les textes présentés par les auteurs. Les opinions émises ne sauraient en aucun cas engager la responsabilité de la Direction.

**RECHERCHES  
REGIONALES**

**SOMMAIRE**

**ECONOMIE REGIONALE**

Étude économique de l'agriculture dans les Alpes-  
Maritimes

Par J. FENART

P 2

**Alpes-Maritimes**

**HISTOIRE**

Les origines de la vie de saison sur la côte des  
Maures et de l'Esterel

Par J. DEVUN

P 9

**et**  
**Contrées limitrophes**

**HISTOIRE DU DROIT**

Un intendant dans le Comté de Nice au XVIIIe siècle.  
D.E.S. d'histoire du droit présenté en 1963 et résumé  
par l'auteur

Par MALAUSSENA

P 28

**6<sup>e</sup> année**  
**1964- n°1**  
**Janvier-mars**  
**9**

**ÉTUDE ÉCONOMIQUE DE  
L'AGRICULTURE DANS LES  
ALPES-MARITIMES**

**Par J. FENART**

Monsieur FENART, ingénieur on chef des Services Agricoles des Alpes-Maritimes a bien voulu écrire pour notre Bulletin une mise au point sur l'agriculture du département. Le danger de l'abandon agricole de l'arrière-pays, la prospérité non exempte de menaces de l'horticulture sont mis en évidence par l'auteur.

Nous souhaitons vivement que d'autres études faites par des techniciens aussi compétents puissent être offertes à nos lecteurs et nous exprimons toute notre reconnaissance à M. FENART

E.D.

Il peut sembler paradoxal de parler d'agriculture dans un département qui est l'un des moins favorables de FRANCE à ce genre d'activité.

Il reste encore pourtant des agriculteurs dans les Alpes-Maritimes : une dizaine de milliers de véritables exploitations font à elles seules vivre une famille (et parfois plusieurs) chacune quelques milliers d'autres, exploitations d'appoint, procurent un complément de ressources à des retraités, des artisans ou de petits commerçants.

L'activité de ces agriculteurs, vrais ou occasionnels se répartit entre deux secteurs. On distingue classiquement en agriculture "la grande culture" qui intéresse céréales, plantes sarclées et fourrages, élevage du gros bétail, les "productions spécialisées" : arboriculture fruitière, maraîchage, cultures florales, petits élevages.

Il paraît préférable dans les Alpes-Maritimes, pour des raisons qui apparaîtront plus loin, de classer les productions de l'agriculture en deux catégories : les produits alimentaires et les autres.

Il faut bien reconnaître que le premier groupe ne tient plus aujourd'hui dans le département qu'une place très réduite. Les céréales n'occupent guère que 16 à 1700 hectares, ce qui nous classe au 89e rang sur 90 départements, avant la Seine mais après le Territoire de Belfort. La situation est à peu près semblable pour les plantes sarclées : 1800 hectares, 88e rang. Elle s'améliore en revanche pour les fruits et les légumes frais, l'élevage bovin (5 à 6000 vaches laitières), l'élevage ovin surtout, le troupeau local comprenant encore près de 40.000 brebis mères.

La valeur totale de l'ensemble des denrées alimentaires produites dans le département reste cependant très faible et ne correspond guère, au départ de l'exploitation, qu'à 60 à 70 millions de francs ou 6 à 7 milliards d'anciens francs.

Cette situation résulte de raisons assez nombreuses : surface, climat, sol.

L'étendue totale des Alpes-Maritimes est réduite : 429 830 hectares. Encore, de cette faible surface, une assez large fraction est-elle, en raison de l'altitude, de la pente, ou du peu d'épaisseur sinon l'absence complète de la couche arable, impropre à toute culture.

D'autre part le climat de la région niçoise est très sec, non d'ailleurs par insuffisance de précipitations, puisque les chutes annuelles moyennes, relevées sur une période de 20 ans par le Cuité Météorologique départemental sont de :

762 m/m à ANTIBES

796 m/m à CANNES

799 m/m à NICE

1 078 m/m à THORENC

Or, il ne tombe en moyenne que :

842 m/m à BREST

833 m/m à BORDEAUX

607 m/m à PARIS

Mais la répartition de l'importante tranche d'eau reçue par la Côte d'Azur est très défectueuse, du point de vue agricole du moins : le nombre des jours de pluie est de 60 à 70 sur la Côte, 80 à 85 en montagne, les principales chutes, abondantes et parfois violentes, ayant lieu à l'automne et en fin d'hiver. Pour permettre la comparaison, rappelons que le nombre de jours de pluie est en moyenne de 166 à Paris, 170 à Bordeaux, 196 à Brest.

D'autre part, la douceur méridionale des températures est strictement limitée à la Côte. Dès que l'on s'élève dans la montagne le climat devient rude, malgré l'adoucissement local qui résulte parfois de l'exposition.

Le sol, deuxième élément important du milieu, est lui-même médiocre. Les calcaires, souvent durs, d'origine jurassique ou crétacée, constituent près des 3/4 du département auquel ils donnent souvent un aspect de rocaille aride, parfois désolé.

Les défauts du climat et ceux du sol sont d'ailleurs aggravés par un relief accentué, souvent abrupt, ce qui favorise le ruissellement des grosses pluies et l'érosion dès que le sol n'est plus protégé par une couverture végétale assez dense. Les travaux de culture sont d'autre part très pénibles, leur motorisation et leur mécanisation même le plus souvent impossibles.

Tous ces facteurs expliquent, au moins autant que le voisinage des grandes villes de la Côte, l'abandon toujours plus prononcé de la montagne niçoise; ils permettent aussi d'apprécier le travail gigantesque accompli dans les vallées par des générations de paysans qui, jusqu'à 1000 mètres d'altitude et souvent bien plus haut, ont façonné, les pentes, édifiant les murs de pierres sèches, plantant l'olivier ou le châtaignier, défrichant et amendant le sol, pour obtenir de maigres récoltes au prix d'efforts incessants, qui ne justifient pas la réputation de paresse si volontiers faite aux méridionaux.

On ne peut plus attendre des jeunes qu'ils acceptent pareille vie et l'intérieur du département, s'il se peuple saisonnièrement de touristes, se vide peu à peu de sa population paysanne. Seules restent bien vivantes et intensivement exploitées les basses vallées du Var, de la Siagne, du Loup consacrées aux productions fruitières et maraîchères et, à un moindre degré, la région de plateaux qui domine Grasse, plateaux élevés, certes, mais où le relief atténué permet d'utiliser la machine et de rentabiliser ainsi des cultures condamnées dans tout le reste du département.

L'abandon progressif de l'agriculture dans la majeure partie des Alpes niçoises n'est pas sans inconvénient ni même sans danger.

En effet, les productions proprement départementales en denrées alimentaires sont, dans tous les domaines, très inférieures aux besoins : la plus importante, celle du lait, couvre environ 38% de la consommation. La proportion tombe à 25% pour les fruits et légumes, 8% pour la viande (volailles comprises) et devient pratiquement négligeable pour le reste, sauf éventuellement pour l'huile, dont la production pourrait être restaurée grâce à ce qui reste des anciennes plantations d'oliviers.

Le souvenir de la période 1942/1946 doit permettre à d'assez nombreux habitants de la région niçoise d'apprécier la gravité d'une telle situation, encore accentuée par la position des Alpes-Maritimes à l'extrême pointe sud-est de la France au terminus des réseaux routiers et ferroviaire.

On peut toujours espérer, bien sûr, ne plus revoir pareille conjoncture. Il faut tout de même remarquer que, depuis cette époque, la population sédentaire du département a augmenté au total de 17% environ (la proportion étant bien entendu très supérieure pour les agglomérations urbaines), tandis que culture et élevage n'ont cessé de régresser. En dehors même de crises internationales graves, de simples difficultés de transport dues au mauvais temps ou à toute autre cause peuvent provoquer sur la Côte une raréfaction des denrées alimentaires et des hausses spéculatives, qui pourraient entraîner éventuellement des conséquences regrettables.

C'est ce qui rend souhaitables toutes les mesures propres à maintenir cette production modeste, mais qui représente en cas d'urgence, une possibilité de dépannage pour la population locale- ces mesures pouvant prendre d'ailleurs aussi bien l'aspect d'encouragements directs de toute nature aux agriculteurs et éleveurs qui subsistent encore, que celui de limitations à opposer, sur les terrains à vocation nettement agricole au moins, à l'envahissement toujours plus prononcé de l'urbanisation.

La situation est évidemment toute différente pour l'horticulture ornementale. Les Alpes-Maritimes qui occupent sur le plan national le 7e rang pour les pépinières d'ornement et les cultures de plantes en pots vertes ou fleuries, surclassent de très loin tous les autres départements avec environ 3.500 hectares consacrés à la production de fleurs coupées et feuillages.

Il n'est pas facile de déterminer la fraction de ce total consacrée à chacune des espèces. La situation est en effet très fluctuante, certaines entreprises changeant rapidement d'orientation pendant que d'autres se créent, se développent ou inversement disparaissent. Une récente enquête vient encore de montrer combien la vérité est difficile à saisir en cette matière.

On estime cependant en gros que les exploitations consacrées à la culture de l'œillet occupent 2.000 hectares mais sur ce total moins de 1000 sont cultivés annuellement car l'inclinaison du sol entrain d'assez importantes pertes de surtaxe, fréquemment de l'ordre de 30%. D'autre part, un assolement est un général pratiqué, le terrain qui a porté de l'œillet une année étant pendant un temps égal laissé au repos ou consacré à d'autres cultures, légumières par exemple.



Les plantations de roses pour fleurs coupées occupent environ 400 hectares, les fleurettes et divers 600, le mimosa 500, dont 400 en bonne production.

De ce total une proportion supérieure au dixième et atteignant au moins 400 hectares est recouverte d'abris vitrés, coffres ou serres. Enfin les plantes à parfums, jasmin, rosiers de mai, orangers occupent 700 hectares environ.

L'évaluation même approximative de cette production est délicate, en raison de sa diversité, de son étalement sur toutes les périodes de l'année ou presque, enfin des variations du volume total en fonction d'aléas d'origine biologique, parasitaire et surtout climatique dont les soins les plus attentifs ne permettent pas toujours de se préserver, comme l'ont prouvé la tornade du 16 décembre 1962 et les froids qui lui ont succédé.

Cependant, malgré les considérables variations des prix (suivant l'espèce, la variété, la qualité et l'époque de production, ils peuvent passer du simple au centuple et davantage) on peut estimer la valeur actuelle des produits horticoles ornementaux dans le département à environ 180 millions de frs ou 18 milliards d'anciens francs.

Cette valeur estimée au départ de l'exploitation, augmente bien entendu très sensiblement après conditionnement, présentation et vente au détail ou expédition, jusqu'à un chiffre au départ de l'ordre de 25 milliards d'anciens frs et parfois beaucoup plus. Encore faudrait-il y ajouter près d'un milliard ancien pour les plantes à parfum.

Cette recette élevée explique pourquoi la Côte, seule zone du département où l'horticulture florale peut être pratiquée dans des conditions intéressantes, rassemble près de 8000 agriculteurs dont environ 3500 horticulteurs spécialistes. Avec les salariés, les marchands de produits nécessaires à l'agriculture, les expéditeurs et grossistes et les fleuristes détaillants on peut estimer que, familles comprises, près de 50 000 personnes sur la côte vivent, directement ou indirectement, de l'horticulture florale et, pour beaucoup d'entre elles, dans des conditions satisfaisantes.

Malheureusement, cette horticulture apparemment prospère se heurte dès maintenant à de graves difficultés et au premier chef à l'énormité des capitaux à engager soit en investissements durables soit en dépenses courantes.

Des investissements correspondent d'abord à l'achat du terrain, qui est plus cher sur la Côte d'azur que partout ailleurs en France (sauf au proche voisinage de Paris) des prix de 150 à 350.000 frs l'hectare (15 à 35 millions anciens) étant courants. Bien entendu ce prix très élevé ne correspond pas à la seule valeur de production agricole du terrain et une arrière-pensée de spéculation est toujours présente à l'esprit du vendeur: aussi bien qu'à celui de l'acheteur. Il n'en reste pas moins que les frais d'achat, de mutation et éventuellement de succession et de soulte aux cohéritiers doivent être calculés sur ces bases.

D'autre Part, si l'on veut obtenir d'un terrain souvent limité en surface une rentabilité élevée, il est nécessaire de procéder à son équipement, d'abord en matériel de protection. Or le prix des serres varie actuellement de 25 à 75 frs le m<sup>2</sup> et davantage, suivant que l'on passe de la serre ancienne à châssis de bois et verre ordinaire sur piquets, à la serre moderne, châssis de métal pied filé à verre épais sur charpente métallique et soubassement de maçonnerie.

La serre construite doit encore être équipée en dispositif de chauffage occasionnel ou permanent, d'arrosage, de traitement, l'un et l'autre avec tuyauterie fixe à ajustages plus ou moins nombreux, enfin dans les installations les plus récentes, de refroidissement, d'éclairage artificiel et d'enrichissement de l'atmosphère en gaz carbonique.

Ainsi, complètement équipée, une serre revient à plus de 200 frs le mètre carré.

Les dépenses courantes correspondent à un fonds de roulement particulièrement élevé, puisqu'il doit permettre la rémunération d'une main-d'œuvre nombreuse et en partie du moins, spécialisée, et le règlement des dépenses de fumure, de traitements antiparasitaires, du chauffage, etc.

Pour fixer les idées précisons que pour l'œillet, qui est sans doute la culture la plus exigeante en la matière. Les doses de fumure azotée courante sont de 10 à 30 grammes d'azote par m<sup>2</sup> et par mois. Ces doses, parfois dépassées largement dans la pratique, correspondent, exprimées dans les mêmes conditions que pour les cultures courantes de céréales ou autres, à des apports d'engrais azotés à 2%, type ammonitrate, de 6 à 18 tonnes par hectare et par an. Or, en culture fourragère intensive, l'apport d'une tonne d'engrais azoté par hectare et par an est considéré presque comme un maximum à ne pas dépasser.

Aussi les vulgarisateurs qui, dans la plupart des autres régions, conseillent aux agriculteurs une intensification de leurs fumures, sont-ils au contraire amenés dans les Alpes-Maritimes à conseiller une réduction des doses utilisées et parfois suppression complète de la fumure pendant quelque temps, avec un lessivage du sol par des arrosages abondants, pour éliminer l'excès de sels accumulés.

Les recettes élevées que procure la production florale ne sont donc obtenues qu'au moyen d'avances considérables, dont le concours du Crédit agricole ne peut couvrir qu'une faible partie, et grâce, d'autre part, à une compétence technique de plus en plus poussée des chefs d'exploitation. La création et le lancement d'une entreprise horticole sont donc aujourd'hui une entreprise difficile et aléatoire.

Par ailleurs des menaces graves rendent inquiétant l'avenir même assez proche. Les avantages naturels de la Côte d'Azur (hivers très doux, ensoleillement presque continu) s'estompent au fur et à mesure que se développent les techniques qui permettent de reconstituer ailleurs, au moins dans un volume limité, une atmosphère aussi tiède et lumineuse que celle de Nice. Cependant, les inconvénients qui résultent pour nous de l'éloignement des gros centres de consommation (région de Paris et Nord-est, Allemagne de l'ouest, Angleterre, pays scandinaves), conservent toute leur gravité, favorisant à notre détriment les horticultures hollandaise et belge notamment, plus proches de cet important marché.

