JOURNÉE D'ÉTUDES 2004 DE L'ASPEAM SUR L'HISTOIRE DES TRANSPORTS, À NICE

La sixième journée d'étude de l'ASPEAM[1] s'est tenue le samedi 9 octobre 2004 à l'Espace Garibaldi à Nice, respectant ainsi l'alternance d'organisation de ces journées d'études entre la Côte d'Azur et « Les Alpes d'azur », zone montagne du département. Nous avons été honorés de la présence de plusieurs élus, de responsables des musées, des services d'archives, et de présidents d'associations venus participer à notre réflexion.[2]

Le thème choisit « Transports par terre et mer dans les Alpes-Maritimes depuis le début du XIXème siècle jusqu'aux années soixante » était d'actualité, justifié par la vaste réflexion sur les transports que conduisent activement depuis plusieurs mois les collectivités locales et les difficultés rencontrées par les habitants pour comprendre et accepter les contraintes engendrées par les travaux très importants réalisés simultanément sur des axes majeurs de la commune de Nice pour y installer le tramway. La nécessité d'un maillage efficace des transports entraîne également des aménagements nouveaux dans tout le département : création d'un pôle multimodal à Saint-Augustin, modernisation des Chemins de fer de la Provence, passage sous la responsabilité du département de routes jusque-là nationales, sécurisation des routes de montagne, réflexion sur la création d'une voie est-ouest dans la partie nord du département, réaménagement de tunnels transalpins, création de nouveaux ponts sur le Var, de tronçons complémentaires d'autoroutes ou de voies rapides, espoir de voir arriver à Nice le train à grande vitesse. Le citoyen s'y perd s'il ne s'est pas attaché à intégrer régulièrement sa propre situation quotidienne dans les nécessités d'adaptation au progrès de son département, et il tempête jour après jour tandis que les élus peinent à dégager des solutions et les financements qu'elles mobilisent.

Dresser une image de ce que furent les transports dans notre département il y a un siècle, alors qu'on s'attachait à développer les premiers moyens de déplacements collectifs permet de voir se dessiner un tableau concret de la situation d'ensemble à cette époque, et d'apprécier l'évolution incroyable des modes de vie en un siècle.

Leurs archives privées aimablement mises à la disposition de l'ASPEAM par des collectionneurs passionnés permirent d'illustrer le thème avec des documents parfois exceptionnels sur les premières routes et les chemins de fer avec leurs machines, leurs infrastructures et leurs hommes, amoureux et fiers de leur métier et de leurs responsabilités. Nous avons également découvert les transports par mer en direction d'autres ports de la Méditerranée, et les gentils ânes, mulets ou chevaux, omniprésents dans la montagne avant que n'y apparaissent les premiers véhicules motorisés. Nous présenterons ces documents de façon exhaustive dans un catalogue de l'exposition que nous projetons d'éditer par ailleurs.

D'autres passionnés ont accepté de venir faire partager leur savoir aux participants à cette journée d'étude. Ils ont magnifiquement illustré leurs interventions de photos, diapositives, croquis, ou schémas permettant de comprendre le fonctionnement des choses il y a un siècle et d'admirer l'ingéniosité et le savoir-faire de ceux qui les utilisaient.

Les « titres », transports par câble ou par flottage, la première route de Plan-du-Var à Saint-Martin-Vésubie, les débuts des Chemins de fer de la Provence ou l'aventure des « grands trains », des téléphériques et des funiculaires témoignèrent de l'ouverture au progrès technique qui enchanta – en les effrayant parfois un peu- les habitants de l'époque jusque-là confrontés quotidiennement aux difficultés extraordinaires des interminables et difficiles déplacements individuels. La mer s'anima, à Menton avec les documents d'archives de

[1] L'Association pour la sauvegarde du patrimoine écrit des Alpes-Maritimes a son siège à Nice 46 bis, rue Auguste Pégurier

[2] Parmi les élus : citons Louis Negre, président de la commission transport de la communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur, représentant Christian Estrosi, président du conseil général, Jean Icart, conseiller général de Nice II, président de la commission des transports, des déplacements et de l'intermodalité du conseil général, Anne-Julie Clary, 1ère vice-présidente de la commission formation initiale recherche du conseil régional représentant le président du conseil régional Michel Vauzelle.

grandes compagnies de navigation et de transport de fret. Les « frais de transports » déjà assumés par une grande ville comme Nice furent évoqués grâce à des documents issus tout droit des Archives municipales, et les cartes postales ou photographies anciennes firent ressurgir de l'oubli les conditions de circulation dans les vallées, qu'il s'agisse des routes ou du tram. La « route du sel », voie économiquement irremplaçable et que fréquentaient volontiers les contrebandiers, prit place elle aussi dans ce tableau.

Nous vous invitons donc à suivre José Banaudo, Aline Barelli-Léonardelli, Serge Coccoz, Éric Gili, Antonin Stève, sur les anciennes voies terrestres et ferrées des Alpes-Maritimes.

Docteur Colette BOURRIER-REYNAUD
présidente de l'ASPEAM.

Réseaux ferroviaires des Alpes-Maritimes[3]

● Le réseau ferré des Alpes-Maritimes a été construit en trois vagues successives, correspondant à trois types de lignes bien définis.

- De 1860 à 1875 : construction des lignes de portée nationale ou internationale, sous le régime dit « d'intérêt général », avec concession par l'Etat. Elles réunissent les centres les plus importants et sont exploitées par des compagnies à vocation nationale : dans notre région, c'est le Paris-Lyon-Méditérranée.

Dans les années qui suivent la constitution du département, il s'agit de relier Nice, et la province nouvellement acquise, au reste du pays, et d'établir rapidement une deuxième liaison avec l'Italie.

- Après 1878 : mise en chantier des lignes de portée régionale, également sous le régime « d'intérêt général », et concession par l'Etat. Elles réunissent des centres secondaires et des centres importants, mais par des itinéraires complémentaires de ceux existants : c'est le réseau des sous-préfectures.

Il résulte du vote par le parlement français d'une loi-cadre, dite « plan Freycinet », du nom de son initiateur, prévoyant la concession de 8000 km de lignes nouvelles. Ces lignes seront exploitées par la Compagnie des chemins de fer du sud de la France.

- Au tournant du XXème siècle : entre 1895 et 1912, multiplication des lignes de tramways urbains et départementaux, relevant du régime de l'intérêt local, et concédées par le département et les communes.

Il s'agit de quadriller le territoire de proximité, afin d'assurer des besoins locaux : desservir tous les cantons du département, et dans les villes, tous les quartiers. Ainsi apparaissent les réseaux de la Compagnie des tramways de Cannes, de Nice et du littoral, les Tramways des Alpes-Maritimes, de la Côte d'Azur, des lignes de funiculaires à Grasse, Nice, Menton et Cannes, la Crémaillère de la Turbie.

- Toute règle nécessitant son exception, le développement du réseau ferré des Alpes-Maritimes connaît la sienne : la ligne Nice – Coni. Promise par Victor-Emmanuel II en 1857, elle est intégrée en 1878 au plan Freycinet, mais concédée par l'Etat en 1906, elle est inaugurée en 1928.

Conçue comme une ligne internationale, la troisième jonction franco-italienne est exploitée comme une ligne locale par des sociétés de niveau national, le P.L.M. puis la S.N.C.F. qui n'y ont jamais accordé un vif intérêt. Détruite durant la guerre, rouverte partiellement en 1945-1947, et en totalité en …1979, un siècle après la décision de sa construction ! Une véritable épopée.

● Le déclin du réseau ferré est amorcé dès les années 1920.

Cette période connaît le dépeuplement de la montagne, et le développement de la circulation automobile, bien qu'alors réservée aux seuls milieux les plus aisés de la société, particulièrement représentés, il est vrai, par la clientèle touristique.

