

**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 joyeusement¹. Longtemps c'est une cité très vivante, armant et construisant beaucoup. " Comme position commerciale, Saint-Tropez a une certaine importance, observe Lubanski en 1865² 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 large³.

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

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

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

²IX- ; 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)

³IX-; p.12.

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 fatale⁴. Sauf pour sa prophétie que les faits s'apprêtent 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."⁵ L'usine de fabrication de cibles électriques installée au bord de l'anse des Canebières, 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 1880⁶. 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 inabordable à cause de leur malpropreté"⁷. 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 relient 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."⁸

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'homme⁹. 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 Albenga¹⁰ - épargnèrent toujours le penchant des collines. Quant aux incursions des Barbaresques elles n'ont pas empêché les 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

⁴ VII-6 ; p.292.

⁵ II- ; p.265.

⁶ VII- ; p. 294.

⁷ IX- ; p.9.

⁸ 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.

⁹II-; 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."

¹⁰ X- ; p. 748 ; VIII- ; p. 572-573 (éd. 1894)

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"¹¹. 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"¹². 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 1851¹³.

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"¹⁴ 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"¹⁵. 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."¹⁶ Le mal provenait de ce que l'on était enfermé dans un cercle vicieux. Pas de chemin tant que se perpétua l'économie traditionnelle, 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

¹¹IX-; 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".

¹² II- ; p.285.

¹³1892. I-; p.136; cf. gravure et note de la page précédente. XV-.

¹⁴ III- ; p.4-5.

¹⁵ II- ; p ; 260 ; III- ; p.12.

¹⁶ III- ; p.4.

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)"¹⁷, 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.¹⁸

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 1807¹⁹. 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"²⁰.

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."²¹

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 surcroit, 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. La carte d'État-major, qui remontait à 1868, comportait par exemple de notables erreurs.²² 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

¹⁷ X- ; p.457-458.

¹⁸ XI- ; p.446.

¹⁹X-; p.474.

²⁰ IX- ; p.269.

²¹ VII- ; p.269.

²² IV- ; p. 207, E.- A. Martel.

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"²³, 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 temps²⁴. 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 Lenthéric²⁵; 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 momentanée 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 Cannes²⁶. 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 détour²⁷. 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 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.

²³ XI- ; p.345.

²⁴ VII- ; p.369.

²⁵ 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.

²⁶ 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.

²⁷ II- ; p.296. XV-.

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 Basse 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 Napoule²⁸, 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 subspontané²⁹. 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 indigène³⁰. 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."³¹

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 la "flore tropicale" de Formes, de ses agaves, de ses Eucalyptus, de ses bouquets de mimosas³². Il admire "le plus éclatant des paysages" 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"³³. 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".³⁴ 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 roses³⁵.

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

²⁸Chiffre communiqué par les Ponts & Chaussées de Nice. Service de M. Reynaud.

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

³⁰III-; 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.

³¹III- ; p. 121.

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

³³II- ; II- ; p. 260.261.

³⁴ III- ; p.2.

³⁵ II- ; p. 296 ;

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"³⁶.

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."³⁷ 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.³⁸

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 public³⁹.

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 possibilités 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 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

³⁶II- ; p.282-283-284. Voir IX-. Passim, p. 1-157.

³⁷ IX- ; p.47.

³⁸ L'avenir des Alpes-Maritimes, hebdomadaire, 30 juin 1883.

³⁹XIII-; 8^{ee} série, p.25; ibid., p. 32. L'expérience du terminus de Cavalaire qui, d'ailleurs, se solde par un échec, est symptomatique.

faire nettoyer leurs rues et restaurer leurs habitations ?"⁴⁰ 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 1880⁴¹.

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."⁴²

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"⁴³. 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 succès⁴⁴. Le cas de Saint-Raphaël était encore plus probant. La seconde moitié du siècle était déjà entamée et l'on n'avait parlé de cette modeste escale⁴⁵ qu'à propos du débarquement de Bonaparte de retour d'Égypte en 1799 puis de son

⁴⁰ IX- ; p.9.

⁴¹ VII- ; p.371.

⁴² IV-.

⁴³ III- ; p.221-222.

⁴⁴Je 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 orangers 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."

⁴⁵On 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 sodes 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.

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. Perçant 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 mer⁴⁷ . 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-Dumazet⁴⁸ . 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 1934⁴⁹ .

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 1903⁵⁰ . 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 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

⁴⁷ 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.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ 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".

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

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 retour⁵¹. 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 inexistant⁵². 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 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

⁵¹ XIV-.

⁵² 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.

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"⁵³. 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"⁵⁴ 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"⁵⁵, 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 orangiers 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."⁵⁶ 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"⁵⁷. 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."⁵⁸ On sait que tous les essais antérieurs à l'entre-deux guerres 1919-39 pour lancer un Deauville de la 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

⁵³ XIII-; 8e série; p.32.

⁵⁴ III- ; p.13.

⁵⁵ II- ; p.261-262.

⁵⁶ II- ; p.254-255 ;

⁵⁷ III- ; p.6.