Encore la concurrence de ces productions étrangères s'est-elle surtout exercée jusqu'ici sur les marchés extérieurs auxquels les producteurs français s'intéressent, il faut le reconnaître et le déplorer, assez peu. Mais n'est-il pas à craindre que d'ici peu, dans le cadre élargi du Marché Commun, ces concurrents, auxquels se joindront Italiens et Espagnols, viennent nous combattre sur notre propre marché national?

Enfin le plus gros danger pour notre horticulture réside sans doute dans le développement considérable et rapide au cours des dernières années des agglomérations urbaines de la côte et des résidences secondaires créées en nombre toujours croissant dans la zone moyenne. Les cultures même les plus rémunératrices sont ainsi refoulées peu à peu, les terrains disponibles étant accaparés par la spéculation, le recrutement de la main d'œuvre concurrencé par les activités industrielles ou commerciales, enfin les aménagements et en particulier la construction des serres se heurtant de plus en plus à une réglementation de caractère parfois très strict.

Il est compréhensible que les autorités tentent de conserver au département un aspect riant, gage de son succès touristique. Mais n'est-il pas risqué de sacrifier définitivement l'horticulture, dont nous venons de voir quelle place importante elle tient dans l'économie départementale, au tourisme ? Celui-ci en effet ne risque-t-il pas plus prochainement peut-être qu'on le suppose de se détourner de notre littoral pour d'autres rivages, aussi ensoleillés au moins, aussi bien équipés bientôt, et que les moyens de transport modernes rendent de jour en jour plus vite et plus facilement accessibles ?

La possibilité de replier vers l'intérieur du département les cultures florales doit d'autre part être considérée comme à peu près illusoire.

Les surfaces encore utilisables en raison de leur climat, de leur sol et des possibilités d'irrigation sont un effet peu nombreuses et d'ailleurs envahies déjà partiellement par les citadins.



La situation est donc au fond presque aussi grave sur la Côte que dans le montagne et des causes inverses, insuffisance de population dans un cas, excès dans l'autre, risquent d'aboutir partout au même résultat, la disparition de ce qui subsiste de l'agriculture des Alpes-Maritimes.

Il est permis d'espérer que les Corps élus et les grands Services publics, auxquels incombent la charge du département et la responsabilité de son avenir, sauront trouver dans l'arsenal, chaque jour plus touffues anciennes et nouvelles dispositions législatives et réglementaires, les remèdes appropriés à chaque cas, conservant aux Alpes niçoises le minimum de population paysanne indispensable et à la Côte cette activité horticole qui, autant qu'une richesse, constitue une parure.

Par J. FENART  
Ingénieur en Chef des Services agricoles des Alpes-Maritimes

**LES ORIGINES DE LA VIE DE  
SAISON SUR LA CÔTE DES  
MAURES ET DE L'ESTEREL**

**Par J. DEVUN**

Dans cet essai, très incomplet, ne serait-ce que par sa brièveté et par le caractère partiel de ses sources, je me contenterai de jeter quelque lumière sur un moment capital de l'histoire du tourisme méditerranéen en rappelant comment le fonction hospitalière s'est tardivement et timidement éveillée sur un long secteur littoral du département du Var qui un tire aujourd'hui le plus clair de ses revenus.

Je considérerai successivement les trois points suivants :

- a) la permanence jusqu'au cœur des temps contemporains du mode de vie désuets;
- b) les chances de renouvellement;
- c) la révolution qui provoque ce renouvellement, ses causes et ses premières manifestations.

### **A.- La persistance jusqu'à la veille du vingtième siècle des formes anciennes d'économie.**

Entre la prospérité des régions toulonnaise et niçoise, qui repose d'ailleurs sur des fondements totalement dissemblables, s'étire, alors que le siècle dernier touche à son terme, un hiatus de stérilité correspondant, sur un développement linéaire de quelque 150 kilomètres, à la façade méditerranéenne de la Basse Provence hercynienne. Le contact de la terre et de la mer n'y a pas exercé, sous la forme d'activités multiples et de concentrations humaines, ses bienfaisants effets ordinaires. Les ressources du terroir ne compensent point cette insuffisance.

La côte des maures est la moins mal lotie. Là est l'exception qui confirme la règle, le golfe de Grimaud. Bien qu'en cette fin de siècle la conjoncture soit peu favorable, une longue ère de prospérité permet aux deux petites communautés voisines de Saint-Tropez et de Sainte-Maxime d'y survivre à leur fortune passée. Aux XVe et XVIe siècles, l'âge d'or, Saint-Tropez est en relations avec le Levant et connaît des heures glorieuses que sa bravade, chaque année, commémore joyeusement<sup>1</sup>. Longtemps c'est une cité très vivante, armant et construisant beaucoup. " Comme position commerciale, Saint-Tropez a une certaine importance, observe Lubanski en 1865<sup>2</sup> il y existe un chantier pour la marine, qui lance chaque année de nombreuses embarcations; les armateurs de la ville possèdent, pour leur propre compte, plus d'une centaine de navires. L'exportation du liège provenant des forêts de la Garde-Freinet, les vins, l'huile, le bois à brûler, le poisson et les marrons au Luc font le principal objet du négoce local. "Mais c'est en vain que l'on avait agité de grands projets en proposant, à plusieurs reprises, de faire du golfe une succursale de Toulon, car ses avantages nautiques -près de 30 kilomètres carrés de superficie, huit kilomètres de longueur, près de quatre de largeur à l'entrée, cinquante mètres de profondeur à la passe, des fonds d'une excellente tenue donnant aux bâtiments du plus fort tonnage la possibilité de venir mouiller à petite distance de la terre par des profondeurs de plus de dix mètres l'emportent sur le grave défaut d'une mauvaise orientation, cette grande rade foraine, ouverte directement au sud-est, se ressentant beaucoup trop de la houle du large<sup>3</sup>.

---

N.B.: Le chiffre romain placé au début de chaque référence renvoie à l'ouvrage de la bibliographie qui figure en fin d'article.

<sup>1</sup> Jean Aicard. L'illustre Maurin, éd. Nelson, chap. XXVII, p. 227 sq. .

<sup>2</sup>IX- ; p.9 Rapprocher de ce texte celui de Noyon, écrit vingt ans plus tôt. "Avant 1789, le port de Saint-Tropez envoyait plusieurs navires dans le Levant pour ce qu'on nomme ici la Caravane. Ces bâtiments, expédiés au long cours et pour plusieurs années, partaient de Marseille chargés de marchandises pour un des ports de cette partie. Arrivés à cette première destination, et après avoir remis leurs chargements, ils se louaient pour les transports d'échelle en échelle, pendant la durée de leur congé; à son expiration, ils rentraient avec les retours achetés du produit des frets. En 1789, la ville de Saint-Tropez employait quatre-vingts navires à ce genre d'industrie et autant au petit cabotage"(XI- p.43-44)

<sup>3</sup>IX-; p.12.

Il avait fallu capituler devant Marseille et Sète. Le mouvement tombe de 32.000 tonnes en 1840 à 16.000 en 1870 et tend à décroître. "Dans quelques années tout se réduira au service de la pêche et à l'exportation des produits agricoles du petit bassin de Grimaud.... la décadence est donc réelle et s'accroît tous les jours, car il est très probable que bien des années s'écouleront avant qu'un chemin de fer littoral réunisse Hyères et Fréjus en suivant la côte des Maures; et, comme le commerce, la civilisation et tout le développement de la vie moderne tendent de plus en plus à se concentrer dans une certaine zone desservie par les voies ferrées, le port de Saint-Tropez, perdu au fond de son golfe et séparé du réseau de nos grandes lignes de communication par une chaîne de montagnes, est condamné à une ruine fatale<sup>4</sup>. Sauf pour sa prophétie que les faits s'appêtent à démentir dans l'immédiat, Lenthéric n'a pas tort lorsqu'il juge ainsi, en 1880, la cause perdue. Ardouin, Dumazet le confirme, une vingtaine d'années après, dans sa première relation de voyage. "Aujourd'hui toute cette prospérité est partie. Ses chantiers sont déserts: la population vit du sol, de la pêche, de la préparation du liège des montagnes, voisines."<sup>5</sup> L'usine de fabrication de cibles électriques installée au bord de l'anse des Canebiers, à l'est de la ville, par l'industriel dauphinois Grammont le créateur de la tréfilerie de pont-de-Chéru, près de Lyon, ne suffit pas à compenser le déchet. Aussi s'accorde-t-on pour trouver à la petite cité bien Piteuse figure."Tout y est vieux de deux ou trois siècles..., écrit Lenthéric en 1880<sup>6</sup>. Au milieu de tous ces pans de murs rongés par le salin, on a peine à se croire dans une ville française du dix-neuvième siècle; les façades des maisons sont bariolées suivant l'ancienne mode espagnole. Les moindres habitations, délabrées et en ruines, sentent la misère et l'abandon; on ne les répare pas, on les badigeonne; et leurs couleurs vives se reflètent dans les eaux d'un bassin presque désert." Lubanski, quinze ans plus tôt, étonné pour cela ne disait pas autre chose "Ces maisons sont, pour la plupart, dans un état de délabrement déplorable; quelques unes sont inabordables à cause de leur malpropreté"<sup>7</sup>. Sainte-Maxime avait eu sa part dans ce trafic régionales: "Plusieurs balancelles ou tartanes sont amarrées dans le port, indice d'un commerce assez actif", observe Ardouin-Dumazet en 1898. Les entrées et les sorties réunies portent alors sur 248 navires et représentent 10.403 tonnes. C'est qu'il y a là une excellente position de passage. "Sainte-Maxime est, en effet, le débouché de plusieurs vallons des Maures, des routes le relie à la vallée de l'Argens et en font l'entrepôt des vignobles du Plan-de-la-Tour, des scieries, des exploitations de chênes-lièges, des châtaigneraies.... Le torrent de Préconiou, qui atteint la mer à Sainte-Maxime, arrose une des vallées les plus peuplées du massif."<sup>8</sup> "

Mais ce golfe de Grimaud, qui est seul malgré sa disgrâce à soutenir la comparaison avec le reste de la Provence, est très excentrique, enclavé dans la retombée orientale du massif sur la plaine de Fréjus, à sa lisière extrême. A l'ouest, jusqu'à Toulon, il n'y a plus aucun port, du moins si l'on entend par ce mot des installations créées de main d'homme<sup>9</sup>. Ce n'est le fait ni de l'insalubrité ni de l'insécurité. Les fièvres qui, depuis la chute de Rome, ont désolé les basses plaines alluviales -à Fréjus comme à Albenga<sup>10</sup>- épargnèrent toujours le penchant des collines. Quant aux incursions des Barbaresques elles n'ont pas empêché les

<sup>4</sup> VII6 ; p.292.

<sup>5</sup> II- ; p.265.

<sup>6</sup> VII- ; p. 294.

<sup>7</sup> IX- ; p.9.

<sup>8</sup> II-;p.283-284."Noyon (XI-p.44) écrit en 1840, pendant la belle saison, des pêcheurs génois viennent s'établir à Sainte-Maxime. Ce port fournit deux petits bâtiments au cabotage. Il sert à l'exportation des vins, des peignes, de cannes et de bois à brûler". En 1835, 118 bâtiments ont été reçus, 117 expédiés; 3.700 tonneaux de marchandises ont été importées ou exportées.

<sup>9</sup>II- ; p.255. "Comme toutes les vieilles cités du littoral de Provence, Bormes a son faubourg maritime, petit port qui fait un commerce assez actif grâce à ses pêcheurs. Le mot port est un peu excessif; ce n'est qu'une plage sur laquelle on tire les bateaux. Une digue a été construite, mais elle est inutilisable."

<sup>10</sup> X- ; p. 748 ; VIII- ; p. 572-573 (éd. 1894)

petites escales de pulluler, puisqu'en Basse Provence calcaire quatre au moins - Cassis, La Ciotat, Saint-Nazaire et Bandol- se pressent entre Marseille et Toulon, sur 70 kilomètres seulement. Cette atonie est imputable au relief, et spécialement à sa disposition. En effet, s'il est peu élevé, il est compact et sans dégagement, faute de vallée ménageant à la fois une voie de pénétration et une issue à un arrière-pays assez étendu pour que son débouché soit un site privilégié susceptible de fixer un établissement humain. C'est précisément pourquoi, d'ailleurs, le golfe de Grimaud, indépendamment de ses qualités intrinsèques doit, pour une large part, sa fortune à la convergence des deux rivières de la Môle et du Giscle, dont le cours, enfoncé dans l'intérieur presque parallèlement au rivage, conduit à la petite plaine d'atterrissements dominée à flanc de coteau par Cogolin. Et c'est pourquoi aussi on fit passer par là la première route qui a traversé le massif de part en part d'Hyères à Saint-Tropez.

Voilà donc comment, à l'ouest du golfe, on n'a que des communautés rurales qui sont à quelque distance de la mer et qui ne commandent pas une zone d'ampleur suffisante pour nourrir avec l'extérieur des échanges suivis. Deux ou trois havres sont bien, à l'occasion, le théâtre d'opérations temporaires. Mais il n'existe aucun équipement permanent et même pas, le Lavandou mis à part, de noyau de peuplement. Ainsi, en 1865, Lubanski relève l'utilisation des baies de Bormes et de Cavalaire, nous apprenant de la première qu'elle "reçoit quelques bateaux qui, mouillés devant le village du Lavandou, se trouvent assez bien à l'abri du mistral", de la seconde que "les vaisseaux marchands s'y trouvent sous la protection d'un château, de redoutes et d'un poste de douaniers" et que ce qui lui donne "quelque importance, c'est la grande quantité de bois de chauffage que l'on exporte pour Marseille"<sup>11</sup>. En 1898 encore, malgré l'établissement depuis déjà plusieurs années d'une halte de chemin de fer à la Gaillarde, Ardouin-Dumazet témoigne que la tradition a survécu à la concurrence, "la petite anse servant de rade foraine pour l'embarquement des bois"<sup>12</sup>. Mais si le Lavandou mérite d'être qualifié de "village de pêcheurs", il est l'unique petite cellule permanente de peuplement née de la mer. Simple écart de la commune de Bormes jusqu'à la veille de la première guerre mondiale, il n'est pourtant gros que de 219 habitants en 1851<sup>13</sup>.