Les progrès très rapides de l'industrie automobile, dans le domaine des véhicules pour particuliers ainsi que dans celui des autocars, conduisent à une double offensive :

- Pour faciliter la circulation des véhicules privés, il faut élargir les routes, et le moyen le plus facile est d'en faire disparaître les tramways qui occupent une partie des emprises par

[3] Collectionneur et historien des moyens de locomotion, l'auteur a bien voulu entièrement concevoir et réaliser les panneaux majeurs de notre exposition « *Transports par terre et mer XIXème milieu XXème siècle dans les Alpes-Maritimes* » avec l'aide précieuse des photographes ferroviaires Marcel Imbert et Raphaël Moreau. Nous publions ici sa présentation générale nous réservant d'insérer ses recherches dans la future publication du catalogue.

leur « accotement ». La presse sera le vecteur favori de véritables « campagnes » contre le tramway « gêneur », « empêcheur de circuler librement » dans sa voiture individuelle…

- L'apparition de transporteurs automobiles locaux, puis leur multiplication, conduit à une concurrence particulièrement « sauvage » avec les tramways, et les lignes locales de chemins de fer, par véritable « écrémage » des trafics les plus rentables.

En face, les exploitants n'offrent pas un service particulièrement efficace :

- matériel pas ou peu modernisé, datant au mieux du début du siècle ;
- sur les lignes de montagne : trains peu fréquents et lents régis par des réglementations conçues au XIXème siècle, à l'époque du monopole ferroviaire sur les transports ;
- horaires peu attractifs, sur les lignes de montagne en particulier avec des départs très matinaux.

Face à la concurrence, les compagnies dont la situation financière est fragile, ou mauvaise pour certaines, n'investissent pas, voire réduisent les services pour réduire les coûts…

Bientôt leur seul recours sera de développer leurs propres transports automobiles. Ce passage sera d'autant plus facile que, pour assurer leur développement dans ce secteur, les groupes automobiles et pétroliers investissent les transports urbains et régionaux via des groupes financiers, ainsi à Nice, avec le « groupe » Mariage.

Dès la seconde moitié des années 1920, les fermetures de lignes vont se succéder. Le réseau va se réduire, dès lors, aux lignes des deux premiers niveaux, pour peu de temps : la crise des années 1930, puis les destructions de la deuxième guerre mondiale, conduisent à de nouvelles fermetures.

En 1953, et pour longtemps, seules demeurent, outre la ligne du littoral, celles de Nice-Digne et de Nice-Breil.

Serge COCCOZ

Les chemins de fer de Provence, des origines aux années 1950

Lorsque l'on évoque les Chemins de fer de Provence, les clichés habituels liés au « train des Pignes » viennent un peu trop facilement à l'esprit. L'on pense tout naturellement à la ligne Nice-Digne, la dernière en activité, mais il faut garder à l'esprit que ses 150 km ne représentent que le quart d'un réseau qui fut bien plus vaste (610 km) et sillonna pas moins de quatre départements : les Alpes-Maritimes, les Alpes-de-Haute-Provence, le Var et une partie des Bouches-du-Rhône.

● De la ligne de chantier au « Sud-France »

Les origines de ce réseau se situent dans la vallée du Var, où a été réalisée la toute première voie ferrée du comté de Nice. Lorsque le gouvernement du royaume du Piémont-Sardaigne entreprend en 1844 l'endiguement de la rive gauche du fleuve qui délimite alors la frontière avec la France, il fait établir sur la digue une voie ferrée légère pour faciliter l'approvisionnement des matériaux. Des wagonnets tirés par des chevaux et des mulets y circulent du lieu-dit Baou-Rous jusqu'à l'embouchure du Var assurant même occasionnellement le transport des voyageurs.

En 1860, le rattachement du comté à la France va susciter des projets de liaisons ferroviaires ambitieux entre Nice et sa nouvelle patrie. Les localités provençales de l'intérieur, Brignoles, Draguignan et Grasse, déçues de n'avoir pu obtenir le passage de la future ligne Marseille-Nice qui suivra le littoral, réclament une liaison ferroviaire du « Central Var ». Dans la direction des Alpes, l'ingénieur dignois Alphonse Beau-de-Rochas publie en 1861 un mémoire sur la réalisation d'un chemin de fer de Grenoble à Nice via Gap et Digne : une œuvre de visionnaire lorsque l'on sait qu'il prévoit des tunnels de 5 à 10 km de longueur et que la route de Digne à Nice ne sera achevée que dix-sept ans plus tard !

Et il faudra d'ailleurs près de vingt ans pour que ces vœux, projets et contre-projets aboutissent. Ce n'est qu'en 1879, en effet, que le ministre des Travaux Publics Charles De Freycinet inclut dans son programme de réseau ferré complémentaire qui doit desservir au moins chaque sous-préfecture française, les lignes suivantes : 1) De Nice à la Durance via Grasse et Draguignan ; 2) de Nice à Digne via Puget-Théniers et Saint-André ; 3) De Digne à Draguignan via Saint-André et Castellane. L'étude du tracé de ces lignes est confiée à Pierre Ferrié, un ingénieur des Ponts et chaussées qui a déjà œuvré au chemin de fer du Mont-Cenis, à divers projets en Italie puis a dirigé le percement du tunnel du Vieux-Port de Marseille. Ce bâtisseur fécond mais modeste s'emploie à l'étude des lignes de Provence jusqu'en 1885, puis il en dirigera la construction jusqu'en 1892 et poursuivra sa longue carrière comme chef des services techniques (Voie et Bâtiments) de la Compagnie du sud jusqu'à sa mort en 1911.

● La construction du « Réseau des Alpes »

Le cadre du futur réseau étant tracé, l'on peut passer au stade de sa construction. Mais celle-ci va connaître un faux départ ! Sous l'influence des milieux politiques des Basses-Alpes, la priorité est accordée à la liaison Digne-Castellane par Saint-André, qui est concédée à la Compagnie des Chemins de Paris à Lyon et la Méditerranée (PLM) dès 1883. Les travaux commencent mais l'on comprend vite qu'en raison des difficultés du relief, les devis seront largement dépassés. L'Etat décide alors de renoncer à l'écartement de voie standard du réseau national (1,44m) pour établir le réseau à l'écartement métrique : cette voie étroite qui admet des courbes plus serrées et des déclivités plus fortes sera plus facile et donc moins coûteuse à insérer dans un relief montagneux. Dans ces conditions, le PLM se retire de la partie et l'Etat doit rechercher un nouveau concessionnaire. Il se présente en 1885 sous la forme de la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France (souvent appelée aussi « Sud-France » ou

Compagnie du Sud), dont le principal actionnaire est la Société Marseillaise de Crédit. Les premiers travaux lancés en 1886 à l'ouest de Draguigan vont permettre d'atteindre Salernes et Barjols dès 1888, puis Meyrargues (Bouches-du-Rhône) en 1889. Le rail part ensuite vers l'est de la préfecture varoise pour rejoindre Montauroux et Grasse en 1890.

A Nice, la tête de ligne vers Grasse et vers Digne doit être établie dans la monumentale «Gare du Sud » conçue par Prosper Bobin, architecte de la Ville de Paris. Les proportions du bâtiment sont définies en fonction du réemploi de la verrière du pavillon russe de l'Exposition universelle de 1889. Dans ce secteur, les études doivent tenir compte d'impératifs stratégiques d'autant plus incontournables que la récente adhésion de l'Italie à la Triple alliance avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie, rend sensible tout ce qui touche à la défense des frontières. C'est ainsi qu'au lieu de suivre jusqu'au Var un tracé littoral techniquement facile mais exposé aux canons d'une marine ennemie en cas de conflit, on impose au rail un itinéraire tortueux, pentu et ponctué d'ouvrages d'art pour rejoindre Lingostière au travers des collines niçoises. Plutôt que de rejoindre Grasse en passant par Cagnes, on préfère établir la ligne en tronc commun avec celle de Digne sur 13 km jusqu'au lieu-dit la Manda (commune de Colomars) où sera implantée la gare de bifurcation, hors de portée d'une attaque maritime.

La section Nice-Grasse est mise en service le 7 juin 1892, suivie par celle de la Manda à Puget-Théniers le 8 août suivant, amorce de la future ligne vers Digne. À l'autre extrémité du parcours, les travaux ont repris à Digne, d'où le rail atteint le village de Saint-André dans la vallée du Verdon le 15 mai 1892. Seuls restent à achever les 50 km qui séparent Puget-Théniers de Saint-André mais cette section doit passer à plus de 1000m d'altitude et franchir un relief difficile au moyen de nombreux ouvrages d'art. En attendant, des diligences effectuent la jonction entre les deux terminus provisoires…

Au moment où elle va devoir faire face à ce dernier défi technique et financier, la compagnie du Sud se retrouve au centre d'un scandale politico-juridique qui va entraîner le suicide de son administrateur le plus influent, le baron de Reinach, la démission de son prestigieux directeur, l'ingénieur Félix Martin, la chute de deux gouvernements !