⁵⁸ 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."

estivants italiens attirés par plus belle plage de sable qui soit entre Marseille et Gênes succédant par roulement aux hivernants anglais⁵⁹. 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, bien connu des Marseillais "car presque tous les chalets y sont occupés par eux"⁶⁰, 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 Tamaris⁶¹. 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.⁶² Du Lavandou à Cavalaire l'étranger boude encore. En 1898, la Fossette, Cavalaire, Pramoussquier, le Canadel, le Dattier, Cavalaire sont autant de "petites haltes qui ne descendent et ne montent guère de voyageurs."⁶³ Dix ans plus tard, le bilan est vite fait : à Saint-Clair, "une poignée de jolies demeures" domine la plage⁶⁴, à Cavalaire, où il n'y a 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."⁶⁵ 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 Pramoussquier.⁶⁶ 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 exploitations agricoles. Il y a des vignobles immenses, bien entretenus, jusqu'au sommet du coteau sur lequel se dresse l'amphithéâtral village de Gassin"⁶⁷. 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" à côté du hameau qui a poussé un peu plus à l'ouest après de la gare⁶⁸. Au voisinage immédiat de celui-ci, la Société Marseillaise a acquis les terrains dits "Montaigu". Il est aussi question d'établir, avec l'appui des sommités

⁵⁹ VIII-.

⁶⁰ XIII- ; 3^e série ; p.44.

⁶¹ 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".

⁶² 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.

⁶³ II- ; p.260-261.

⁶⁴ III- ; p.13.

⁶⁵ III- ; p.14.

⁶⁶"Un horticulteur hardi a planté un vaste champ de roses thé et de roses rouges."II-;p.260-261. A Pramoussquier 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."

⁶⁷II- ; p.261-262.

⁶⁸ XIII- ; 8^e série- ; p.22.

scientifiques de Paris, une villégiature de savants, de littérateurs et d'artistes dans la propriété Berger-Germondy⁶⁹. 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 aussi⁷⁰. 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 présent⁷¹. Cependant le pays reste calme. On connaît le sort du Terminus qui a dû 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 Cavalaire⁷².

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 sortis⁷³. 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 jaugeant respectivement 6615 et 6519 tonneaux) contre 248⁷⁴. 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 aiguës, 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 velléités⁷⁵. 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 grands hôtels, est bien menue encore; on a tracé tout autour d'elle dans les bois et les maquis

⁶⁹ XIII- ; 8^e série- ; p.22.

⁷⁰XIII- ; 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".

⁷¹ III- ; p.17-18.

⁷² XIII- ; 8^e série- ; p.33.

⁷³ 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 Canebiers et ce fut le cas en 1906 où l'on compta 3628 tonnes dues à cet établissement, le mouvement s'accroît fortement."

⁷⁴II-; p.283-284, note 1; III-; p.89, note 1.

⁷⁵ II- ; p.265.

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 édifice⁷⁶. 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 hivernants⁷⁷". 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 Mutterse, 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'agrément⁷⁸. 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 légende⁷⁹. 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) dégageant par l'intérieur le petit embryon en cours de gestation et préparant son développement futur⁸⁰. 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 1897,⁸¹ 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 Théoule⁸² 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 infirmes⁸³. a l'autre bout, la commune de Saint -Raphaël lotit la zone comprise entre la voie ferrée, qui a fait l'objet d'un échange entre elle et l'état, et elle vend, à partir du 4 avril 1880,

⁷⁶ II- ; p.282-283.

⁷⁷ III- ; p.92.

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

⁷⁹IV- ; p.226.

⁸⁰ IV- ; p.215.

⁸¹ IV- ; p.207.

⁸² L'Avenir des Alpes-Maritimes déjà cité, 30 juin 1883. L'Éclairer 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.

⁸³ IV- ;

tous les lots au nord d'Aurelle , où s'élèvent après 1882 l'hôtel Sube et cinq, petites villas, noyau initial du Trayas⁸⁴. 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.⁸⁵ En 1895 c'est la consécration avec le publication d'un copieux volume de la collection des Guides Joanne, le premier du genre pour la région⁸⁶. 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.⁸⁷

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 coté, 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-Raphaël⁸⁸; 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."⁸⁹ A Anthéor "un hameau s'est créé" avec des villas et un hôtel autour de la pointe des Vieilles, où a été allatio une étroite bande de terre comprise entre

⁸⁴Villas 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).

⁸⁵C'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.

⁸⁶ V- ;

⁸⁷IV-;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.

⁸⁸II- ; p.112.

⁸⁹ II- ; p.114-115.

le chemin et la côte".⁹⁰

De l'autre côté, on présume que "la solitude ne sera sans doute pas de longue durée" pour la baie de la Figueirette, 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".⁹¹ 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."⁹²

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.

⁹⁰ II- ; p.117-118.

⁹¹ II- ; p.122-123.

⁹² 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 feuillettes 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.- A DENIS (Jules). De Marseille à Menton. (Coll. Les étapes d'un touriste en France). Paris, Hennuyer, 1892, 18x12, 396p., 2 cartes, 33 grav.
- II.- ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. 13e série, La Provence maritime. Paris-Nancy, Berger-Levrault et C^{ie} éd., 1898, 20x13, 409p., cartes.
- III.- ARDOUIN-DUMAZET. Voyage en France. 55e série. La Provence maritime, II. ^{La} Côte d'Azur, Paris-Nancy, Berger-Levrault et C^{ie} 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^o, 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 - 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.