Les travaux des champs n'ont pas encouragé davantage l'habitat groupé ou dispersé. Nous avons cité Ardouin-Dumazet, associant la beauté des paysages à leur abandon. Même lorsque les cultures trouent les bois et la broussaille, il n'y a pas de maisons. Entre la Londe et le Lavandou où "la ligne se lance en pleine solitude à travers le maquis et les chênes-lièges", il note en 1909 que les propriétaires des vignes résident en "de lointains et invisibles hameaux"<sup>14</sup> et plus à l'est sur les quelque 25 kilomètres qui séparent le Lavandou de Cavalaire, où les pins et les chênes-lièges descendent jusqu'au rivage, il remarque, reprenant mot pour mot le texte de 1898 : "Pas un village, pas un hameau, mais de rares bastides et, là-haut, dans les forêts, des maisons blanches plus rares encore"<sup>15</sup>. Plus d'une fois, faute de trouver à proximité un nom pour baptiser les stations du train, il fallut en chercher un assez loin. Ainsi la gare de Cavalière tire le sien d'une ferme située en amont d'un ravin. Et elle n'est pas la seule. "Il n'y avait rien sur la cote avant le chemin de fer : on a du désigner les haltes d'après des habitations lointaines; ainsi.... Pramousquier. Le domaine de ce nom est très haut sur les pentes. De même, plus loin encore, le Canadel."<sup>16</sup> Le mal provenait de ce que l'on était enfermé dans un cercle vicieux. Pas de chemin tant que se perpétua l'économie traditionnelle,

---

<sup>11</sup> IX-; p.7-8 Le mouillage de "Lavandour", écrit Noyon en 1836 (X1-p.44), "est très fréquenté par les pêcheurs. Il sert aussi de refuge aux navires de commerce....Le nombre des bâtiments employés à la pêche a été, en 1835, de 20". Quant au mouillage de Cavalaire" il est fréquenté par les bâtiments de commerce... et par les pêcheurs génois qui s'y établissent dans la belle saison".

<sup>12</sup> II- ; p.285.

<sup>13</sup> 1892. I-; p.136; cf. gravure et note de la page précédente. XV-.

<sup>14</sup> III- ; p.4-5.

<sup>15</sup> II- ; p ; 260 ; III- ; p.12.

<sup>16</sup> III- ; p.4.

parce que ses insuffisances n'avaient point fait éprouver le besoin d'en tracer. Mais cette lacune avait contribué à maintenir au ralenti l'activité. Et lorsque, avec la révolution économique, les moyens de transport modernes auraient pu donner au pays l'occasion de tirer enfin parti de possibilités réelles, l'insignifiance, de ses ressources avait fait attribuer la préférence aux secteurs plus évolués.

Donc, que Millin ne veut pas emprunter la voie de mer soit contraint, devant la carence de la voie de terre, d'avoir recours aux grands moyens - Hyères à Saint-Tropez, observe-t-il en 1807, il n'existe point de route qui soit praticable pour les voitures; nous louâmes des chevaux, nous primes un guide pour nous conduire- "qu'il ait lieu de se plaindre qu'au sortir de la plaine d'Hyères la route cesse d'être frayée et que ce ne soit plus qu'un sentier dont on reconnaît à peine la trace et qui circule à travers ces anfractuosités (les ravins torrentiels)"<sup>17</sup>, passe encore! Il voyage au début du XIXe siècle. Mais lorsque, vers le milieu du siècle, on achève enfin la première route reliant Toulon à Saint-Tropez -c'est la route royale, aujourd'hui nationale n°98 dont le Conseil Général réclame, du reste en vain, le prolongement jusqu'à Fréjus-, si elle améliore les relations entre ces deux points qu'elle réunit sur une distance de 62 kilomètres, elle ne sert de rien au littoral car elle passe au milieu des terres.<sup>18</sup>

Et sur une plus courte distance il ne faut guère avoir le pied marin pour faire à cheval les trois lieues de mauvais chemin contournant le golfe où se font face Saint-Tropez et Sainte-Maxime; on préfère généralement la traversée par bateau qui ne demande qu'un quart d'heure. C'est ainsi que passe Millin en 1807<sup>19</sup>. Et en 1865 encore, "les deux localités communiquent entre elles au moyen de petites embarcations qui vont et viennent d'une rive à l'autre et sur lesquelles on paie 50 centimes de passage"<sup>20</sup>.

Or, dans la seconde moitié du siècle, la situation, loin de s'améliorer, s'aggrave, l'isolement s'accuse, en effet, lorsque dès la réunion du Comté de Nice à la France, le rail est prolongé depuis Toulon-Les Arcs où il était en attente, jusqu'à la frontière italienne. En contournant entre Toulon et Fréjus la montagne par la dépression périphérique intérieure, large et peuplée, au détriment de la côte, où le tracé aurait été au moins aussi long, plus difficile pour l'écartement normal et d'exploitation moins rentable, il hâte une issue inéluctable; car, en attirant à soi les produits qui voyageaient jusqu'alors par mer, il accélère la ruine du cabotage et de la marine à voile, dont les jours étaient, d'ailleurs, comptés par suite de la révolution des transports."Cette région montagne est encore aujourd'hui une des contrées les moins connues de notre territoire, souligne Lenthéric, moins de vingt ans après la construction de la voie ferrée. L'ancienne voie romaine la grande route moderne et le chemin de fer du Marseille à Gênes décrivent autour du massif des Maures une grande courbe et ne pénètrent dans aucun de ses vallons. L'extrême pointe méridionale de la France reste ainsi en dehors du grand courant de la civilisation: elle est de jour en jour plus oubliée."<sup>21</sup>

Si la voie ferrée avait été néfaste su littoral des Maures qui avait pâti d'être rejeté en marge des grands axes de circulation modernes, elle n'avait été d'aucun secours à celui, plus inhospitalier encore, de l'Estérel dont elle épousait pourtant fidèlement la courbe. De plus maigre valeur, il conservait, de surcroît, un caractère de véritable sauvagerie. Le siècle allait s'achever sans même qu'on en possédât une connaissance topographique satisfaisante. La raideur des falaises, le peu de profondeur et l'étroitesse des calanques interdisant l'approche à pied comme en barque, aucune carte, pas plus celles de la marine que les autres, n'était bonne.

---

<sup>17</sup> X- ; p.457-458.

<sup>18</sup> XI- ; p.446.

<sup>19</sup>X-; p.474.

<sup>20</sup> IX- ; p.269.

<sup>21</sup> VII- ; p.269.

La carte d'État-major, qui remontait à 1868, comportait par exemple de notables erreurs.<sup>22</sup> La circulation était nulle. Lorsque Martel qui joua ici le rôle de pionnier, pénétra pour la première fois dans la région du Trayas vers 1877-78, l'antique voie aunélienne dont le tracé était du reste assez mal conservé et facile à perdre passant derrière le massif de Cap-Roux, seul un médiocre sentier de douaniers, bouleversé par les travaux du chemin de fer, longe la mer. Pas d'habitants. La terre et l'eau sont également vides. Par conséquent, pas le moindre aménagement maritime. Excepté le mouillage de Théoule, qui "sert de relâche à la marine royale et à la marine marchande"<sup>23</sup>, seule s'anime parfois la baie d'Agay.

Mais ce n'est que par accident, lorsque la tempête fait rage. Alors, grâce aux excellentes conditions de mouillage et d'abri des cent hectares, dont les fonds ont près de trente mètres et où, la houle du sud-est étant toujours amortie, les navires tiennent en sécurité sur leur ancre: il n'est pas rare de voir plusieurs centaines de tartanes et même de bateaux d'un assez fort tonnage attendre, trois ou quatre jours, le retour du beau temps<sup>24</sup>. Mais il n'existe aucun trafic avec le continent et ce magnifique plan d'eau est sans utilité commerciale. "Sauf pendant les grosses mers du large, alors que la rade se remplit de navires qui accourent à toutes voiles comme des oiseaux chassés par la tempête, la mer est aussi déserte à gay que la terre, écrit en 1880 Lenthéric<sup>25</sup>; l'industrie de la pêche, elle-même, y est tout à fait nulle et aucune barque n'y a son point d'attache. A peine si, de loin en loin, quelque pêcheur de corail, héritier de traditions séculaires, vient y faire des recherches de moins en moins fructueuses. Officiellement et administrativement Agay est une station de Marseille à Nice; mais en réalité rien ne s'y arrête ni marchandises, ni voyageurs. Ce n'est, qu'une rade de refuge momentané pour les marins craintifs et un but d'exploration pour quelques touristes. Ce n'est plus et ce ne sera jamais un lieu de séjour, conclut l'auteur qui n'a décidément pas le "pronostic heureux". Aussi les recoins discrets du rivage sont-ils le paradis des contrebandiers et les récits de leurs exploits dont à Théoule, par exemple, la grotte de Gardanne curait été le théâtre, ne sont sans doute pas entièrement apocryphes. Le passage d'un trafic ferroviaire intense n'avait été d'aucun profit à la lisière méridionale du massif, car les grands trains la parcouraient en étrangers et ne s'arrêtaient nulle part, l'absence de toute vie humaine n'ayant justifié la création que d'une station, celle du Trayas, entre Saint-Raphaël et Cannes<sup>26</sup>. De même qu'au temps où le brigandage lui avait velu sa fâcheuse renommée, l'Estérel est donc un gêneur que l'on franchit au plus vite sans s'y attarder. C'est ainsi que, lors de son premier voyage en 1898, Ardouin-Dumazet, qui vient de parcourir le littoral des Maures dont il dépeint les aspects nouveaux, ne tente point d'y faire un détour<sup>27</sup>. Il se borne à constater de loin, après avoir tiré le chapeau à ces monts "d'une beauté inexprimable", qu'en quittant Saint-Raphaël en direction de l'est jusqu'au golfe de la Napoule "la solitude se fait" et que "rares sont les maisons". A lui seul le partage entre quelques rares communes riveraines très peu nombreuses de la longue frange maritime des deux massifs est un indice du peu de cas que l'on fit de celle-ci jusqu'au renouveau contemporain qui entraîne leur démembrement. Au début de ce siècle encore, sur le front des Maures entre Bormes et Saint-Tropez, ne confinait à la mer que Bormes -Le

---

<sup>22</sup> IV- ; p. 207, E.- A. Martel.

<sup>23</sup> XI- ; p.345.

<sup>24</sup> VII- ; p.369.

<sup>25</sup> VII- ; p.372. Mouillage d'Agay, «Cette rade foraine... sert de relâche contre les tempêtes et l'insulte de l'ennemi et n'est, à proprement parler, qu'une auberge maritime.... Les bâtiments militaires et marchands viennent y relâcher dans les gros temps." XI-; p.45.

<sup>26</sup> Le chemin de fer du littoral a contribué de son côté à l'abandon de pays ; la grande route internationale, dont les lacets serpentent dans les profondeurs de la redoutable montagne, n'a même plus aujourd'hui l'importance d'un sentier. Non seulement tous les voyageurs et toutes les marchandises qui se rendent de France en Italie, mais encore tous les produits locaux qui passent de la vallée de la Siagne dans celle de l'Argens prennent aujourd'hui la voie ferrée. L'Estérel est redevenu un désert ; VII- ; p.366.

<sup>27</sup> II- ; p.296. XV-.

Lavandou est séparé en 1913-, la Môle, le Rayol Canadel est créé en 1949-, Gassin - Cavalaire suit en 1929, Le Croix-Valmer en 1937- et Ramatuelle. Sur le front de l'Estérel, avec Saint-Raphaël qui s'étire par Boulouris, le Dramont, Agay, Anthéor jusqu'au Trayas, on ne compte que Mandelieu dont Théoule se détache seulement un 1929.

## **B.- Les éléments d'une révolution passible.**

Parmi les causes profondes de la conversion, un peu avant la fin du siècle dernier, des rivages de la Basses Provence cristalline et cristallophyllienne à la fonction d'accueil, il faut compter leur beauté et leur climat, ainsi que la proximité contagieuse des villes d'hiver des Alpes-Maritimes qui présentaient déjà des signes de saturation.

Le paysage est également pittoresque le long de ses deux unités, tout en étant original dans chacune d'elle. Aujourd'hui que l'Estérel est tombé dans le domaine public, puisque l'on dénombre sur la route du bord de mer une moyenne quotidienne annuelle de 4.500 voitures environ auprès de la Napoule<sup>28</sup>, il est banal de louer ses formes et surtout ses couleurs, bleus du ciel et de la mer, rouge et vert complémentaires des porphyres et des bois. Mais il faut les imaginer alors que la solitude des rochers et des pins descendant jusqu'aux calanques est absolue. Faute d'hommes et d'eau, règne la végétation naturelle. Le mimosa, introduit à Cannes vers 1860, ne se propage qu'après 1870 dans le massif dont les sols siliceux lui plaisent au point qu'il y devient aussitôt spontané<sup>29</sup>. Ce n'est pas avant la métamorphose des toutes dernières années du siècle que, grâce aux adductions d'eau, se font une petite pince les plantes cultivées, les fleurs d'agrément, qui adoucissent, çà et là, auprès des "villas neuves, l'austérité du manteau végétal indigène<sup>30</sup>. Mais çà et là seulement, si bien qu'en 1909 encore, donc lors de son second voyage, les abords de la gare du Trayas "entourée d'arbres et de plantes qui révèlent ce que pourraient être les plis de l'Estérel s'ils étaient arrosés" attirent l'attention d'Ardouin-Dumazet. "Dans un étroit espace il y a de la vigne, des figuiers, des abricotiers, des artichauts, écrit-il. Ces jardins et le verger sont l'œuvre des gardes forestiers."<sup>31</sup>

Les pentes méridionales des Maures sont moins fermées, moins âpres, plus aimables, Si le rivage n'est pas beaucoup plus habité, les bourgs de l'arrière-pays ne sont pas loin et l'ensemble est beaucoup plus humanisé. En 1898, trop tôt donc pour que l'on puisse imputer au chemin de fer, qui ne date que de quelques années, la responsabilité de son introduction, Ardouin-Dumazet est frappé de le "flore tropicale" de Formes, de ses agaves, de ses Eucalyptus, de ses bouquets de mimosas<sup>32</sup>. Il admire "le plus éclatant des paysage" au long des petites haltes multipliées du Lavandou à Cavalaire. "Les pins et les chênes-lièges avec leurs sous-bois odorants revêtent toutes les pentes et descendent jusqu'à la mer"<sup>33</sup>. En 1909 il peut écrire que la façade maritime des Maures est un "pays encore à demi solitaire, malgré sa splendeur triomphale" et que ses côtes ignorées sont divinement belles".<sup>34</sup> Lanthéric avait déjà été séduit par la luxuriance de la végétation du golfe de Saint-Tropez où les ruisseaux coulent entre deux haies épaisses de lauriers roses<sup>35</sup>.

<sup>28</sup>Chiffre communiqué par les Ponts & Chaussées de Nice. Service de M. Reynaud.

<sup>29</sup>A.L. Giuglaris. La Riviera et ses fleurs, dans le Comté de Nice, 1945, P.47-67.

<sup>30</sup>III-; des villas "ensevelies sous les fleurs», à Anthéor (p.117-118); "entourées de beaux jardins fleuris", à Théoule (p.155). C'est à M. Gardenq, dont la fille, le jour de l'inauguration de la Corniche en avril 1903, offrit, à la limite des deux départements du Var et des Alpes-Maritimes, un superbe bouquet à la Comtesse de Torby que l'Estérel dut sa première exploitation florale. XIV-; avril 1903, P.145.

<sup>31</sup>III- ; p. 121.

<sup>32</sup>II- ; p.254-255. L'influence d'Hyères est manifeste: on y mentionne les primeurs I-;p.136.

<sup>33</sup>II- ; II- ; p. 260.261.

<sup>34</sup> III- ; p.2.