C'est donc l'Etat qui va prendre à sa charge l'achèvement du réseau. Ses services font procéder de 1899 à 1904 au percement de l'ouvrage majeur, le tunnel de la Colle-Saint-Michel (3457m), qui fera passer le rail du bassin du Var à celui du Verdon. Au gré de la disponibilité des crédits, la ligne est prolongée de Puget-Théniers à Pont-de-Gueydan le 30 septembre 1907, à Annot le 27 juin 1908 et enfin à Saint-André le 3 juillet 1911. La ligne Nice-Digne peut enfin être inaugurée par le ministre des Travaux Publics, exactement cinquante ans après que l'ingénieur Beau-de-Rochas en ait émis l'idée.

● Un réseau à son apogée

À la veille de la première guerre mondiale, la compagnie du Sud est véritablement à son apogée. Son réseau d'intérêt général des Alpes (Nice-Digne et Nice-Meyrargues) atteint un développement de 349 km. Il emploie environ 700 agents et joue un rôle considérable dans l'économie régionale. Il transporte plus de 800.000 voyageurs et 320000 tonnes de marchandises par an. Pour faciliter les échanges, les voies sont connectées à Nice avec la gare centrale du PLM et avec les quais du port, par l'intermédiaire des lignes urbaines des Tramways de Nice et du Littoral (TNL). Le matériel roulant comporte plus d'un millier de véhicules, dont 53 locomotives à vapeur, 78 voitures à voyageurs, 24 fourgons à bagages et 966 wagons à marchandises.

Et la compagnie du Sud exploite d'autres réseaux concédés par des départements sous le régime d'intérêt local. C'est le cas du réseau du littoral varois, ouvert entre 1888 et 1905, qui s'étend sur 114 km de Toulon à Saint-Raphaël via Hyères, le Lavandou, Cavalaire, Sainte-Maxime, Fréjus, avec embarquement de Cogolin à Saint-Tropez.

Un réseau de tramways, ouvert entre 1909 et 1924, est exploité pour le compte du département des Alpes-Maritimes. Il met en œuvre des innovations techniques, comme la traction électrique en courant monophasé, et fait un large emploi du ciment armé (ancêtre du béton) qui permet la construction d'ouvrages d'art audacieux. Ses lignes totalisant 145 km relient Saint-Martin-Vésubie, Saint-Sauveur-sur-Tinée, Guillaumes et Roquestéron à l'axe Nice-Digne, tandis que les antennes Cagnes-Vence, Cagnes-Grasse et l'embranchement du Bar-sur-Loup se greffent sur l'artère Nice-Meyrargues.

● D'une guerre à l'autre

La première guerre mondiale va porter un coup d'arrêt à la prospérité de la Compagnie du Sud. Des centaines d'agents sont mobilisés pour exploiter les lignes stratégiques de l'est de la France, en particulier le Chemin de fer Meusien qui approvisionne le front de Verdun. Un quart des véhicules est réquisitionné et sera restitué en très mauvais état par les autorités militaires. Dans l'immédiat après-guerre, face à un contexte économique bouleversé, il faut faire face aux fortes hausses des salaires, des combustibles et des matières premières. Les tarifs qui sont demeurés stables pendant les vingt années qui ont précédé la guerre, subissent plusieurs augmentations par an pour suivre l'inflation.

En 1925, la compagnie doit se restructurer et prend la nouvelle raison sociale de Chemins de fer de la Provence (CP). Dans un premier temps, une certaine relance économique profite au trafic marchandises qui atteint un volume record, supérieur à celui de l'avant-guerre. La création à Lingostière d'une centrale thermique, destinée à alimenter en électricité l'agglomération niçoise, occasionne un important trafic de charbon importé via le port de Nice. Puis la crise mondiale de 1929 va précipiter l'effondrement des recettes du chemin de fer qui chutent en quelques années de 85% pour les marchandises et 65% pour les voyageurs. Dans ce dernier domaine, les trains sont fortement concurrencés par de nouveaux services d'autocars plus rapides et immédiatement rentables, car n'étant pas soumis aux mêmes contraintes réglementaires ni à l'entretien de leurs infrastructures. Les premières victimes de cette lutte féroce sont les lignes des tramways départementaux des Alpes-Maritimes, qui sont toutes fermées de 1929 à 1932 : celle de l'Estéron n'aura pas fonctionné cinq ans !

Le 14 juillet 1933, la compagnie CP est au bord de la faillite et elle suspend l'exploitation du réseau des Alpes. L'Etat place celui-ci sous séquestre et en reprend l'exploitation sous le contrôle des Ponts et Chaussées : un régime « provisoire » qui durera près de quarante ans ! Le premier souci de l'ingénieur en chef Charles Chauve est d'entreprendre la modernisation du chemin de fer pour lui permettre de supporter la concurrence routière. Après avoir essayé une Micheline (automotrice à roulement sur pneumatiques) destinée à Madagascar, l'administration du séquestre commande aux usines Renault douze autorails type ABH, qui seront livrés de 1935 à 1945. Ce matériel s'avère performant et robuste : trois de ces véhicules fonctionnent pendant plus de soixante-cinq ans ! Pour les voyageurs, l'arrivée des autorails représente une véritable révolution. La concurrence routière est pratiquement éliminée et en l'espace de deux ans le trafic remonte de 56% tandis que le déficit se réduit.

Mais la deuxième guerre mondiale arrive. Contrairement au premier conflit, celui-ci va toucher le réseau directement. Sous le régime de Vichy, la pénurie s'installe : les autorails doivent cesser leur service, sauf trois, équipés pour fonctionner au gazogène, et la plupart des trains sont à nouveau assurés en traction vapeur. Pour renforcer le parc, six puissantes locomotives destinées au Chemin de fer Dakar-Niger sont temporairement utilisées par les CP. En septembre 1943, l'occupation allemande accroît les difficultés. Les deux lignes du réseau forment un lien indispensable pour le ravitaillement de la ville de Nice. Sur la branche de Meyrargues, les trains sont réquisitionnés par l'occupant pour assurer le transport des

Bauxites du Var, matières vitales pour l'industrie de guerre. Les cheminots répliquent par des actes de résistance passive, puis par des sabotages de wagons et de machines tandis que les maquisards effectuent plusieurs attaques sur les voies.

Début août 1944, dans le cadre de la préparation du prochain débarquement, des bombardiers alliés remontent la vallée du Var et détruisent plusieurs ponts dont ceux de la Manda et de la Vésubie. Le 15 août c'est le débarquement en Provence. Quelques jour plus tard, les troupes allemandes en retraite détruisent trois grands ouvrages de la ligne de Meyrargues, les viaducs du Loup, de Tourettes et de la Siagne.

● Des trafics et un redressement

Dans les années d'après-guerre, la fin des restrictions en gazole permet le retour des autorails. Après réparation des ponts endommagés, la ligne Nice-Digne est rétablie intégralement. Par contre l'artère Nice-Meyrargues est desservie par autocars jusqu'à la gare de Tanneron (limite des Alpes-Maritimes et du Var) et par trains au-delà. Malgré les promesses initiales, l'Etat décide finalement de ne pas reconstruire les ouvrages détruits et la section restante Tanneron-Meyrargues est fermée le 31 décembre 1949. Les infrastructures sont abandonnées, le matériel dispersé et 132 agents licenciés : cette fermeture constitue un énorme gâchis car la section Nice-Grasse présentait à elle seule un potentiel de trafic important.

Il ne subsiste donc que la ligne Nice-Digne qui va être modernisée. Les dernières locomotives à vapeur, qui remorquaient les convois de marchandises et quelques trains de voyageurs supplémentaires, sont retirées du service en mai 1951 et remplacées par quatre locomotives diesel neuves qui viennent épauler les autorails. Le prix de revient de la traction est réduit de moitié par rapport à la vapeur. En 1953, un accord est conclu entre les CP, la SNCF et les Chemins de fer fédéraux suisses pour créer en été une liaison accélérée Nice-Genève avec correspondance à Digne, baptisée «Alpes Azur».