<sup>35</sup> II- ; p. 296 ;



Mais la carte maîtresse de la côte du Var réside bien plus encore dans les affinités climatiques qui la rapprochent de celle des Alpes-Maritimes. Sans être généralement aussi bien protégée des vents froids que cette dernière, elle ne s'en apparente pas moins à elle par des moyennes de température diurnes élevées en saison froide et surtout grâce à une insolation très satisfaisante. Aussi, à une époque où les médecins et leurs malades qui constituent la clientèle des stations riveraines de la méditerranée n'y conçoivent pas de vie de saison autrement que sous la forme d'une saison d'hiver, l'objectif que se propose le littoral des Maures et de l'Estérel est de drainer à soi un peu de l'activité du littoral niçois en devenant le siège de résidences d'hiver. Et c'est pourquoi, en 1898, Ardoin-Dumazet constate que Sainte-Maxime "abrité du mistral qui souffle souvent sur Saint-Tropez... attire davantage les visiteurs" et il ajoute que "en cette saison (c'est le mois d'août), Sainte-Maxime, désertée, n'a guère d'attraits pour le voyageur"<sup>36</sup>.

La seconde raison du succès découle d'un processus analogue au phénomène biologique de l'osmose. Il était fatal qu'au départ de Nice la fonction de saison, après Cannes (1830), puis Menton, Monaco et le Riviera dei Fiori d'un côté et Saint-Raphaël de l'autre (1860) gagnât enfin un secteur plus lointain, doué de vertus égales, mais encore vierge. Ce mouvement de transfusion fut en même temps provoqué et spontané.

Qu'il y ait eu inspiration et surtout apport de capitaux extérieurs, c'était inévitable. Dans l'Estérel particulièrement, où être à la porte de Cannes et de Saint-Raphaël était un atout-maitre. Aussi y assiste-t-on, aux confins occidentaux des Alpes-Maritimes, près d'un demi-siècle avant qu'il y ait une route, aux prémices des transformations futures. Et, en 1865, celles-ci paraissent déjà si inévitables à Lubenski qu'il ne manifeste à leur propos aucun doute, contrairement à l'incrédulité qu'il affiche à l'égard des illusions dont on se berce alors à Saint-Tropez. Ayant contourné l'anse de Théoule et passé le pont de la Rogue, il note en vue du Château de la Napoule "Sur les flancs de cette montagne qui s'avance dans la mer et forme l'un des côtés du golfe de Cannes, on verra avec le temps s'élever des villages et des villes. Une très considérable quantité de terrains vint, en effet, d'être acquise sur ce point, et certes on ne pourra pas manquer de trouver dans les différentes sinuosités de ce rivage des abris qui seront de vraies serres chaudes pour les valétudinaires."<sup>37</sup> Et moins de vingt ans après, nous pouvons relever précisément ici une des combinaisons échafaudées par des affairistes manœuvrant sur une grande échelle la publicité : en 1883, les fondateurs de la Société des terrains de Théoule prévoient, pour l'inauguration de la gare dans les premiers jours de juillet, "une réunion à la fois champêtre et mondaine" avec un banquet de 80 couverts, des régates, des joutes sur l'eau, des feux d'artifice et une fête vénitienne afin de régaler leurs invités de Nice pour lesquels ils font réserver des wagons de première.<sup>38</sup>

Dans les Maures, les dirigeants de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-France "qui a tant fait parler d'elle dans les milieux politiques et parlementaires", sous-entendu d'un contemporain qui laisse supposer bien des choses, n'étaient pas purs de toute arrière-pensée et ils n'avaient pas exclusivement pour objectif l'intérêt public<sup>39</sup>.

Mais il y a plus. Le terrain est doublement préparé. Sur place, l'opinion est dans un état de réceptivité, on peut dire dans l'état de grâce propre aux conversions et elle attend le miracle. L'acte de foi dans les destinées du pays est un sentiment diffus, mais général et tenace. Cette prise de conscience possible est dans l'air très tôt puisqu'en 1865, alors que Saint-Raphaël entre à peine dans la carrière, Saint-Tropez, que Pourtant rien n'y prédispose

---

<sup>36</sup>II- ; p.282-283-284. Voir IX-. Passim, p. 1-157.

<sup>37</sup> IX- ; p.47.

<sup>38</sup> L'avenir des Alpes-Maritimes, hebdomadaire, 30 juin 1883.

<sup>39</sup>XIII-; 8<sup>e</sup> série, p.25; ibid., p. 32. L'expérience du terminus de Cavalaire qui, d'ailleurs, se solde par un échec, est symptomatique.

manifeste déjà l'intention de l'y suivre. "Les habitants n'ambitionnent pas moins la faveur de devenir une station d'hiver pour le séjour des étrangers, écrit alors Lubanski surpris que l'on puisse y rêver d'un sort aussi glorieux; ils réclament, à cet effet, la construction d'une route carrossable reliant leur ville à celle de Fréjus. Ne devraient-ils pas commencer d'abord par faire nettoyer leurs rues et restaurer leurs habitations ?"<sup>40</sup> A Agay, mêmes espérances dont se fait l'écho Lenthéric chez qui elles éveillent un scepticisme moins nuancé encore "On doit même regarder comme tout à fait chimériques les espérances de quelques propriétaires qui voudraient voir s'élever, sur cette côte abrupte, déserte et qui n'est après tout qu'une gorge entourée de rocs escarpés et complètement privée d'horizon, des villas de plaisance aussi recherchées que les châteaux et les hôtels, :sur les plages largement développées de Cannes, de Nice ou de Menton " assure-t-il en 1880<sup>41</sup>.

A cette mentalité qui rend l'indigène perméable aux nouveautés répond celle d'une fraction des habitués de stations à la mode qui constituent une clientèle en Puissance, car à l'image de leur chef de file, Alphonse Karr, abandonnant Nice en 1864 pour faire retraite à Saint-Raphaël, ils sont candidats éventuels à une résidence aussi attrayante mais plus paisible. Évoquons le spéléologue Martel, dont la carte commentée de 1897 contribua beaucoup à tirer l'Estérel du néant. Il se félicite alors de pouvoir, à l'abri des mondanités niçoises et monégasques s'y reposer chaque année au Trayas dont le nom lui-même était inconnu lorsqu'il y pénétra pour la première fois vingt ans plus tôt en s'y fixant au "petit hôtel Subo (à la Réserve), séjour enchanteur pour les amis de la quiétude et de la belle nature."<sup>42</sup>

En bref, pour démentir Lenthéric, qui n'a pas le pronostic heureux, ou Lubanski, les arguments ne manquent pas. Voici comment en termes mesurés s'exprime plus justement, alors que le pays est "peu parcouru encore" et que commencent tout juste les premiers tressaillements d'une vie nouvelle, un observateur plus avisé dont nous mettrons sans cesse la sagacité à contribution "L'abandon ne saurait éternellement durer. Cette sorte d'Afrique de la Provence a un climat trop chaud et trop sec pour que des stations d'hivernants ne se créent .es dans les vallées lorsque la Côte d'Azur aura perdu tout caractère de campagne par la soudure, si prochaine, des villes de luxe qui s'échelonnent d'Antibes à Menton. Il y a là une véritable réserve pour le séjour des malades et des gens simplement frileux"<sup>43</sup>. Ce n'était pas un mince encouragement que d'avoir sous les yeux l'exemple de deux cités qui avaient fait leur chemin, l'une depuis longtemps - c'est Hyères- l'autre depuis une date très récente - c'est Saint-Raphaël la tentation était grande de suivre leurs traces. Hyères fut avec Nice la doyenne des villes de saison à l'est de Marseille. Elle offre, à la veille de la Révolution, des conditions d'accueil qui lui permettent de renouer avec la tradition dès le retour de la paix et elle compte, à la fin du siècle dernier plus de cent ans de succès<sup>44</sup>. Le cas de Saint-Raphaël était encore plus probant.

---

<sup>40</sup> IX- ; p.9.

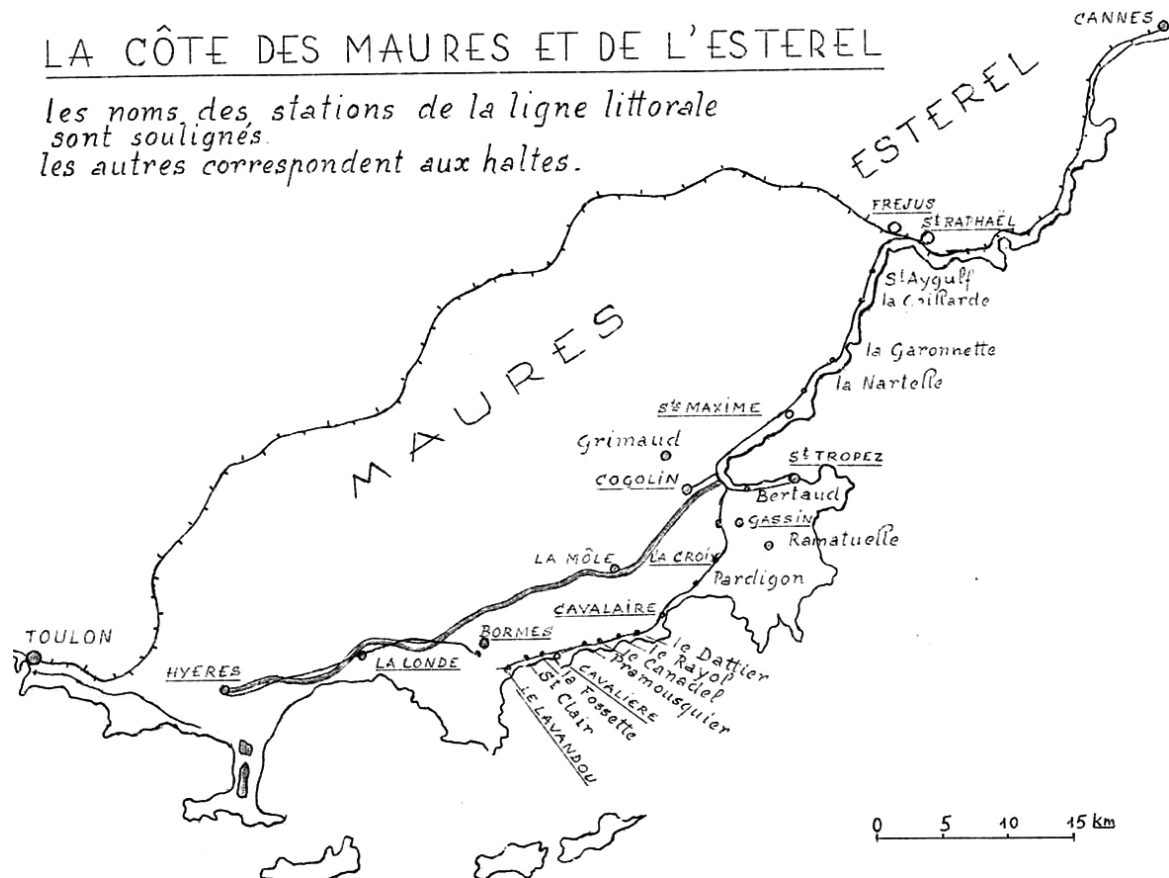
<sup>41</sup> VII- ; p.371.

<sup>42</sup> IV-.

<sup>43</sup> III- ; p.221-222.

<sup>44</sup>Je n'ai rien à ajouter à ce qu'expose à ce sujet de Marc Boyer (Hyères, station d'hivernants au XIXe siècle, Provence Histor., T. XII, p.139-165), sinon que je n'ai trouvé aucun élément autre permettant de dater les débuts de la ville de saison. En 1709, le Dictionnaire géographique de l'Encyclopédie méthodique écrit (tome II, p.6) "Hyères...Aujourd'hui que ce port est comblé et à deux cents pas de la mer, la ville est peu de chose. Elle est arrosée par les eaux d'une fontaine abondante, très utile aux oranges qui garnissent en bas les jardins. Ses environs sont délicieux par l'excellence et l'abondance de ses fruits. C'est le plus beau-ciel de la France et le pays le plus agréable et le plus varié...". Je rappelle également l'opinion de Deluc, de Genève, 1775, citée par Denis (Hyères ancien et moderne, 4e édit. un peu après 1880, p.638). "Plusieurs personnes malades se rendent, d'autres pays, dans ce canton favorable...pour y chercher quelque adoucissement à leurs maux dans cette saison rigoureuse."

La seconde moitié du siècle était déjà entamée et l'on n'avait parlé de cette modeste escale<sup>45</sup> qu'à propos du débarquement de Bonaparte de retour d'Égypte en 1799 puis de son



embarquement pour l'île d'Elbe en 1814, et encore son nom éveillait-il si peu d'écho qu'on avait souvent attribué à Fréjus ces événements. Or à partir de 1860 la fonction d'accueil s'épanouit. Quelques fortes individualités sont à la source de ce mouvement : Alphonse Karr, qui en 1864, abandonne Nice où il s'était exilé après le coup d'État du 2 décembre, se chargea de la partie sentimentale; Félix Martin ingénieur en chef du P.L.M., "distingué, intelligent, actif, remuant, entreprenant", bras droit de Freycinet, ancien chef de l'exploitation des Chemins de fer du Midi, qui devient maire, et Ortolan qui, très fort en mécanique et très estimé des mathématiciens, avait rendu de grands services à la marine, s'occupèrent des choses sérieuses. Il ne faut naturellement pas méconnaître l'ouverture entre 1861 et 1863, de la voie ferrée des Arcs à Cannes concordant par une coïncidence qui n'est pas fortuite, avec le démarrage de la station. Et c'est ainsi que, vingt ans après, l'ancien village, auprès duquel s'étend, au delà de la voie ferrée qui l'en sépare, un quartier neuf, le quartier des étrangers avec les principaux hôtels, s'est mué "en une petite ville coquette et élégante, percée de beaux boulevards, éclairée à la lumière électrique et alimentée par des fontaines abondantes (saison 1886)".<sup>46</sup>

<sup>45</sup> On embarque à St-Raphaël des peignes de cannes, des planches pour les caisses d'emballage, des bois à brûler, des salaisons, des verres, des bouteilles. et on y apporte du sel, du blé et des soudes factices". En 1835, 662 bateaux reçus ou expédiés; 6080 tonneaux importés ou exportés; 35 bâtiments de pêche. XI-; p.45. J'insiste peu sur Saint-Raphaël qui est une station déjà lancée lorsque démarre le reste du littoral, à l'ouest comme à l'est.

<sup>46</sup> Guide Conty. P. 110. L'Avant-Garde, hebdomadaire, 21 août 1898 "La terre rouge de Saint-Raphaël (Var)" Ce petit journal niçois nationaliste et réactionnaire faisant allusion à la bauxite, exploitée par l'Allemagne, assure qu'Alphonse Karr "très fort en minéralogie...sut apprécier la valeur de la terre rouge ou bauxite".

Cependant les raisons au succès qui viennent d'être énumérées étaient latentes et auraient pu longtemps encore demeurer virtuelles si n'était survenue, au tournant des deux siècles, l'ouverture coup sur coup, en moins de quinze ans sur Littoral des deux massifs, de communications commodes, ce qui clôt l'âge de sa stagnation et donne le départ à sa renaissance. Mais, tandis que, d'un côté, on a recours à un moyen de locomotion classique qui sera bientôt dépassé, de l'autre, on adopte la solution de l'avenir. Le moment est donc venu de déterminer les circonstances de ce passage du passé au présent, qui se traduit par l'éclosion d'une fonction neuve grâce à laquelle le pays se métamorphosera.