Avec la fermeture de la ligne de Meyrargues, la fin de la traction vapeur et une orientation plus vers le tourisme, les Chemins de fer de Provence vont entamer une nouvelle étape de leur histoire mouvementée qui prélude à leur vocation actuelle…

José BANAUDO

La route départementale N° 1 dans la Vésubie (de la *strada ducale* à la route départementale)

Le cheminement est généralement considéré comme une constante spatiale. Il marque l'appropriation d'un territoire, et il n'est pas rare de retrouver durant des siècles les mêmes passages utilisés pour cheminer, accéder aux espaces destinés à l'agriculture, se transporter… comme autant de marqueurs spatiaux.
Cette communication proposera tout d'abord un court rappel historique des cheminements que nous connaissons aux différentes époques. Puis rappellera la présence et le rôle majeur de la *Strada ducale* de la Vésubie, entre le XIVème et le XVIIIème siècle, par opposition à la *Strada reale* traversant la Bévéra et la Roya. Enfin, nous considérerons de quelle manière elle laissa place à la Route départementale n° 1, aujourd'hui appelée RD 2565, celle que nous empruntons entre Plan-du-Var et Saint-Martin-Vésubie...

● Des passages anciens : de la transversalité à la longitudinalité

L'histoire ancienne de notre haute vallée est difficilement déchiffrable car nous manquons de documentation. Les plus anciennes archives directes remontent difficilement au XIIIème siècle. Ce n'est qu'au siècle suivant qu'elles deviennent plus nombreuses, sans pour autant former une masse documentaire considérable.

Nous possédons pourtant quelques indices d'occupation très ancienne, pouvant remonter au début de notre ère. Il s'agit de tessons de poterie, très dégradés, qui nous informent pourtant sur une réalité, celle des cheminements…, des échanges qui ont nécessairement lieu déjà à ces époques. Concurremment à des poteries locales, nous avons découvert des tessons de *sigille*[4], provenant des réseaux commerciaux dits « romains ». Ces pièces démontrent la présence d'une population locale dont l'activité principale, sans doute tournée vers l'agriculture et l'élevage, pouvait dégager quelques excédents commercialisables. Par ces échanges, ils ont pu vraisemblablement obtenir les termes financiers nécessaires à l'acquisition de poteries qui leur paraissaient plus prestigieuses, comme les *sigille.* Nous pouvons ainsi imaginer des échanges avec la plaine padane, de l'autre côté des cols, plus vraisemblablement encore qu'avec la côte…

Nous ne pouvons établir de continuité historique entre cette période et l'époque « historique » de la Vésubie, même si elle a à mon sens existé. Pour retrouver de nouvelles traces d'échanges, il faut remonter jusqu'à la période médiévale. A cette époque, un parchemin, datant du 5 août 1325[5] nous indique les différents chemins existant sur le territoire de Saint-Martin : *in castri Sancti Martini*, les hommes réunis dans le cimetière… décrivent le réseau, déjà fortement maillé des chemins et accès du territoire de Saint-Martin. L'intérêt est en fait plus technique que géographique, car il s'agit de donner des priorités et prévoir des aménagements, sans doute des réparations. Y apparaît une *via antica*, ou du moins, car il ne faut pas se tromper sur ce qualificatif, un chemin « très ancien », qui semble être le plus important de tout le territoire. En suivant les indications du document, nous pouvons au moins en relever la direction. Sur bien des secteurs, ce chemin est dallé, et suit la *draï* la plus importante conservée sur notre commune. Nous le trouvons entre la Colmiane et le vallon de Salèses, rive droite du torrent du Boréon, sans qu'il n'aborde à aucun moment le village. Nous connaissons pourtant le réseau qui permet d'y accéder, avec en premier lieu l'ouvrage du pont

[4] Fonds archéologique du Centre d'Etudes Vésubiennes (Musée des Traditions Vésubiennes)
[5] A.D.A.M. E 3/1 AA4

de l'*Affachario*[6], au pied des murailles, qui permet de réunir les deux rives du même vallon et permet d'accéder directement à Saint-Martin. Par contre, il n'y a visiblement aucun lien avec l'aval de ce même village, région où les chemins décrits sont visiblement de second ordre.

● les routes du sel : le repositionnement géopolitique de la Vésubie

A la fin de ce même siècle, après les déditions au comte de Savoie, la Vésubie devient l'axe principal de passage des Alpes depuis Nice vers le Piémont. A l'Est, le comté de Tende est détenu par les seigneurs de la famille de Vintimille, les Lascaris. A l'Ouest, le cheminement de la Tinée mène plus loin. En fait, dès le XIIIème siècle (en 1259, Cuneo traite avec le comte de Provence pour pouvoir se fournir en sel à Nice), les cols vésubiens sont les principaux utilisés.

Saint-Martin devient alors, selon le mot de J.-P. Boyer[7], une véritable « banque de redistribution du sel », avec la présence avérée en 1455 d'un magasin du sel.

L'origine de la route reliant Nice à Saint-Martin est sans doute très ancienne, mais dès l'époque savoisienne, elle est placée en adjudication auprès d'un entrepreneur que nous connaissons bien, Paganino Del Pozzo, qui n'a pourtant œuvré qu'entre 1433 et 1439. Ruiné en 1445, il n'abandonne pas pour autant son entreprise. Son premier projet consistait à améliorer une route trop souvent ravinée, sujet à d'interminables saisines de justice contre les communautés traversées. La route devenait-elle la première faiblesse des communautés en face de l'Etat ? Le temps n'était sans doute pas venu. Le destin de Paganino, qui fut un temps emprisonné, le rappelle. Les réseaux qu'il avait su mettre en place, grâce à son frère alors capitaine de la viguerie, qui fut son partenaire, et qui lui succéda, lui permirent de se tirer de ce mauvais pas. Son projet initial était de simplifier la route en construisant jusqu'à 8 ponts sur la Vésubie. Certains doivent encore y être[8]…

Ces… « Grandes routes », telle qu'on pourrait les appeler, sont entretenues durant toute l'époque moderne par les riverains. Les ordonnances communales en précisent les modalités. Ainsi, le 11 juillet 1688[9], demandent-elles « de faire accommoder les routes et ponts de *Saleses* quand il sera nécessaire et quant ne seront plus tenus d'accommoder par les particuliers qui ont pour obligation la manutention des ponts de la *Guardia e Cereisa* ». Certains secteurs doivent être restaurés par les familles riveraines, alors que d'autres sont du ressort de la commune, selon la localisation du chemin. Toujours la même année, les syndics du village doivent faire entretenir « *le strade nel luogo dove si dice Lo Ciamp della Pauso et insieme far accomodar il Ponte di San Nicolao* »[10]. L'année suivante[11], il s'agit de « de *far rilarghare* (élargir) *la strada Duchale nella regione dels Castagnies »* et payer au Sig. Honorato Baldoni *« a estimo di 2 huomini il danno* (les dépenses) *che se le farn et il tenero che si pigliara* (qu'il prendra) *del suo proprio possessa per rilarghar detta strada ».*

Le 14 septembre 1698[12], c'est le parlement assemblé qui demande la réparation éminemment stratégique « de la route jusqu'au pont *dellas Fachiarias ».* Sujet d'une grande importance pour la vie quotidienne du village, surtout si l'on se souvient que ce pont avait fait

[6] La signification de ce terme est à mettre en relation avec le type de contrat de location des terres en facherie, en provençal alpin Affachario, métayage qui correspond au mode de faire valoir de ces terres appartenants aux grands propriétaires du village, et non pas à une quelconque facherie entre les deux villages de Venanson et Saint-Martin qui devaient pourvoir inégalement à son entretien, qui fut à l'origine de très longs procès.
[7] J-P. Boyer. *Hommes et communauté dans le haut Pays Niçois. La Vésubie, XIVème-XVème siècles*, Nice
[8] cf recherches en cours d'A. Otho (C.E.V.)
[9] A.D.A.M., E 3/2, BB1, f° 3
[10] A.D.A.M., E 3/2, BB1, f° 13
[11] A.D.A.M., E 3/2, BB1, f° 26v°
[12] A.D.A.M., E 3/2, BB2, f° 3

l'objet de siècles de procès[13] contre la communauté voisine de Venanson, pour régler les coûts de son entretien pour 1/7ème du total… Enfin, l'année suivante, c'est une nouvelle fois le parlement qui écoute « lecture de l'ordre de l'intendant de faire réparer toutes les routes où doivent passer les mules dans la direction de Vinadio ». Les syndics demandent alors « à chaque particulier ayant une terre y confrontant d'effectuer ces réparations pour ceux qui n'ont pas encore fait leur journée pour la remise du pont du *Toron*[14] », qui semble le point de passage le plus délicat à traiter. Nous pourrions multiplier les mentions du même type. Elles mettent en évidence le besoin d'entretenir très régulièrement ces routes, qu'elles soient considérées comme vicinales ou ducale ; elles démontrent également la volonté de les améliorer, de les soustraire aux plus grands risques de ravines (pluies torrentielles, éboulements et glissements de terrain…), pourtant omniprésents, et cela aux différentes époques considérées.

Les difficultés sont grandes pour faire entretenir la route par les riverains, et la communauté, plutôt que de s'exposer systématiquement à des conflits qui parfois peuvent dégénérer, décide, au tournant du XVIIIème siècle, de faire appel à un entrepreneur qu'elle rémunérerait. L'idée est intéressante…, sa réalisation est bien plus problématique. Ainsi, le 14 janvier 1703[15], « le parlement propose pour la seconde fois pour un an, pour la réparation des routes, mais il n'est comparu personne ». Il faut bien évidemment mettre en relation cet échec de l'adjudication avec celles des droits des moulins et des fours, qui ne trouvent pas non plus preneur. La crise politique que traversent les Etats de Savoie à cette époque y est sans doute pour beaucoup, le Comté de Nice étant soumis aux autorités françaises, ce qui n'incite pas forcément à investir ni à entreprendre… La prudence semble de mise, même si l'entretien de la route semble bien, pour les autorités civiles, un gage de prospérité dans ce cas-là.

Les grandes enquêtes administratives de l'Etat lancées à la veille et durant tout le XVIIIème siècle expriment bien souvent cette même difficulté d'entretien. Celle de 1697, que nous nommons « Mesure Générale »[16], précise que sont nécessaires les « reparatione delle strade ducali che di tempo in tempo convien ripararle, a causa del paese soggetto a rovine e disastri di consideratione ». Cette affirmation est renouvelée un demi siècle plus tard dans l'enquête de Joannini, pratiquement dans les mêmes termes. Les textes expriment l'importance réglementaire des routes. Leur mode d'exploitation demeure mixte, entre une gestion que nous pourrions qualifier de publique et une gestion pesant sur l'activité privée, sous forme d'obligation, d'une sorte de corvée.

L'importance des peines encourues par les contrevenants refusant de restaurer le chemin tend pourtant à prouver que ce dernier mode est de moins en moins bien accepté. En s'accentuant, elles prouvent que le particulier perd progressivement conscience des retombées économiques qu'il engendre. Ses seuls attraits ne paraissaient plus concerner que l'aspect local des échanges, voir totalement fonctionnel, en permettant de ramener les provisions des exploitations agricoles au village…

● L'inexorable ouverture niçoise : création et mise au gabarit de la route

C'est au renouveau de ce sentiment que nous assistons à la fin du XIXème siècle, au moment de l'annexion française. Après la perte d'un certain nombre d'avantages fiscaux sardes, devenir français pouvait sembler revêtir de nouveaux attraits. L'une des principales promesses faites pour convaincre les populations des bienfaits d'un tel changement de souveraineté concernait le désenclavement du haut-pays, même si celui-ci avait débuté sous le

[13] A.D.A.M., E 3/23
[14] A.D.A.M., E 3/2, BB2, f° 10v °
[15] A.D.A.M., E 3/2, BB2, f° 47
[16] A.D.A.M., Ni Mazzo 50, pièce 3

régime sarde. Mais comment ouvrir nos vallées vers la France, ou plus prosaïquement vers la côte ?

Le projet de la Route départementale n° 1 tenta dans un premier temps d'y répondre. Elle provenait de Levens, par Duranus (la route passant par Plan-du-Var n'est ouverte qu'en 1896), pour gagner la Vésubie à hauteur de Saint-Jean, puis suivait le parcours actuel de la RD 2565. L'ensemble étant très long (plus de 20 km), rappelons simplement quelques étapes. En 1863, elle atteint Lantosque ; puis Roquebillière en 1870, Saint-Martin, enfin, en 1877. Ne pouvant étudier dans le détail l'ensemble de cette route, proposons une courte analyse significative du dernier tronçon, l'ultime kilomètre de cette nouvelle route, celui qui rejoint le vallon des Châtaigniers à celui du Touron, compris en totalité sur la commune de Saint-Martin-Vésubie… sur un total de 5 826 m depuis le vallon du *Spagliart* (à Berthemont, commune de Roquebillière).

La portion qui nous intéresse est l'objet d'une supplication toute particulière de la Commune de Saint-Martin au préfet, pour qu'il fasse mettre « en adjudication … la partie du chemin départemental comprise entre le vallon *Antella* et *Toron*… », justifiant cet empressement « à cause de la disette des denrées en général, et principalement des pommes de terre formant la principale ressource de ce pays, et le manque de toute autre ressource pour subvenir aux besoins les plus urgents… »[17]. L'intérêt immédiat est à l'évidence « subsistanciel » (néologisme). En mauvaise année, les pommes de terre peuvent sauver la population d'une disette certaine, et le sud du terroir du village est le plus propice à sa culture, grâce à sa morphologie et aux superficies concernées… On comprend mieux ainsi l'urgence exprimée par la commune, reflétant vraisemblablement celle d'une grande partie des habitants. Ce n'est pourtant pas tout…, et la commune de continuer… « Et que pire encore aucun chantier de travaux, ni coupes de bois ni autres ne se sont ouverts dans le courant de cette année dans cette contrée réduira une grande partie de la population dans la plus extrême misère… [l'adjudication souhaitée sera] à effet de lui créer du travail, plusieurs des habitants se trouveront forcés d'émigrer pour chercher ailleurs son pain… [alors que ce chantier donnerait] le produit du travail de leurs journées, nourrir et secourir leurs familles… ». Les considérations économiques sont en fait multiples, mais ne concernent encore que des échanges locaux. Saint-Martin n'a alors jamais été aussi peuplé dans son histoire. Le recensement de 1872[18] attribue 2 005 habitants au village (contre 1 200 en moyenne pour l'ensemble de l'époque moderne)[19]. Chose fut faite. Ce tronçon de route fut obtenu en adjudication par les entrepreneurs Antoine Boffa et Lorenzo Levis (15 juillet 1869), mais, dès 1870, pour une raison qui nous échappe, seul ce dernier poursuit les travaux. L'importante masse documentaire à notre disposition nous permet de traiter de cette entreprise de manière très précise. Nous pouvons ainsi connaître les acteurs de cette œuvre. Nous retrouvons Lorenzo Levis dans le même recensement (1872). Il a alors 35 ans, loge au quartier de *La Musello*, le plus méridional de la commune, avec 4 employés : Etienne Coda, Pierre Farvario, Antoine Roman, tous trois désignés comme tels, et Philippe Maissa qui est qualifié de chaudronnier mais œuvre avec eux. Tous sont des hommes jeunes (le plus âgé a 33 ans). Immédiatement après le pont logent un autre groupe de jeunes gens, dirigés par un entrepreneur « tâcheron », Joseph Fantin (33 ans également). Au total, 10 mineurs et 10 journaliers, 1 terrassier complètent l'équipe. Nous avons là l'ensemble des personnels, ouvriers et entrepreneurs, qui ont réalisé la route.

Une caractéristique les associe tous. Il existe parmi eux de véritables groupes familiaux, des frérèches : les deux frères Aime, les trois frères Ghibaut, les 4 frères Giraudi, mais aussi deux jeunes frères du chef de chantier Fantin. Seuls 3 parmi ces hommes sont

[17] A.C.S.M.V. Délibérations municipales.
[18] A.D.A.M., 6M 198
[19] E. Gili. *Familles et patrimoines à Saint-Martin-Vésubie (XVIème-XIXème siècles),* Thèse, U.N.S.A., 2003

mariés. Leurs épouses vivent avec eux. Tous les autres sont célibataires. Quelques enfants vivent également aux Châtaigniers, dont la fille de notre « tâcheron » Fantin, Catherine, qui se maria[20] à Saint-Martin en 1889 avec François Fulconis…

Le groupe des *djouve* n'a pourtant pas cherché à s'implanter à Saint-Martin. Un seul, semble-t-il, y fait souche : l'un des frères Giraudi se marie avec une fille Maissa[21]. Cette population ne participe donc finalement pas au renouvellement démographique du village, contrairement à un autre groupe exogène qui s'installe alors au village, celui des nouveaux fonctionnaires français[22].