### **C- La rupture avec le passé et ses premières incidences.-**

Également attardées dans des cadres surannés et prisonnières de formules d'existence archaïques, les deux unités littorales voisines en sortent presque en même temps et dans des conditions très semblables pour faire leurs premiers pas dans une voie nouvelle. .

Les Maures furent les premiers à tenter l'expérience. Le 4 août 1890 fut ouvert au public un chemin de fer à voie étroite reliant par le bord de mer Hyères, tête de ligne qu'il était prévu de reporter à Toulon, et Saint-Raphaël sur une longueur de 95 kilomètres , supérieure de 7 kilomètres à celle du trajet de l'intérieur par le P.L.M.. Tolérant, comme tous les chemins de fer d'intérêt local, des courbes d'un plus petit rayon et des rampes plus accentuées que celles de l'écartement normal, le tortillard était l'instrument idéal pour assurer la desserte d'une contrée déshéritée. Percant en tunnel les principaux promontoires, il épousait, le plus souvent, les sinuosités et les inégalités du relief pour serrer la côte de près, notamment entre le Lavandou et Cavalaire où il circulait presque toujours en vue de la mer<sup>47</sup> . Il s'arrêtait, à dessein, fréquemment. Le chemin de fer a multiplié les arrêts pour amener la vie sur ces rivages oubliés", remarque en 1998, Ardouin-Dumazet<sup>48</sup> . On pouvait descendre en des points écartés, jusqu'alors confinés dans un isolement total grâce à ses douze stations et surtout à ses haltes multiples qui, simplement édifiées et entretenues sans grands frais, s'égaillaient en pleine nature.

Dans l'Estérel le rôle bienfaisant du petit train des Maures fut, quinze ans plus tard à peine, tenu par la route dont la percée coïncide avec la renaissance du mode de locomotion qui, après une éclipse d'un demi-siècle, était à la veille de reprendre la place que lui avait ravie le rail. L'évènement symbolique y fut l'ouverture au printemps 1903 de la Corniche de l'Estérel, aussitôt baptisée par les touristes Corniche d'Or. Elle fut construite en deux ans grâce à l'action conjuguée d'individualités et de collectivités idées par des mobiles contradictoires. La ténacité du Président-fondateur du Touring-Club de France, Abel Ballif, est celle du Théoulien qui vient finir ses jours au pays natal en 1934<sup>49</sup> .

L'initiative, prise par la ville de Saint-Rachel, et la compréhension du P.L.M. qui facilita la tâche; procédent d'un but plus terre à terre. On ne regarda pas à la dépense : pour les 43 kilomètres reliant Cannes à Saint-Raphaël on avait prévu 300.000 francs et il en couta le double. L'inauguration solennelle nit lieu le 11 avril 1903<sup>50</sup>. Tout fut mis en œuvre pour lui donner le plus d'éclat possible. Toutes les personnalités politiques régionales furent invitées ainsi que plusieurs notabilités étrangères de Cannes, parmi lesquelles le grand duc Michel de Russie et le comtesse Terby. Le président Loubet, insistent pour qu'une dérogation fut consentie aux usages, se fit représenter par un capitaine de vaisseau, faveur exceptionnelle qui

<sup>47</sup> I-; p.133-134. L'initiative en revient à Félix Martin, polytechnicien, directeur de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France.

<sup>48</sup> II- ; p.260-261. "Pas une auberge, pas la moindre buvette. Aucun abri que la salle commune de la gare encombrée de colis", dit-il de la halte de la Gaillarde située au fond d'une petite anse de la côte. B.285.

<sup>49</sup> A la villa Saint-Camille; il fut enterré eu cimetière de Théoule. Pour cette personnalité, cf. brochure-guide vendue à Théoule "La table du Touring-Club".

<sup>50</sup>XIV-; compte-rendu détaillé dans l'Éclaireur de Nice, samedi 11 et dimanche12 avril 1903.

souleva un problème de protocole et fit l'objet d'un examen particulier par suite du précédent qu'elle créait, le chef de l'État n'ayant jamais été représenté en province dans une cérémonie quelconque. Le rendez-vous fut fixé près de la gare de Saint-Raphaël à une heure. On prévoyait une centaine d'automobiles, les cyclistes des diverses sociétés régionales, les membres du Touring-Club. Le défilé devait commencer à 2 heures pour gagner Cannes où aurait lieu le banquet. Le programme fut réalisé point par point. Dès le matin, Saint-Raphaël s'anime. Le ministre arrivé par le train, le caravane s'ébranle, les voitures se succédant à quelques mètres dans un nuage de poussière entre les curieux qui font la haie et photographient à l'envi, en tête le ministre, le grand duc et la comtesse dans le magnifique berline du baron Van Zuylen de Nyvelt, président de l'A.C.F., puis les officiels, des journalistes de l'Illustration, de l'Écho de Paris, des envoyés spéciaux du petit Journal, chi Journal, du Gil Blas, etc..., enfin les cyclistes. Au petit pont jeté sur l'Agay, brève émotion : "Le virage est brusque et Monsieur le Ministre, ne lui en déplaise, nous entraîne à belle allure Par moments, et en dépit des règlements, nous faisons du quarante à l'heure, dépassant assez joliment comme on voit, la vitesse autorisée sur route". Avant le Trayas on double les derniers landaus, partis de Saint-Raphaël une heure et demie plus tôt, pavoisés de drapeaux, avec "ceux des invités qui ont préféré ce moyen de locomotion un peu archaïque, mais plus sar à leurs yeux" Et c'est l'arrivée, le banquet, les discours. Il n'y eut pas d'accident. La réussite avait donc été complète.

C'est que l'œuvre venait à son heure, qui était celle de l'automobile. L'affluence des voitures y avait été telle que le ministre put parler de "rendez-vous de l'automobilisme mondial". On en pointa 184 à la Napoule et les Automobile-Clubs et les "voituristes" présents -le président de l'Automobile-Club de France les membres des Automobile-Clubs de la région de Nice, d'Hyères, du Var, d'Avignon de Lyon et de Dijon- méritèrent une mention spéciale "Nous ne pensons pas que jamais circonstance de ce genre ait réuni un pareil nombre de véhicules et, à ce point de vue, l'inauguration de la Corniche de l'Estérel a été une manifestation automobile extraordinaire". Les dimanche 12, lundi 13 et mardi 14, on compte près de 800 voitures sur le nouvel itinéraire. Le succès avait dépassé les espérances de son promoteur qui dénonce les excès de vitesse et gourmande leurs auteurs. "Malheureusement, déplore-t-il, nos voituristes font cela comme une étape en Beauce. Ils vont de Cannes à Saint-Raphaël et vice-versa. 43 kilomètres à abattre en une heure et demie, à petite allure, juste le temps d'entrevoir le paysage, les sites et... ça y est! ... Eh! bien non, ça n'y est pas et vous n'avez rien vu! La route est le moyen, conseille-t-il; l'Estérel est le but." L'évènement avait donc été spectaculaire et promettait d'avoir des suites heureuses. D'autant plus qu'entraîné par l'exemple, le P.L.M., afin de faciliter les excursions, fuit arrêter au Trayas, où il arrive vers 9 h, 20, l'express qui part de Nice à 8 h 20 et de Cannes à 9 h 07. C'était combler une lacune, l'omnibus qui arrivait vers midi ne permettant que de déjeuner et de faire une petite promenade avant le retour<sup>51</sup>. Ainsi, de 1890 à 1903, tout le littoral de la Busse Provence hercynienne avait été doté de l'équipement qui lui avait jusqu'alors fait défaut.

Il reste à répondre à une dernière question. Quelles furent les conséquences de la mise un service des nouvelles voies de communication ? Je considérerai successivement le cas des Maures, puis celui de l'Estérel. Dans les Maures on sait que l'opinion attendait du train qu'il ranimât l'économie languissante en implantant le tourisme jusqu'alors pratiquement inexistant<sup>52</sup>. Tel fut bien, en effet, son résultat principal. Aussi, sans m'interdire d'évoquer comment il relança d'autres activités, par exemple en donnant un coup de fouet éphémère

---

<sup>51</sup> XIV-.

<sup>52</sup>Je passerai rapidement. On annonce, en effet, un travail géographique (Méditerranée, avril-juin 1963. Recherches sur le tourisme, M. Wolkowitsch, p.68, note 2, Études en cours "Le tourisme sur la côte des Maures"), avec lequel cet article n'a pas l'intention de faire double emploi. D'autre part, je ne reprendrai pas ce qui a été écrit sur la région de Cavalaire-Saint-Tropez (cf.XII). Me bornant à utiliser mes propres sources.

d'ailleurs, au trafic maritime, ou en imprimant une impulsion, durable elle, à la mise en valeur du sol par l'extension des cultures, m'attacherai-je, avant tout, à retenir son efficacité dans ce domaine. Pour cela j'ai un guide sûr dans les deux relations de voyage que publie, à point nommé, Ardouin-Dumazet. La première, en 1898, révèle, alors que l'exploitation de la ligne remonte à moins de dix ans, les incertitudes du début; la seconde, en 1909, fait le point des acquisitions après la stabilisation des dix enflées suivantes. De la comparaison entre ses deux versions, il ressort que le succès fut rapide, mais qu'il ne fut pas foudroyant. Le bilan des premières années est largement positif. C'est un foisonnement d'initiatives, non seulement à l'ouest et à l'est, où Bormes et Sainte-Maxime sont plus sensibles aux influences proches d'Hyères et de Saint-Raphaël, mais également ailleurs. Les esprits étaient mûrs pour une expérience que des intérêts financiers puissants étaient prêts à tenter. C'est manifeste, par exemple, Cavalaire où l'on discerne, nous le verrons bientôt, toutes les manifestations d'une entreprise spéculative complexe. Mais on avait vu trop grand et, à Bormes comme à Sainte-Maxime, le cadre que l'on a tracé ne se remplit pas. Il y a stagnation. Le mouvement ne soutient pas son rythme et il n'est même pas exempt de mécomptes puisque nous apprenons d'une autre source contemporaine que "dans sa hâte à escompter Cavalaire comme une station d'hiver la Compagnie du Sud-France a fait construire un hôtel. Terminus qui n'a pas réussi"<sup>53</sup>. Que les résultats acquis pendant le quart de siècle précédant la première guerre mondiale qui clôt une époque soient limités, l'expression d'Ardouin, Dumazet le prouve, qualifiant en 1909 de "grosse ville pour ce versant des Maures"<sup>54</sup> le Lavandou, toujours simple quartier maritime, point encore séparé de Bormes, dont la population n'excède guère 800 âmes.

La cause, c'est que l'offre dépasse la demande. Cette dernière, c'est la clientèle d'hiver : or elle n'est pas indéfiniment extensible et c'est pourquoi, faute de détrôner les reines de la Côte d'Azur, il faut se contenter de reliefs. Ardouin Dumazet voit juste quand il analyse les raisons du demi-succès des "vastes ambitions de Cavalaire. "Cannes, Nice et leurs voisines, écrit-il-en. 1898"<sup>55</sup>, ont pris un trop grand essor pour que cet admirable coin de rivage puisse lutter avec elles. Cependant l'or a fait bien des merveilles, il pourra peut-être changer en cité des Mille et une Nuits ce vaste et tranquille hémicycle de hauteurs où les palmiers et des orangers disent déjà la douceur du climat. En attendant l'accomplissement de ces destinées, le pays se colonise." Nous retrouverons plus loin la fin de ce texte.

Suivons donc notre consciencieux observateur eu cours de ses deux voyages. Il aborde la côte par l'ouest. Voici en 1898, Bormes "dont le doux climat devrait faire une exquise station hivernale, et qui reste ignorée...En vain Bormes a un plan d'alignement; à côté du vieux bourg, il a tracé des avenues et des boulevards, les villas et les hôtels ne sont point venus encore."<sup>56</sup> Et voici, en 1909, Bormes "dont le doux climat fait une exquise station hivernale, trop peu connue de la foule, malgré... ses hôtels, dont un considérable, l'hôtel des Pavillons... Les villas sont rares encore"<sup>57</sup>. Il y a une nuance. Des velléités de 1898 on est passé aux réalisations. Mais le vêtement était taillé trop ample.

Que penser des prétentions du Lavandou qui tombèrent, d'ailleurs, à plat puisqu'elles sont exposées en termes à peu près identiques en 1898 et en 1909 ? "Si Bormes veut devenir une station hivernale, son faubourg s'efforce de se transformer en ville de bains. Le succès n'est pas encore venu et le Lavandou reste un petit village de pêcheurs endormi sous de beaux platanes."<sup>58</sup> On sait que tous les essais antérieurs à l'entre-deux guerres 1919-39 pour lancer

---

<sup>53</sup> XIII-; 8e série; p.32.

<sup>54</sup> III- ; p.13.

<sup>55</sup> II- ; p.261-262.

<sup>56</sup> II- ; p.254-255 ;

<sup>57</sup> III- ; p.6.

<sup>58</sup>II-; p.259-260. Ruat (8e série, p.36) confirme, à la même époque, que le Lavandou section de Dormes "habité seulement par des marins et des bouchonniers», est une "Poignée d'habitations bordant la courbe des vagues avec des filets qui sèchent sur la plage."

un Deauville de le Côte d'Azur passèrent pour des excentricités et firent long feu, mais que, par contre sur la Riviera dei Fiori, Alassio eut, de bonne heure, une saison double, la foule des estivants italiens attirés par glus belle plage de sable qui soit entre Marseille et Gênes succédant par roulement aux hivernants anglais<sup>59</sup>. Il est douteux que le Lavandou rêvât des lauriers de la cité ligure et il est probable qu'on s'y serait contenté de participer à l'animation plus modeste des petits ports promus à la dignité de stations balnéaires à l'usage des grandes agglomérations urbaines voisines, phocéenne ou toulonnaise, comme les Lègues, tien connu des Marseillais "car presque tous les chalets y sont occupés par eux"<sup>60</sup>, ou Bandol, petit trou pas cher, doté déjà de deux hôtels confortables et d'appartements meublés, ou Sanary, en passe de devenir son émule par la grâce de son bienfaiteur Michel Pacha, le créateur de Tamaris<sup>61</sup>. En attendant, l'écart qui a plus que triplé en 60 ans, passant à 521 habitants en 1901 et à 776 en 1906 est devenu assez considérable pour que, peu après la mort du compositeur Ernest Reyer (1909) qui avait été l'un des artisans de sa notoriété, il soit érigé en commune indépendante de Bormes.<sup>62</sup> Du Lavandou à Cavalaire l'étranger boude encore. En 1898, la Fossette, Cavalaire, Pramouquier, le Canadel, le Dattier, Cavalaire sont autant de "petites haltes qui ne descendent et ne montent guère de voyageurs."<sup>63</sup> Dix ans plus tard, le bilan est vite fait : à Saint-Clair, "une poignée de jolies demeures" domine la plage<sup>64</sup>, à Cavalaire, où il n'y toujours rien au bord de mer, "un restaurant avoisine la gare, des villas, des logis de cultivateurs animent ce qui était, il y a peu de temps, l'absolue solitude."<sup>65</sup> En revanche, la colonisation agricole enregistre des gains avec l'apparition de la culture florale : il existe, dès avant la fin du siècle, des champs de roses à Cavalaire et à Pramouquier.<sup>66</sup> Un peu plus loin, à Cavalaire, où l'on s'agite beaucoup et où l'implantation touristique s'associe également à la mise en valeur du sel, les résultats sont mitigés. "Cette baie bordée de sable fin pendant près d'une lieue a de vastes ambitions", remarque en 1898 Ardouin-Dumazet qui y relève la présence d'un hôtel, de quelques villas, "embryon d'une station naissante", mais surtout des huttes de branchages servant d'auberges. "En attendant l'accomplissement de ces destinées, le pays se colonise, ajoute-t-il. La grande dépression entre les maures et le massif de collines de Saint-Tropez se couvre de villas qui sont en même temps de grandes exploitation agricoles. Il y a des vignobles immenses, bien entretenus, jusqu'au sommet du coteau sur lequel se dresse l'amphithéâtral village de Gassin"<sup>67</sup>. En 1909, sur la plage, les villas devenues assez nombreuses, des hôtels et toujours les guinguettes de branchages, quelques rustiques cabanes de douaniers couvertes on chaume composent, avec celles des pêcheurs, "un commencement de bourgade" a côté du hameau qui a poussé un peu plus à l'ouest après de la gare<sup>68</sup>. Au voisinage immédiat de celui-ci, la Société Marseillaise a acquis

<sup>59</sup> VIII-.