L'essentiel est à la route, ouvrage de tâcherons. Et les péripéties n'en sont pas terminées pour autant. Son tracé suivait autant qu'elle le pouvait l'ancienne *Strada Ducale*. Arrivé au quartier *Nantelle*, l'ingénieur des Ponts et Chaussées exprime son contentement et n'hésite pas à énoncer qu'il « n'a pas été indispensable jusqu'à présent … d'avoir recours à l'expropriation… en traitant à l'amiable avec les propriétaires… et nous avons pu [le faire] sans trop de peine et à des prix raisonnables avec tous les propriétaires de la commune de Roquebillière [depuis le *Spagliart*] et avec la majeure partie de ceux de Saint-Martin, ce qui nous a permis de continuer les travaux … sur 4 km de longueur ». Mais cette remarque ne vaut en fait que pour des terrains pentus, à flanc de versant, traversant des gorges étroites et improductives. Désormais, ce n'est plus le cas à *Nantelle* et, dans « cette dernière portion, la plus voisine de Saint-Martin… nous avons rencontré quelques difficultés… et il nous paraît urgent, pour ne pas retarder la marche des travaux, de remplir les formalités de l'expropriation pour les terrains restant à acquérir, sans cesser de faire des tentatives pour les obtenir à l'amiable… ».

Au total, ce sont 23 parties de parcelles qu'il fallait acquérir. C'est, par exemple, le cas de l'ancienne aire de battage des blés du quartier, l'*iero*, en contrebas du chemin ducal, qui est traversée par la nouvelle route à hauteur de l'embranchement du chemin communal de la *Pinio*.

Ce ne sont ensuite qu'une succession de petits problèmes au quotidien, qui ont pour effet de gêner le déroulement du chantier, mais bien plus encore d'exaspérer les propriétaires riverains, qui ne veulent rien laisser, à juste titre, des terres et de leur exploitation, même réduite par ces mêmes travaux. Quelques exemples illustrent cet état d'esprit, explicitant de réels besoins ou de véritables exigences.

Constatant l'avancement des travaux, l'entrepreneur a besoin d'occuper une parcelle pour y déposer les matériaux, et les propriétaires (Ignace Ingigliardi et son frère l'abbé Antoine) refusent d'entrer en arrangement, obligeant le préfet à prendre un arrêté d'occupation temporaire (9 et 22 août 1872)[23]. Ou encore : Les pluies de l'hiver 1872-1873 provoquèrent la démolition de maçonneries et parapets (29 mars 1873). Les deux violents orages des 9 et 20 juillet 1874 ont causé de sérieux dommages aux ouvrages d'art : « le vallon du *Touron* a débordé en roulant d'énormes quartiers de roches. Un des angles de la culée du pont du *Touron* de 12 m d'ouverture en construction a été démoli et les échafaudages emportés… le grand canal d'arrosage situé au-dessus de la nouvelle route, sur la rive gauche du vallon de *Castagner* a été coupé par les eaux de la ravine formée par l'orage et se sont jointes à elles pour détruire en partie un mur de soutènement et les remblais » (18 novembre 1874)[24]. C'est encore le cas, le 28 mars 1874[25], pour un mur démoli par les travaux de la

[20] A.C.S.M.V., Etat Civil
[21] *Ibidem*
[22] cf. communication inédite E. Gili, juillet 2004, Roquebillière
[23] A.D.A.M., 2S 1477 à 1479
[24] *ibidem*
[25] *Ibidem*

route, et pour lequel le propriétaire demande qu'il soit refait. Mais l'Ingénieur des Ponts et Chaussées affirme qu'ils ont été prévus aux frais du propriétaire….

Ce n'est pas tout, car il faut finalement, comme il convient, indemniser les propriétaires qui ont vu certaines parties de leurs terrains occupées par les nécessités des travaux. Au total, 11 d'entre eux obtiennent 773,50 F de compensation.

Certaines dépenses sont plus importantes encore. C'est le cas d'une propriété de *Nantelle* toujours…, celle sur laquelle était construite une maison bordant la route, propriété Ingigliardi, dont l'entrée de l'étable fut rendue impraticable car ouverte sur la façade du midi obligeait le propriétaire à faire percer une porte au nord, sur un angle de la maison. Cet aménagement affaiblissait, d'après lui, la bâtisse… Le propriétaire renforçait d'ailleurs son argumentation en précisant que le premier étage « se trouve à une hauteur si faible au-dessus du niveau de la route qu'il sera nécessaire de murer les fenêtres ou de les faire griller, afin que les malfaiteurs ne puissent s'y introduire… dépréciant la maison »[26] … Le prétexte semble exagéré à l'ingénieur des Ponts et Chaussées, qui tente un arrangement, et finit par accorder 541 F sur les 800 demandés. Il n'en était pas terminé pour autant avec les réclamations des différents propriétaires concernés, alors que de nombreuses protestations se succèdent encore pour défaut d'arrosage durant les travaux, impossibilité d'y pourvoir désormais…

Pour finir, les travaux sont en passe d'être livrés, en septembre 1874. Le 4, la route arrive au *Touron* et est jugée « complètement achevée ». Un dernier détail semble pourtant devoir être réglé, car l'entrepreneur Levis « intercepte la circulation des mulets et des charrettes »[27]. Elle n'ira pour l'instant pas plus loin car celui-ci attend vraisemblablement que ses travaux soient reçus et qu'il lui soit fait *quitus* de sa tâche par le préfet, synonyme de règlement. Pour les habitants, la situation est évidemment différente. Ils sont sur le point de rentrer les récoltes de foin, de châtaignes, de pommes de terre et de fromage « qui sont les 4 premières récoltes du pays » précisent-ils. Leurs charrettes sont chargées et n'attendent plus que l'ouverture de la route pour rejoindre le village et y transporter les réserves hivernales. Notre entrepreneur justifie cette attente car une étendue de chaussée reste à empierrer. Il se plaint de ne pouvoir achever la route car le passage est « de plus en plus actif, ce qui gênait ses chantiers ». En fait, il manque encore un parapet le long de la route sur une hauteur de 80 cm… Devant l'urgence et la pression exercée par la municipalité, entrepreneur obtient qu'il lui soit remis la réception des travaux. Malgré les imperfections constatées, le préfet n'hésite pas, répondant aux suppliques soutenues des habitants aux abois, « à livrer immédiatement au public » la route, « ce qui a lieu dès ce matin » du 11 septembre 1874[28].

Saint-Martin n'est pourtant pas encore desservie par la nouvelle route. En fait, il ne reste qu'un tronçon de 888,90 m, selon le rapport du Ministère de l'Agriculture et des travaux publics (1869), dont la partie amont est « destinée à réaliser un nouveau pont traversant le vallon de Fenestres par 3 arches en plein cintre de 14 m d'ouverture »[29]. A cet endroit, ce tronçon s'éloigne du profil de l'ancienne *Strada ducale*, qui traversait le vallon à hauteur du stade actuel, depuis le pont Saint-Lazare, tout proche d'une ancienne chapelle qui lui donne son vocable. Saint-Martin entre ainsi véritablement dans l'ère des communications modernes, destinées à lui assurer un développement économique original. Le sujet est pourtant ambigu, puisque l'on sait aussi que la route fut souvent le vecteur essentiel du phénomène d'exode connu à cette époque ailleurs en France. Ce ne fut pourtant pas véritablement le cas à Saint-Martin, grâce à l'émergence simultanée des nouvelles activités liées à l'arrivée des premiers aristocrates quittant la Côte… Le phénomène est déjà sensible ce 7 septembre 1874 (relevez

[26] A.D.A.M. 2S 1477 à 1479
[27] *Ibidem*
[28] *Ibidem*
[29] *Ibidem*

la correspondance exacte des dates…), quand le maire de Saint-Martin, le Major Hilarion Cagnoli, informe le préfet que la « RD n° 1… sur le point d'être achevée… les habitants ont vu naguère pour la première fois quelques voitures arrivant jusqu'au dit pont, apportant quelques touristes curieux de visiter nos sites rustiques ». On ne saurait dire mieux. Nous imaginons la scène, voyant cette belle société de la Côte, enjouée de découvrir dans un confort certain ces populations montagnardes… exotiques.