<sup>60</sup> XIII- ; 3<sup>e</sup> série ; p.44.

<sup>61</sup> XIII-;5e série-;p.31-32.Bandol: hôtel de la Ville et Grand Hôtel des Bains; "un certain nombre d'appartements meublés de 60 à 100fr par mois pour un étage de 4 pièces et quelquefois une maison entière pour le même prix". Ibid.;p. 32-33; Sanary: "elle cherche à devenir station balnéaire et elle y parvient".

<sup>62</sup> XV- 1909; le Petit-Var: 10 janv., p.2, bulletin de santé très pessimiste; 13 janv.,1ere page, bulletin annonçant que Georges Leygues, ancien ministre de la Marine; est venu prendre des nouvelles avant de regagner Paris; 16 janv., notice nécrologique de deux demi-colonnes en 1ere page: c'est le Docteur Donadieu qui, dans son ouvrage sur le "Côte des maures"(p.108), attribue à Reyer la paternité du Lavandou.

<sup>63</sup> II- ; p.260-261.

<sup>64</sup> III- ; p.13.

<sup>65</sup> III- ; p.14.

<sup>66</sup>"Un horticulteur hardi a planté un vaste champ de roses thé et de roses rouges."II-;p.260-261. A Pramouquier Ruat signale également: «La culture des roses est ici toute nouvelle et il nous souvient d'un certain lundi de Pentecôte en 1897 et il fut offert à 17 excursionnistes marseillais une véritable cargaison de fleurs odorantes" XIII-, 8e série; p.35. Ibid. "On commence à voir quelques natures de primeurs sur les coteaux qui descendent du Don de Bormes en pente douce; légumes et fruits sont d'une précocité extraordinaire."

<sup>67</sup>II- ; p.261-262.

<sup>68</sup> XIII- ; 8<sup>e</sup> série- ; p.22.

les terrains dits "Montaigu". Il est aussi question d'établir, avec l'appui des sommités scientifiques de Paris, une villégiature de savants, de littérateurs et d'artistes dans la propriété Berger-Germondy<sup>69</sup>. Mais surtout; grâce à Lyon qui a jeté son dévolu sur le coin, il d'y développe la classique résidence d'hiver, tandis qu'en même temps il s'y constitue une importante exploitation agricole. En effet, une société lyonnaise ayant acheté le magnifique domaine de la Croix de Cavalaire, elle y plante d'abord un vignoble de 136 hectares donnant un vin de bouquet spécial apprécié, puis elle y aménage l'ancien château de Pardigon en villa commune, "une sorte de family hôtel", pour les hôtes lyonnais attirés par un climat que leur vantent leurs médecins, lyonnais aussi<sup>70</sup>. Ardouin-Dumazet, dans sa seconde édition, oppose à Gassin, campé sur les collines de Ramatuelle, la Croix, comme un contraste entre le passé et le présent<sup>71</sup>. Cependant le pays reste calme. On connaît le sort du Terminus qui a du fermer ses portes et, au château Foncin, qui est à 4 kilomètres de la pointe de la Chappe, l'inspecteur général s'approvisionne par colis postaux à la gare du Dattier et il va sur la route faire ses provisions de ménage chez les épiciers de Cavalaire<sup>72</sup>.

Sur les bords du golfe de Grimaud la soudure est délicate entre l'économie moribonde d'autrefois et celle de demain. Le chemin de fer côtier a redonné quelque souffle aux ports qui s'asphyxiaient. A Saint-Tropez, après la baisse du trafic s'amorce une courbe ascendante. En 1898 Ardouin-Dumazet observe que le mouvement est "assez considérable encore" avec 732 navires à l'entrée et à la sortie, soit 49.792 tonnes. C'est beaucoup en face des 10.000 tonnes de la période la plus sombre que l'on avait connue peu auparavant. En 1909, le vent est à l'optimisme car en 1906 on enregistre plus de 54.000 tonnes, soit près de 500 navires entrés et autant sortis<sup>73</sup>. Pour Sainte-Maxime, Ardouin-Dumazet reprend exactement les mêmes termes à dix ans d'intervalle, citant à l'appui le chiffre des navires de 1907 qui dépasse un peu celui de 1896 : 273 (143 entrés et 130 sortis jugeant respectivement 6615 et 6519 tonneaux) contre 248<sup>74</sup>. Cependant un tel redressement ne peut être que passager car il repose sur des formules économiques périmées. Or les convoitises qui, dans le domaine de la fonction hospitalière, sont aigues, ne se réalisent guère à Saint-Tropez, Ardouin-Dumazet mentionnant en 1898 qu'elle est de plus en plus visitée par les riches hivernants de Saint-Raphaël et de Cannes, en attendant l'heure soit elle prendra à son tour le rang qui lui est du parmi les grandes stations de la Méditerranée" ne retient donc que des velléités<sup>75</sup>. De même à Sainte-Maxime qui lui inspire les réflexions suivante "Au dessus des près se dressent les Maures, riantes ici avec les villas semées dans les pins, indices d'une transformation prochaine du Golfe en pays d'hivernants. Déjà une ville de repos a surgi; c'est l'ancien village de Sainte-Maxime. Abrisé du mistral qui souffle souvent sur Saint-Tropez, il attire davantage les visiteurs.... Mais la ville, malgré ses

---

<sup>69</sup> XIII- ; 8<sup>e</sup> série- ; p.22.

<sup>70</sup>XIII- ; 8e série-;p.30."A l'endroit où le chemin de fer quitte les bords baie pour s'élever sur le seuil conduisant au golfe de Saint-Tropez, précise Dumazet en 1909, la halte de Pardigon a fait naître un hôtel, somptueusement entouré de mimosas et de palmiers. Plus loin, toute la plaine en hémicycle e été mise en valeur; c'est un vignoble magnifique, percé de grandes allées, parsemé de villas, entouré de parcs, avec de grands hôtels sorte de phalanstère dont les habitants sont des Lyonnais ayant acquis en commun le vaste domaine étendu jusqu'à la mer....Il y a une vingtaine d'années c'était la sauvagerie des maquis; maintenant la Croix-de Cavalaire est une station hivernale opulente, pourvue du confort le plus raffiné".

<sup>71</sup> III- ; p.17-18.

<sup>72</sup> XIII- ; 8<sup>e</sup> série- ; p.33.

<sup>73</sup> II-;p. 265, note 1 ; III -p.73-76. "Ces chiffres sont intéressants car on admet bénévolement la décadence de Saint-Tropez....Mais la petite ligne d'Hyères à Saint-Raphaël et l'embranchement de St-Tropez à Cogolin lui ont donné presque tout le trafic des Maures..., malgré la distance, Collobrières l'utilise pour ses expéditions Les matériaux à bâtir extraits aux environs, les vins et les bois sont les principales marchandises expédiées. Quand fonctionne la manufacture de câbles télégraphiques des Canebières et ce fut le cas en 1906 où l'on compta 3628 tonnes dues à cet établissement, le mouvement s'accroît fortement."

<sup>74</sup>II-; p.283-284, note 1; III-; p.89, note 1.

<sup>75</sup> II- ; p.265.



grands hôtels, est bien menue encore; on a tracé tout autour d'elle dans les bois et les maquis le plan d'une nouvelle cité de Cannes: les constructeurs ne sont point venus encore. Rien d'étrange comme ces longues avenues de Guerrevieille que ne borde aucun édifice<sup>76</sup>. Enfin, tout à fait à l'est, entre le golfe de Grimaud et Saint-Raphaël, la vie de saison est encore dans les limbes. Ardouin-Dumazet qui n'a rien à y signaler un 1898 éloigne, dix ans plus tard, que là aussi, on a vu trop grand "Sous cette arête -il s'agit de le colline de l'Agriotier culminant à 230 mètres me dessus des calanques des Issambres- le système fini en pentes douces sur lesquelles sont tracés des boulevards et des avenues donnant le plan d'une ville américaine. Saint-Aygulf, cité future, car les villas sont rares encore, doit sa création à Carolus Duran. Cette annexe de Saint-Raphaël, grâce à ses calanques des Corailleurs, du Port, des Romains et à ses plages, mériterait cependant d'amener des hivernants<sup>77</sup>". A l'est le peintre avait beaucoup moins d'audience qu'à l'ouest le musicien ! L'inauguration de la Corniche avait fait sensation. De fait, en attirant l'attention sur des rivages qu'elle libérait d'une servitude stérilisante, elle donna le signal de l'expansion. Néanmoins cette tapageuse entrée en scène ne doit pas dissimuler l'efficacité d'un travail préparatoire qui, pendant les quinze années séparant l'ouverture de la route de celle de la voie ferrée des Maures, mit à l'actif de l'Estérel un acquis substantiel. Trois entreprises, essentiellement dissemblables mais également fructueuses, menées de front, mais séparément, commencèrent, en désenclavant le massif et en le faisant mieux connaître, à frayer la voie à la fonction d'accueil. De 1890 à 1896, par la restauration des bois et par la création contre les incendies d'un réseau de 300 ou 400 kilomètres de bonnes routes et de sentiers larges d'un mètre aux pentes très douces, le forestier Muterse, garde général à Fréjus, le "Dénecourt de l'Estérel", et ses successeurs transforment la forêt domaniale, c'est-à-dire la majeure partie du massif, en un parc d'agrément<sup>78</sup>. Cependant, de 1893 à 1898 Martel établit une carte scientifique. Ses premières courses détaillées aux environs du Trayas débutent en 1893. Au prix de trois mois de travail sur place répartis sur six séjours différents, ail il reconnaît le minutieux dessin des plus petites calanques au moyen des bateaux de toile de ses explorations souterraines, et de plus de deux mois au bureau pour la construction de la minute, il termine en janvier 1898 le levé au 10.000 e avec courbes d'équidistance de 25 mètres joint à l'article paru dans l'annuaire du Club alpin qui lui sert de légende<sup>79</sup>. Enfin est amorcé le déblocus par l'aménagement des Chemins : alors qu'en 1894 aucune voie carrossable ne relie encore le Trayas à Saint-Raphaël ou à Cannes, car le chemin no 34 (col des Lentisques) est trop abrupt pour les voitures suspendues, ou transforme en bonnes routes les chemins n°88 (1895), 94 (1896), 89 (1898), et 106 (1899) dégagant par l'intérieur le petit embryon en cours de gestation et préparant son développement futur<sup>80</sup>. Et ainsi, avant la fin du siècle, le bastion est attaqué par les deux ailes, depuis Cannes d'un côté, et Saint-Raphaël de l'autre. "Aux deux extrémités du massif, note Martel en 1897,<sup>81</sup> Théoule au nord-est, et Agay au sud -ouest, ne sont plus de simples postes de douaniers. " le P.L.M. ouvre des stations à la Napoule et à Théoule<sup>82</sup> dont la spéculation s'empare. Quelques dizaines de villas, "vraie banlieue de Cannes", s'étagent sur les pentes de Théoule et, entre Théoule et le Trayas, à côté de la caserne des douaniers, un prêtre fonde un hospice pour ses confrères âgés ou infirmes<sup>83</sup> a l'autre bout, la commune de Saint -Raphaël lotit la zone comprise entre la voie

<sup>76</sup> II- ; p.282-283.

<sup>77</sup> III- ; p.92.

<sup>78</sup> IV- ; p.207. Denecourt (1788-1875) organisa l'accès à la forêt de Fontainebleau.

<sup>79</sup> IV- ; p.226.

<sup>80</sup> IV- ; p.215.

<sup>81</sup> IV- ; p.207.

<sup>82</sup> L'Avenir des Alpes-Maritimes déjà cité, 30 juin 1883. L'Éclaireur du Littoral, quotidien niçois, note le 23 juillet 1883 "La gare de Théoule a été livrée le 10 courant à la circulation des voyageurs". Mais aucune allusion aux festivités prévues.

<sup>83</sup> IV- ;

ferrée, qui a fait l'objet d'un échange entre elle et l'état, et elle vend, à partir du 4 avril 1880, tous les lots au nord d'Aurelle, où s'élèvent après 1882 l'hôtel Sube et cinq, petites villas, noyau initial du Trayas<sup>84</sup>. Agay, relié par une route de voitures à Saint-Raphaël, est également pourvu d'un hôtel d'où les voies carrossables récentes conduisent sans fatigue aux diverses maisons forestières et aux plus beaux buts de promenade.<sup>85</sup> En 1895 c'est la consécration avec la publication d'un copieux volume de la collection des Guides Joanne, le premier du genre pour la région<sup>86</sup>. Les textes cités dans les deux notes précédentes, empruntés à ce guide, définissent bien le caractère de simple annexe que sont par rapport à Cannes ou à Saint-Raphaël les deux humbles îlots sur lesquels la vie de saison s'est implantée. Néanmoins les premiers germes d'une fonction d'accueil sont apparus. Ainsi, sans attendre l'achèvement de la voie de rocade, le littoral de l'Estérel commence à sortir de son isolement avant l'aube de notre siècle et lorsque l'ermite du Cap-Roux, le vieux père Auguste, qui vivait à grand peine dans uneasure ruinée du produit de ses jardinets y meurt de misère et de froid, le jour de Noël 1897, une époque disparaît avec lui.<sup>87</sup>

En faisant sauter le bouchon qui obstruait encore le passage et en permettant de parcourir en voiture le rivage de bout en bout entre Saint-Raphaël et Cannes la Corniche y facilita la pénétration du tourisme hors duquel il n'y avait pas pour lui de salut. Pendant les dix années qui précèdent la première guerre mondiale, ses abords se construisent et Ardouin-Dumazet, qui ne s'est pas arrêté lors de son premier voyage de 1898, lui consacre, lors du second en 1909, d'assez copieux commentaires. Ses deux foyers de peuplement primitifs, nés aux extrémités, s'avancent à la rencontre l'un de l'autre en s'étirant au bord des flots. D'un côté, malgré l'obstacle des carrières du Dramont, Boulouris, où "peu à peu les villas se soudent en une sorte de village d'opéra-comique", promue "station hivernale", ne fait plus qu'un avec Saint-Raphaël<sup>88</sup>; Agay, qui dément les prévisions pessimistes faites trente ans plus tôt par Lenthéric toujours mauvais prophète, a des villas, un hôtel près de la gare, au fond de la baie. "Sous les masses de roches rouges enveloppées de verdure, d'autres hôtels dont un comparable par l'ampleur et le luxe aux plus beaux de la côte d'Azur, sont peut-être l'embryon d'une ville. La solitude a donc cessé avant longtemps tout le terrain disponible...sera recouvert par les constructions."<sup>89</sup> A Anthéor "un hameau s'est créé" avec des villas et un

---

<sup>84</sup>Villas Mourlan, Gaupillot, Marsy, Cabanis et Laugier (IV).Le premier guide de l'Estérel (1895) qualifie le Trayas de "Station isolée qui dessert la maison forestière des Trayas, l'hôtel Sube et quelques villas". Il ajoute "Le Trayas...serait devenu une station fréquentée, n'était son isolement. Écart de la commune de St Raphaël, aucune voie carrossable ne le relie ni à son centre communal ni à Cannes. C'est surtout un rendez-vous de pêche pour les Cannois, l'été, et, dans la saison hivernale, un but d'excursion pour les hôtes de Cannes qui viennent y déjeuner et s'en retournent par un train de l'après-midi". L'hôtel et son restaurant de la Réserve Sube) est une "maison très bien tenue et fréquentée par high life de Cannes...Il possède une terrasse vitrée à l'ombre l'après-midi, d'où la vue est de toute beauté sur Cannes, ses collines et les îles de Lérins et une réserve (homards et langoustes)où l'on trouve toujours les éléments d'une friture ou d'une bouillabaisse. L'hôtel a 7 lits un salon et une salle à manger...Les chambres sont meublées avec goût et confort et les lits sont moelleux...L'hôtel a des bateaux, des engins et le propriétaire lui-même est un pêcheur consommé". (V- ; p.7-8).

<sup>85</sup>C'est l'hôtel Drevet, IV-. "Déjà très fréquenté par les étrangers hiver et été" Agay, décrit par Maupassant, "est maintenant relié par une route de 8 km à St-Raphaël; c'est un but favori de promenade pendant l'hiver en semaine pour les étrangers installés dans cette ville, pendant l'été, surtout le dimanche, pour les habitants de St-Raphaël qui viennent s'y livrer à la pêche."1895; V-;p.18. Le guide signale la cuisine réputée de l'hôtel Drevet, notamment poissons, langoustes et bouillabaisse.

<sup>86</sup>V- ;

<sup>87</sup>IV-;p.222. Les bons marcheurs que ne rebutent pas les difficultés des 3 heures de marche à pied par le sentier reliant au bord de mer Agay au Trayas passent note le guide de 1895, auprès des "jardinets bien cultivés en terrasses par un ancien professeur de mathématiques qui vit en Robinson du produit de ses jardins et de sa pêche dans une cahute ruinée"; V-;p.18.

<sup>88</sup>II- ; p.112.

<sup>89</sup> II- ; p.114-115.

hôtel autour de la pointe des Vieilles, où a été allatio une étroite bande de terre comprise entre le chemin et la côte".<sup>90</sup>

De l'autre côté, on présume que "la solitude ne sera sans doute pas de longue durée" pour la baie de la Figueïrette, bien que l'on n'y compte encore qu'un vaste hôtel et une villa. En effet, son hémicycle et le petit massif de l'Esquillon étant propriété privée, c'est l'unique partie du rivage où, depuis Agay, l'habitat a licence de s'étendre à l'aise, tandis que, partout ailleurs, il est confiné à une lisière sans profondeur resserrée entre la mer et la voie ferrée qui délimite la forêt domaniale. Déjà d'autres constructions sortent de terre autour de l'Estérel-Hôtel, des avenues sont tracées, on prépare l'adduction d'eau, les terrains les plus proches du rivage sont acquis. L'auteur pressent que sa description ne "sera sans doute plus exacte demain".<sup>91</sup> À mesure que l'on se rapproche de Cannes, les habitations se multiplient. "La chaussée -c'est Théoule- devient rue de villas, modestes encore, mais entourées de beaux jardins fleuris. Toute cette partie de la presqu'île de Théoule, qui projette les pointes de la Galère, Saint-Marcet et de l'Aiguille, se peuple grâce à la Corniche; des chemins montent au sommet de la colline, des villas s'y créent."<sup>92</sup>

Alors que le siècle dernier s'efface devant le nôtre, la naissance de la fonction d'accueil appelée à régénérer la Basse Provence hercynienne que ses structures traditionnelles condamnent eu dépérissement correspond à un tournant de l'histoire du tourisme méditerranéen. En effet, si l'on tient pour une étape unique la formation de part et d'autre de Nice en l'espace d'un siècle (1750-1860) de la première zone résidentielle d'hiver de notre continent, Hyères, qui ne fit pas école et Saint-Raphaël qui ne prit qu'un départ très tardif mises à part -et on le peut car elle y obéit à des normes identiques-, c'est la première fois, depuis ses origines, que cette fonction affecte un domaine qui n'est plus la vieille Côte d'Azur s'identifiant avec le littoral, des Alpes-Maritimes compris entre Cannes et Menton. C'est la première fois aussi qu'elle se manifeste spontanément et sous une forme continue sur un front de 150 kilomètres. Jusqu'alors-elle avait progressé lentement en colonisant, l'un après l'autre, des points isolés. Il avait fallu trois-quarts de siècle pour qu'elle gagnât Cannes au départ de Nice près d'un tiers de siècle encore pour qu'elle passât à Menton et à Monaco. Le Mouvement s'est précipité et amplifié, et, en même temps ailleurs que commencent à se souder les centres saisonniers primitifs de la Côte d'Azur niçoise, c'est comme un ensemble que prend son essor une guirlande de 86 km entre Hyères et Fréjus et de 43 entre St-Raphaël et Cannes. En revanche c'est la dernière fois que la saison d'hiver inspire une entreprise semblable. Le départ languissant auquel nous avons assisté laisse mal augurer de l'avenir: Et lorsque : première guerre mondiale éclate, avec elle c'est la fin d'une époque. Le rideau tombe sur un premier acte qui a duré plus d'un siècle et demi, un acte dont la dernière scène s'est jouée sur le théâtre constitué par la façade maritime des Maures et de l'Estérel.

M. DEVUN  
Agrégé de l'Université.

---

<sup>90</sup> II- ; p.117-118.

<sup>91</sup> II- ; p.122-123.

<sup>92</sup> II-; p.155. On se reportera à la description de l'Estérel avec carte de Ruat 10 série, (XIII-p.5-23) qui en 1901, donne des renseignements recoupant ceux d'Ardouin-Dumazet. Après le Dramont, il signale au quartier de Camp-Long, parmi de nombreuses villas la Lysis de Maurice Donnay et auprès du phare d'Agay "six villas sont déjà construites... dont une à M.13ertuay qui signe d'intéressants feuillets du Petit Marseillais et une autre à M. Brioux". Quelques précisions sur l'état de route littorale à cette date.

## B I B L I O G R A P H I E

- I.- ADENIS (Jules). De Marseille à Menton. (Coll. Les étapes d'un touriste en France). Paris, Hennyer, 1892, 18x12, 396p., 2 cartes, 33 grav.
- II.- ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. 13e série, La Provence maritime. Paris-Nancy, Berger-Levrault et C<sup>ie</sup> éd., 1898, 20x13, 409p., cartes.
- III.- ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. 55e série. La Provence maritime, II. <sup>La</sup> Côte d'Azur, Paris-Nancy, Berger-Levrault et C<sup>ie</sup> éd., 1909, 19x12, 421p., cartes dont 1 h.t..
- IV.- CLUB ALPIN FRANÇAIS. ( : : ) -Paris, 1898, Martel (E.A.) Le Trayas (Estérel-Var), 1897, VIII, p.204-229, une carte.
- V.- ESTÉREL (L'). (Collection des Guides Joanne). Paris, Hachette et C<sup>o</sup>, 1895, 18x12, 120p., 7 grav., 1 carte. Brochure anonyme. H. Boland, le nom de l'auteur est donné par Martel. "... ce guide existe, fait de main de maître par mon ami H. Boland dans la collection des guides Joanne... Grâce à cette excellente monographie... toute description nouvelle du massif devient désormais superflue. Il faut seulement regretter l'insuffisance de la carte au 10.000e qui l'accompagne (c'est la lacune que j'ai voulu combler au moins pour la région du Trayas)... Quelques memes erreurs. Martel Cl. Alp. annuaire 1897, p.214.
- VI.- FONCIN (P). Les Maures et l'Estérel. Paris, Armand Colin, 1910, 18x12, 171p., 27 grav., 4 cartes dont 3 h.t..
- VII.- LENTHERIC (Charles). La Provence maritime ancienne et moderne. Paris, E. Plon et Cie., 1880, 19x12, 540p., 9 cartes et plans.
- VIII.- LIEGEARD (Stephen). La Côte d'Azur. Paris, Librairies-Imprimeries réunies, 1894, 23x14, 628p., fig. Première édition: 1887, sans illustrations.
- IX.- LUBANSKI (Dr). Guide aux stations d'hiver du littoral méditerranéen (Hyères, Cannes, Nice, Menton, Monaco). Nice, Cauvin éd., 1865, 18x12, 590p., appendice, cartes h.t..
- X.- MILLIN (Aubin-Louis). Voyage dans les départements du Midi de la France. A Paris, De l'Imprimerie Impériale MDCCCVII, 21x13, tome II.
- XI.- NOYON (N). Statistique du département du Var. Draguignan, Imprimerie de H. Bernard, 1846, 676p., 2 cartes h.t.
- XII.- REVUE DE GEOGRAPHIE ALPINE 1957, fasc. II, Julliard (E). La côte des Maures. Son évolution économique et sociale depuis cent ans étudiée dans la région de Saint-Tropez, p.289-350, 11 fig., 3pl..
- XIII.- RUAT (P). Excursions en Provence. Marseille, Librairie Paul Ruat, 18x12  
8ème série : description des Maures, p.24-44, sd.  
10ème série : description de l'Estérel avec carte, p.5-23, 1901
- XIV.- TOURING CLUB DE FRANCE (Revue mensuelle du)  
Avril 1903 - L'inauguration de la route de la Corniche de l'Estérel, A. B., p.145-152. Photos. Mai 1902 - Même titre, 2e article, A. Baillif, pp.194-199, phot. .
- XV.- VAR (Archives départementales du). Je remercie le Directeur des Services qui a bien voulu me fournir les renseignements que je lui ai demandés.

**UN INTENDANT DANS  
LE COMTÉ DE NICE  
AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE.  
D.E.S. D'HISTOIRE DU DROIT  
PRÉSENTÉ EN 1963  
ET RÉSUMÉ PAR L'AUTEUR**

**Par MALAUSSENA**

L'intendant fut la cheville ouvrière de l'administration française au XVIIe et surtout au XVIIIe siècle. Sa création semble avoir été l'une des plus heureuses et des plus durables de l'Ancien Régime. L'origine des intendants est pourtant mal connue. Sans doute, leur institution est-elle l'aboutissement des anciennes inspections périodiques dont le but était de tenir en haleine les agents locaux plus ou moins zélés. Ces intendants de Police, Justice et Finances, nés obscurément sous Louis XIII, seront supprimés pendant le Fronde, puis, peu à peu rétablis par Mazarin. Enfin, avec Louis XIV, leur fonctionnement devient régulier et méthodique. Ils sont alors les organes habituels par lesquels s'exerce la volonté du pouvoir. On comprend alors que l'institution de ces intendants, instruments dévoués de la monarchie, mais aussi administrateurs intelligents, ait suscité l'admiration de souverains étrangers, et notamment de ceux du Duché de Savoie, où prédomine à la fin du XVIIe siècle l'influence française.

A l'exemple de la France, on ne peut attribuer à la création des Intendants en Piémont, une date précise; il s'agit là encore d'une évolution. Ainsi, par des lettres patentes du 12 mai 1696, le souverain Victor-Amédée II met en vente des charges d'intendant : "Nous avons accepté la proposition qui nous a été faite d'ériger en offices perpétuels non soumis à révocation ou à réforme, avec des patentes munies du grand sceau, les intendances de justice et d'administration dans nos Provinces, que nous avons données par commission, par nos lettres et nos instructions particulières à divers sujets qui les exercent actuellement pour tirer d'eux (ou d'autres à leur défaut) des sommes d'argent qui seront destinées au service de la Couronne et à la défense de l'État<sup>93</sup>". A cette date, par conséquent, les intendants avaient déjà été institués. Depuis quand? Les intendants n'ont pas été créés d'une façon uniforme dans toutes les provinces à la fois. Tandis qu'en Savoie, nous trouvons dès 1686 le comte de Turin comme intendant, pour le Comté de Nice, les premières instructions adressées à un intendant, ont pour date le 8 janvier 1689. Elles sont destinées au chevalier Morozzo, pour l'exercice de sa charge d'intendant dans le comté de Nice.

Dans ces instructions, Victor-Amédée précise leurs attributions. Au niveau de la Province, l'intendant est le représentant direct du souverain. Il connaît de tout ce qui intéresse l'économie et les finances.

Ainsi à la fin du XVIIe siècle, les intendants sont établis en Piémont. Ils s'y maintiendront durant tout le XVIIIe, et pour le Comté de Nice, le dernier partira en 1792, chassé par les troupes révolutionnaires.

Parmi tous les intendants qui se succédèrent dans le Comté, une des personnalités les plus marquantes est certainement celle de Mellarède qui y séjourna de 1699 à 1702.

### **La personnalité de Mellarède.**

Ce savoyard de Montmélian était d'origine languedocienne par son grand-père paternel natif d'Anduze (aujourd'hui chef lieu de canton du Gard). Reçu avocat au Sénat de Savoie le 11 janvier 1678, il restera près d'une vingtaine d'années dans ces fonctions. En 1697, il devient Avocat Général des Pauvres toujours auprès du Sénat de Savoie. Enfin, le 22 mai 1699, il est nommé Intendant général de la ville et du comté de Nice. La lettre de nomination commence en ces termes: "...Victor-Amédée II, par la grâce de Dieu, Duc de Savoie, Prince de Piémont etc... Au magnifique conseiller Mellarède, notre avocat général des Pauvres auprès du Sénat de Savoie, Salut. La connaissance que nous avons de votre capacité et de votre zèle à notre service, nous a poussé à vous nommer Intendant Général de Justice et d'Assises de la cité et du Comté de Nice".<sup>94</sup> Les termes du souverain ne sont pas trop

---

<sup>93</sup>DUBOIN. Tome III. 3e partie. 1230 - cité par M. Esmonin : communication sur "les intendants en Savoie" au 85e Congrès des Sociétés Savantes - Chambéry 1960.