Il restait encore à rejoindre le village. L'année suivante, le 19 septembre 1875[30], le conseil municipal de Saint-Martin était saisi d'un projet complétant le tracé de la RD. Le conseiller général du canton, le Baron Roissard de Bellet proposait d'élargir la petite route qui reliait le Touron au pont sur Fenestres pour lui donner le gabarit d'un « boulevard, utilisant le terrain déjà acheté se trouvant hors ligne, qui pourrait être agrémenté de 2 rangées d'arbres, offrant une promenade aux touristes alors que Saint-Martin se propose d'être un séjour d'été… ». La discussion du projet fait appel au conseil municipal, mais aussi aux personnes les plus imposées de la commune, de manière tout à fait exceptionnelle. Leur décision est finalement négative, le conseil élargi arguant d'autres nécessités (de la construction d'un hôpital) et de travaux en cours : les chemins vicinaux du Boréon et de La Madone nécessaires à l'exploitation forestière communale, et plus important encore, la rampe d'accès à la toute nouvelle place publique où se dresse désormais la mairie.

En conclusion, bien qu'il resterait sans doute à traiter de nombreux sujets, tels le percement des gorges de l'aval de la Vésubie, le développement des routes et chemins depuis la Belle Époque jusqu'aux Années Folles, avec la création du réseau des promenades de la Villégiature, celle des routes de liaison inter-vallées par le Valdeblore, et parallèlement, le réseau des routes stratégiques qui parcourent notre région frontalière… le sujet paraît sans fin tant il prend de l'importance aux yeux des contemporains. L'intérêt de ce sujet porte assurément, en plus des aspects techniques relevés, sur les différentes approches qu'on peut lui donner. Faisant appel à de multiples sources manuscrites, de natures différentes, elles permettent de retrouver l'homme, ses besoins et ses angoisses, laissant très souvent apparaître ses véritables sentiments. Ce qui finalement est suffisamment précieux pour être évoqué ici.

Éric GILI

[30] A.M.S.M.V., Délibérations municipales

La route du sel, une épopée historique

Il était, au XIIIème siècle, un chemin muletier qui traversait entièrement le Comté de Nice, du sud au nord. Ensuite, il franchissait, avec quelques risques, le col de Tende et continuait, à travers des plaines plus hospitalières, via Cuneo, jusqu'à Turin, la capitale des ducs de Savoie. Il était connu sous le nom de route du sel. Pendant plus de cinq siècles, les hommes s'appliquèrent à l'entretenir et à le développer avec des moyens techniques relevant surtout de leur force physique. Ils finirent par en faire une route carrossable dont l'épopée occupe aujourd'hui, de part et d'autre des Alpes, une place vivace dans l'imaginaire collectif.

Son tracé -initialement de rudes chemins dont il subsiste encore de nombreux vestiges- a été intensivement utilisé entre le XIIIème et le XVIIIème siècle. Il s'est déplacé en fonction de son état[31], de l'insécurité rencontrée, de la témérité des muletiers et des exigences des comtes de Tende. On peut considérer qu'il y eut surtout deux voies principales passant, l'une par Tende et l'autre par Saint-Martin-Vésubie, et il ne serait pas déraisonnable de parler des routes du sel.

La recherche d'informations sur la route du sel nous a amenée à nous intéresser à l'origine et à la récolte de ce sel, ce dont nous rendrons compte succinctement. Ensuite, nous verrons comment le besoin de ce condiment a justifié la création ou l'aménagement d'axes de circulation Sud/Nord à travers des cols enneigés culminant à plus de 2000 mètres. Puis nous étudierons les différents tracés utilisés par les caravanes de bêtes de somme et les raisons géographiques, économiques et politiques de ces choix. Nous prendrons également en compte les effets induits sur la vie et l'économie des populations des vallées empruntées par les routes du sel. Enfin, nous rechercherons les raisons qui ont fait des chemins du sel une route mythique.

● Les origines du sel et son utilisation

En Méditerranée, la production du sel de mer s'effectue par évaporation naturelle des 9/10 du volume d'eau de mer[32] introduite dans des surfaces aménagées appelées *partènements*. On obtient une saumure qui contient 260 gr de sel par litre. Une évaporation supplémentaire aboutira au dépôt du sel par cristallisation. Au moment de la récolte, la couche de sel peut varier de 8,5 cm à 5 cm en fonction de la qualité de l'ensoleillement pendant la période de son évaporation. Le sel est ensuite débarrassé de ses impuretés par lavage. Enfin, il est stocké par tas d'environ 20 mètres de haut appelés *camelles*. La campagne de récolte du sel se situe entre mars et mi-octobre.

Le Comté de Nice possédait au XIIIème siècle des salines le long du rivage depuis le vallon de Magnan jusqu'au Var, après la pointe de Carras dans l'endroit appelé les Sagnes.
Cette production satisfaisait aux besoins locaux. Or, en 1290, la commune de Cuneo et le représentant du comte de Provence Charles II avaient passé une convention économique qui stipulait que le district de Cuneo se fournirait en sel à la Gabelle de Nice. Pour répondre à la demande piémontaise, il fallut importer du sel de Provence. Ce dernier, voyageant par bateau, arrivait dans les ports de Nice, Villefranche ou Gênes. Il était issu principalement des Vieux Salins de Hyères. A cette époque ces salins étaient exploités par les moines du monastère de Saint-Pierre de Montmajour. La superficie de ces marais salants était de 350 hectares dont 213 de surface évaporable.

Pour la période située entre le XIIIème et le XVIIIIème siècle les besoins en sel répondaient essentiellement aux demandes suivantes :

[31] En particulier : éboulement de la montagne après de fortes pluies, effondrement du terrain insuffisamment stabilisé, détérioration des tracés due à l'importance du charroi.
[32] Un litre d'eau de mer contient en moyenne 29 grammes de chlorure de sodium appelé sel.

Le besoin alimentaire : D'une part, le sel était utilisé en cuisine, comme un précieux agent de sapidité. D'autre part, le sel est depuis l'Antiquité le principal et le plus économique moyen domestique de conservation des denrées alimentaires (viandes, poissons, légumes, fromages, olives, etc.).

L'élevage : On voit encore dans les alpages entre le haut pays niçois et Limone des pierres plates à la surface lissée sur lesquelles les bergers mettaient des poignées de sel qui régalaient leurs troupeaux. Cette coutume perdure de nos jours.

Le travail du cuir : Dès l'Antiquité, le sel a été utilisé dans les tanneries pour la conservation et le travail des peaux.

● Le transport du sel

La route du sel commence aux portes de Nice et de Villefranche. Le port-franc de Nice, crée à partir de 1616, avait dû inclure, du fait de sa petitesse, le port de Villefranche. En général, le sel était transporté par des bateaux jusque dans ces ports francs ce qui évitait de payer des droits de douane. Dès le départ il était donc moins cher et ce fait lui donnait une position concurrentielle avantageuse. Ensuite, le sel était stocké à Nice dans les greniers municipaux du Cours Saleya[33], puis chargé à dos de mulet et dirigé en convois vers Sospel ou Saint-Martin-Vésubie (ou les deux, selon les époques et les saisons). L'objectif était d'approvisionner en sel les communautés de l'État du Piémont-Savoie et d'une partie de la Lombardie où, au final, s'effectuait la vente aux particuliers.

En suivant l'itinéraire de la première route du sel, il fallait deux journées pour atteindre Tende avec une nuit passée à Sospel. Une journée supplémentaire amenait la caravane à Borgo San Dalmasso où se trouvait un grenier à sel. Le voyage continuait jusqu'à Cuneo, pour atteindre en un ou deux jours, Turin et les villes lombardes d'Asti et de Pavie.