<sup>94</sup> Archives départementales. Série B-Registre E 14. Folio 72.

élogieux. Mellarède va, en effet, se révéler un administrateur doté de grandes qualités et réaliser de précieuses réformes qui peuvent le faire comparer aux grands intendants français. Quittant le comté de Nice, Mellarède ira rejoindre la Cour à Turin où il est nommé Conseiller d'État. Il est alors un brillant et efficace ambassadeur du souverain Victor-Amédée. Dès 1703, il intervient dans le projet de neutralisation de la Savoie, sous la protection du Corps Helvétique. Il fallait faire sentir aux Suisses combien il était important d'établir "une masse inerte et inviolable" entre eux et la France. Le projet échoua devant l'opposition du représentant français. Mais les soins que Mellarède avait apportés à ces discussions ne furent pas vains; dès 1704, le Corps Helvétique intervint avec énergie afin que la Savoie ne fût pas réunie au royaume de France. Dès 1710, des difficultés naissent entre Joseph ter et le duc de Savoie. L'Empereur d'Allemagne conteste à Victor-Amédée la possession de certains fiefs de Lombardie. On en discute à Vienne. C'est à Mellarède qu'il appartient de prouver que les oppositions de l'Empereur sont sans fondement. En 1712, nous retrouvons Mellarède à Londres, où Victor-Amédée l'a envoyé afin d'exposer à la Reine d'Angleterre l'état de ses relations avec l'Autriche et d'obtenir d'elle des garanties. Là encore, sa mission eut plein effet. Enfin, c'est le Congrès d'Utrecht. Mellarède figure dans la délégation qui représente les États de Piémont. Très vite même, sa personnalité domine et D. Carutti a pu écrire "qu'il était l'intelligence la plus solide de la délégation"<sup>95</sup>. Aux Archives de Turin figurent d'ailleurs quatre gros volumes dans lesquels Mellarède relate sa mission<sup>96</sup>. Pour récompenser son zèle, le 15 septembre 1713, Victor-Amédée le nomme Premier président de la Chambre des Comptes de Turin et le met ainsi à la tête de toute l'administration des finances.

Consécration de sa carrière, en 1717, le Roi lui attribue le ministère des Affaires Intérieures. Entre temps, il l'avait fait comte du Bettonet, une des quatre paroisses de la seigneurie de Chamoux (Savoie) que Mellarède avait acquis en 1715. C'est dans cette fonction de ministre que Mellarède devait rester jusqu'à sa mort en 1730.

Mellarède fut certainement un des principaux et plus actifs ministres de Victor-Amédée II. Aucune réforme opérée durant son règne, ne lui fut étrangère; c'est ainsi qu'il participe aux travaux de la commission chargée d'élaborer les Royales Constitutions.

### **Son intendance dans le Comté de Nice.**

Parmi les principales attributions de Mellarède on peut distinguer tout d'abord, un domaine fiscal qui comprenait la perception des impôts et la surveillance des communautés, puis un domaine économique avec notamment les routes et les travaux; il y avait également des attributions qui tenaient à la nature même du pays, nous pensons aux frontières litigieuses de Monaco et du Var. Enfin, Mellarède se consacra durant son intendance à la réalisation d'un cadastre afin de consigner tous les biens-fonds du Comté et à l'application en conséquence d'un impôt foncier.

Principales attributions de Mellarède. La perception des impôts était, tant en France qu'en Piémont, la tâche essentielle des intendants. A son arrivée dans le Comté de Nice, en quelques questions, Mellarède établit dans ses Carnets un véritable aide-mémoire de son rôle fiscal : "Quels sont les rentes et les revenus des Communautés A quel titre les possèdent-elles? Comment se font les exactions et les impositions, l'égalité est-elle appliquée". Il ajoute : "Il faut défendre que l'on ne fasse aucune imposition sans l'ordre de l'intendant".<sup>97</sup> Le principal impôt était le donatif. Mellarède insiste d'ailleurs sur le fait qu'il

---

<sup>95</sup>D. CARUTTI- Storia del regno di Vittorio Amedeo II. (Turin 1856) p.308

<sup>96</sup>Sur tous ces points: archives de Turin-Negoz. con Francia. Mazzo 25

<sup>97</sup> Fonds Città e Contado. Mazzo II n°5.

faut lui faire perdre ce nom de "donatif" qui laisse supposer que les Niçois le paient de leur plein gré sans y être obligés. L'Intendant s'occupait également des impôts indirects et de tout ce qui intéressait les "fermes" du souverain. A ce titre, il connaissait des différentes gabelles : sel, tabac, et celle du vin et de l'eau de vie qui ne frappait que les villes de Nice et de Villefranche. Pour mener à bien ce rôle fiscal, il appartenait à Mellarède de surveiller étroitement l'administration des Communautés. Dès le 12 juillet 1700, il prend une ordonnance en ce sens, et principalement quant à la rédaction des budgets.<sup>98</sup> Il veille de très près à leurs délibérations. Ce ne fut pas toujours chose facile compte tenu de l'esprit particulariste des niçois. Il note par exemple : "Il y a des abus dans la manière que les Syndics de Nice tiennent leur Conseil Particulier. Comme ils ne peuvent se réunir sans la permission du gouverneur et la présence de l'intendant, pour s'exempter de cette permission et de cette présence que les Niçois doivent juger inopportunes, les Niçois préfèrent soit ne pas se réunir, soit se réunir en secret".<sup>99</sup> Les interventions de l'Intendant dans le domaine économique sont des plus variées puisque dans ce domaine également, il est le représentant direct du souverain. Il faut néanmoins signaler son action en ce qui concerne les routes, les forêts, les travaux. La Constitution de 1729 viendra d'ailleurs préciser cette compétence. Ainsi Mellarède doit prendre soin de maintenir les chemins en bon état, lutter contre les ravages des torrents -et ils sont nombreux dans la région- qui emportent non seulement les chaussées, mais encore le sol des champs cultivés. Il propose, par exemple pour le Var, d'élever des digues, et pour cela de procéder à un reboisement des rives; quant au Paillon, il précise qu'il est nécessaire au mois de septembre, de faire labourer pendant trois jours son lit, comme par le passé, par tous ceux qui possèdent des bœufs dans le territoire de Nice. En matière de travaux, Mellarède était soumis d'une façon fort stricte aux directives de la cour. Au hasard de sa correspondance avec le marquis de la Tour, on le voit s'excuser d'avoir entrepris sans autorisation des travaux pour le magasin à blé du Château de Nice: il s'empresse d'en justifier les raisons.<sup>100</sup> Outre les attributions que nous venons d'évoquer, Mellarède eut à s'occuper durant son intendance de deux problèmes juridiques difficiles à résoudre; d'une part, l'affaire des limites entre Monaco et la Turbie; d'autre part, la question du Var. De telles imprécisions territoriales étaient sources de litiges qui pouvaient durer des siècles. Ce fut le cas pour ces deux conflits de frontières Mellarède écrivit pour chacun d'intéressants mémoires à l'argumentation solide.

### **Les réformes réalisées lors de son intendance.**

La réforme économique la plus importante, celle à laquelle Victor-Amédée II apporta tous ses soins pendant près de trente ans, fut sans nul doute celle de la péréquation des impôts, eu moyen de la réfection du cadastre. Pour donner une base réelle à la répartition de l'impôt il fallait d'abord établir l'état de la propriété foncière et de son revenu. Dans le Comté, cette réforme fut prescrite par l'édit du 15 janvier 1702. Il appartient à Mellarède de l'exécuter. Le 4 février 1702, il y consacre une instruction détaillée. Chaque possesseur est tenu de venir consigner tous ses biens, il doit les déclarer pièce par pièce avec la désignation de leur superficie, de leur lieu et de leur dénomination. Mellarède surveille de très près toutes ces opérations et il envoya, en chaque lieu, un liquidateur afin d'instruire les habitants. Pour déjouer les manœuvres et les fraudes dans la consignation, il menace de confisquer les biens "de ceux qui n'avaient pas consigné jute". Dans son rapport sur l'état économique, politique et militaire du Comté en date du 13 juin 1702, il indique que tous les cadastres seront achevés au

---

<sup>98</sup> Fonds Città e Contado. Mazzo IX n°29.

<sup>99</sup> Mazzo IX n°25.

<sup>100</sup> Archives Départementales.- Microfilms n°64



plus tard au mois de septembre.<sup>101</sup> La réforme du cadastre n'était pas une fin en elle-même, mais le moyen nécessaire pour arriver à une répartition plus équitable de l'impôt subrogent le Tas au Donatif. L'édit du 15 janvier 1702 déclarait que cet impôt serait réel et pour son paiement, tous les biens seraient perpétuellement hypothéqués. Dès le mois de juillet 1701, Mellarède avait fait dresser un état de la ville et des communautés du Comté pour parvenir à une répartition qui s'inspirerait davantage de leur véritable richesse économique, "ce qui nous a convié à faire connaissance de ce pays, de la situation, étendue et qualité de chaque communauté".<sup>102</sup> Que penser de cette nouvelle imposition? Dans l'ensemble, le Tas était moins lourd que l'ancien donatif car mieux adapté à l'état économique du Comté. C'est ainsi que de nombreux villages et principalement ceux de la montagne, furent moins imposés. Ce fut le cas par exemple, pour les communautés de Bairols, Entraunes, Saint-Sauveur, la Tour, Tournefort, Touët de Beuil. Au total 49 communautés du Comté bénéficiaient d'un impôt inférieur au précédent.

Tels furent brièvement évoqués les traits généraux de l'intendance de Pierre Mellarède dans le Comté de Nice. Ce fonctionnaire savoyard a incarné, selon nous, le type même de l'intendant. Tous aurions souhaité le pénétrer davantage, le "voir vivre et agir, jour après jour, dans toutes les circonstances", en vertu du principe selon lequel l'Histoire doit être une résurrection intégrale de la vie. Des archives très complètes eussent été nécessaires pour cela, malheureusement le Comté de Nice, terre frontière trop souvent envahie, ne les possède pas. Nous avons néanmoins le sentiment que ce fut par des personnalités telles que celle de Mellarède que les Intendants, dans les États de Piémont, comme d'ailleurs en France, furent le principal rouage de la Monarchie.

MALAUSSENA

---

<sup>101</sup>Fonds Città e Contado - Mazzo II n°17

<sup>102</sup> Mazzo IX n°36

"RECHERCHES REGIONALES" et ses lecteurs.

\* \* \* \* \*

L'intérêt suscité par notre publication se révèle au courrier que nous recevons et qui établit entre nos lecteurs et la rédaction un lien que nous espérons toujours plus étroit.

De ce courrier nous retiendrons les très utiles précisions qu'a bien voulu nous adresser M. Jean MEDECIN, Maire de Nice, ancien Ministre, au sujet de la question des jeux évoquée à la page 12 de notre dernier numéro : "L'indication qui est faite de la perte du monopole des jeux par la Société des Bains de Mer, en 1933, n'est pas tout à fait exacte. Il s'agit, en fait, de la perte du monopole des jeux de la roulette, jusqu'à cette époque interdits en France, et qui à partir de cette date, ont été accordés à tous les casinos, enlevant à Monte-Carlo le monopole de fait qu'il détenait.

En ce qui concerne le monopole des jeux proprement dits, il a été enlevé à Monte-Carlo en 1907, date à partir de laquelle les jeux jusqu'alors interdits en France ont été autorisés et réglementés."

D'autre part, M. le Doyen Lépine, Membre de l'Institut, nous fait observer que l'estimation de 5000 m<sup>3</sup> à la seconde du débit du Var (p.19) ne saurait être considérée que comme très exceptionnelle et que la date du 13 juin 1800 portée page 30 comme celle de la bataille de Marengo convient plutôt aux préparatifs de cette journée qu'au combat proprement dit qui lui est postérieur.

Nous remercions très vivement tous ceux qui enrichissent ainsi notre documentation par l'apport de leurs connaissances et de leur expérience.

E.D.

OUVRAGES REÇUS EN 1963

Comme en 1962 l'envoi de "Recherches Régionales" dans différents centres de recherche a été récompensé par la réception de précieux travaux élaborés dans d'autres régions. Nous en remercions leurs auteurs et c'est avec plaisir que nous en faisons un compte-rendu, hélas, un peu rapide.

\* \* \* \*

Monsieur le Professeur MEYNIER nous a honorés de différents articles de géographie physique et humaine sur le Massif Central et la France de l'ouest. Outre les chroniques de Bretagne, Bas-Maine et Anjou extraites de la revue Norois, Monsieur Meynier nous a communiqué un article sur GREIX (Rev. Norois 1960) dans lequel il refuse à Greix la qualité de banlieue de Lorient, un article sur les problèmes de structure agraire en Armorique et dans l'ouest britannique (les Annales E.S.C. I/1955) où il compare les paysages agraires armoricains à ceux de l'Irlande, Cornouaille, Pays de Galles, montrant la dualité des paysages, Open-field-bocage et posant le problème de l'origine de cette dualité; dans la même direction de recherches se situent deux autres études du Professeur Meynier; les idées de M. Champier sur le bocage (Norois, 1954) et Traces de cadastres romains en Armorique (Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions).

Sur le Massif Central, notre bibliothèque s'est enrichie de trois articles : Glissements de terrain dans le bassin permien de Brive (Rev. Géomorph. Dynamique), les Activités urbaines dans le Bassin de Brive (Rev. Géographique des Pyrénées et du Sud-ouest 1962) et Découverte des ruines d'un barrage antérieur à 1760 sur la Vézère (Bull. Soc. Scientifique historique et archéologique de la Corrèze-1959).

Monsieur le Professeur TRICART et ses collaborateurs nous ont envoyé également de très intéressantes études. Il faut noter tout d'abord l'article de M. Tricart sur les Problèmes de développement dans les Andes vénézuéliennes (Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg, avril 1962) analysant

les bouleversements économiques récents de cette région subissant le poids des structures coloniales passées et exigeant un aménagement dont les grandes lignes sont esquissées par l'auteur.

Monsieur le Professeur VOGT apporte le résultat de recherches personnelles relatives à la Propriété bourgeoise en Alsace XVI - XVIIIe siècle (Revue d'Alsace 1961) et aux Problèmes de tenure au coeur de la Basse-Alsace au milieu du 18e siècle (Cahiers d'Histoire sociale) .

M. Fr. GUERY étudie Agriculture et industrie dans les Vosges alsaciennes (Rev. Géo. de l'Est 1962/IV) et Melle Fr. LEB le Bruch de l'Andlau dans un beau mémoire de 137 pages , publié par le laboratoire de Recherches régionales du Centre de Géographie appliquée de l'Université de Strasbourg.

De la Faculté des Lettres de Besançon nous est parvenu un important ouvrage de M. CLAVAL : la Géographie générale des Marchés (Cahiers de Géographie de Besançon n°10, publié sous la direction de M. Le Doyen M. CHEVALIER). Les 358 pages de ce livre dense ne peuvent guère se rassembler en quelques lignes et nous renvoyons le compte-rendu à un autre numéro tout en en soulignant dès à présent le grand intérêt.

E.D.