Depuis l'époque pré-romaine bergers et troupeaux utilisaient des drailles (sentiers rudimentaires) pour rejoindre à partir de la Ligurie maritime les alpages de la Haute-Roya. Ces drailles servaient aussi de chemin aux voyageurs et aux pèlerins se rendant au Mont Bego[34]. Pour protéger leurs déplacements, tant des éléments naturels (arrivées brutales et torrentielles des eaux, éboulements des terrains), que des risques d'approches hostiles, nos ancêtres ne circulaient que le long des crêtes. Lorsque la configuration du terrain les obligeait à franchir des vallées, ils n'en descendaient au fond que pour traverser les cours d'eau et ils regrimpaient rapidement vers les sommets.

Une voie aménagée par l'empereur Octave Auguste, partait de Vintimille (Albintimilium) pour rejoindre Borgo San Dalmasso (Pedo). Elle passait par la Vallée de la Roya (vallis rutubae) et franchissait la montagne de Tende. Bien que les médiévistes aient constaté que les chemins du Moyen Âge ne coïncidaient généralement pas avec les voies romaines[35], il apparaît, compte-tenu du relief et des vestiges retrouvés, que la route du sel ne différait pas beaucoup de ce très vieux tracé. Après la Pax romana puis l'effondrement de l'Empire romain, la via municipalis ou via salinaris paraît avoir été entretenue et utilisée par la population.

A la fin du XIIème siècle, les comtes de Provence -qui déjà détenaient le monopole du sel- veillaient à l'entretien de la voie qui reliait la Ligurie, Vintimille et Menton à la région de Cuneo par Sospel et Tende. C'est en 1220 qu'apparaît le premier texte signalant un chemin entretenu entre Vintimille et Borgo San Dalmasso et, en 1272, parlant du chemin de la Roya, on trouve dans les antiques statuts de Piène l'expression *rubariam stracta*. Or au Moyen Âge

[33] Etymologiquement on retrouve dans Saleya la racine sel (en niçois sau et en italien sale). Dans le *Dictionnaire des noms de rue*, M et R. Isnard signalent que Saleya n'est pas un nom propre.

[34] A l'Age du Bronze soit environ 1800 av. J-C

[35] Les routes romaines sont des voies de pénétration militaire alors que les chemins du Moyen Âge répondent plutôt à des nécessités économiques.

s*tracta* désignait un chemin d'une origine très ancienne. En 1348, pendant le règne de la reine Jeanne, le sénéchal de Provence, Foulque d'Agout, intervient auprès des sous-viguiers du comté de Vintimille « pour leur ordonner de ne pas obliger les gens à réparer les chemins si ce n'est sur son ordre ou à la demande expresse des communautés intéressées ».

Après 1388 on assiste à un démantèlement de la région. Le territoire de Vintimille est repris par les Génois. C'est également la fin de la domination provençale sur la région de Cuneo. Malgré la dédition des Terres Neuves de Provence au comte de Savoie (1388)[36], les Comtes Pierre Balbe et Guillaume Pierre fondent le comté de Tende et prétendent ne dépendre que du comte de Provence. De ce fait, leur territoire prit une forte importance stratégique. Après Tende et Vievola se trouvait le seul col régional à 1871 m. qui, malgré quelques difficultés[37] permettait aux muletiers de franchir les Alpes à peu près toute l'année. Conscient du danger, Amédée VII, dit le Rouge[38], par l'article 9 du traité de dédition, s'engageait « à chasser de leurs domaines, par voies de conquêtes ou d'échange, les Comtes de Tende, seigneurs de Vintimille, afin d'assurer la liberté de communication entre Nice et le Piémont.» On a constaté que pendant ces importants bouleversements, les échanges entre le port de Gênes et le Piémont savoyard ne sont pas interrompus.

Afin de conserver cette source d'enrichissement la Maison de Savoie reprit à son compte le monopole de la vente du sel, denrée totalement indispensable. Les ducs affermèrent les revenus de ces ventes sous le nom de *gabelle*. La gabelle était attribuée à des hommes qui étaient initialement des financiers et devenaient par-là commerçants, entrepreneurs de transport chargés le plus souvent de l'entretien des routes.

Le premier chemin du sel passait alors par L'Escarène, empruntait le col de Braus vers Sospel, puis celui de Brouis pour atteindre Saorge et Tende. Dès cette époque on chercha à réduire la durée du trajet grâce à l'entretien et à l'amélioration des chemins suivis par les caravanes. En dépit des traités, la traversée du territoire de Tende était souvent interrompue par les exigences des comtes et l'arrogance de leurs gens qui molestaient, voire détroussaient, les voyageurs. Les bêtes de somme étaient fréquemment confisquées ou taxées de péages sans commune mesure avec la valeur des marchandises transportées.

En 1407, le comte de Tende, Pierre Balbe II Lascaris, sous prétexte du non-paiement des droits de transit, ferme le passage du col aux marchandises et aux voyageurs. Il réclame, en plus des 1 400 florins qui lui seraient dus, au titre de l'abonnement aux droits de passage, un supplément de 200 florins d'or sur la Gabelle du sel de Nice.

Excédés, les souverains savoyards font entreprendre l'aménagement d'un autre itinéraire plus sûr, entièrement en territoire savoyard entre Turin et Nice et qui passera par Saint-Martin-Vésubie. Arrivé à Saint-Martin, le convoi pouvait se diriger vers le col d'Arnovo[39] (2551 m) ou vers celui de la Madone des Fenestres (2474m.) pour arriver à Valdieri ou à Entraque et rejoindre Borgo San Dalmasso, Cuneo et Turin. Cette route construite large, en quatre ans, a fait de Saint-Martin-Vésubie pendant deux siècles, le centre du commerce entre Nice et le Piémont. Des aménagements existaient au col des Fenestre sous la forme d'un sanctuaire et d'une hôtellerie. Mais le franchissement du col d'octobre à mars, était très risqué. Les caravaniers finirent par reprendre, pendant la période de gros enneigement[40], la route du col de Tende avec tous les dangers déjà signalés. Amédée VIII réédite un règlement du 9 octobre 1372 de la Cour des Comptes de la reine Jeanne et décrète que « l'entretien de tout le réseau routier sera à la charge exclusive des communautés, chacune pour la partie traversée de son territoire. »

[36] Art. 14 de la dédition : « le comte de Savoie conservera à Nice la Gabelle du sel qui le livrera aux habitants au prix habituel de 2 sous et demi par setier, en temps de guerre le prix sera fixé par le comte et les syndics de Nice ».

[37] Pour passer ce col, il fallait grimper 50 lacets et affronter *la lombarde*, un violent et glacial.

[38] Il était ainsi nommé parce qu'il s'était réservé l'exclusivité de la couleur rouge pour ses vêtements.

[39] Appelé actuellement le Col des Cerises (Ciriegia) au fond de la vallée du Boréon.

[40] Cette période durait au moins cinq mois.

Le 19 juillet 1430, Amédée VIII donne en ferme à Philippe et Mathieu Bruschetti les gabelles de Nice, Cuneo et pays adjacents. Charge à eux « d'entretenir en bon état, au frais du Trésor ducal et suivant leurs propres possibilités, le chemin qui va de Saint-Martin à Valdieri. Les dépenses qu'ils avaient coutume de faire pour ouvrir le col de Corgnya seront désormais employées à tenir ouvert et à réparer le col d'Arnovo, si cela peut se faire commodément[41], pour permettre le passage des marchandises qui empruntaient préalablement le chemin de Tende. » Il s'agit du plus ancien contrat de ce genre qui ait été conservé. A partir de cette époque il est donc envisagé officiellement deux voies différentes pour le passage des caravanes du sel à travers les Alpes.

C'est en 1433, que seront exécutés des travaux importants d'amélioration du second chemin visant à transformer un sentier étroit et sinueux en une route carrossable avec des ponts de bois et de pierre tant au-dessus que le long de l'eau. Ce second tracé partant de Nice traversait Levens, Le Cros d'Utelle, Utelle et remontait la vallée de la Vésubie. Puis par le col de Porte (1068 m) atteignait Loda, Lantosque, Saint-Martin-Vésubie et passait le col d'Arnovo (appelé depuis col des Ciriegia c'est à dire col des cerises)[42]. Par l'affluent gauche du Gesso, il descendait à Valdieri, et Borgo San Dalmasso où se trouvait un grenier à sel. Dix ponts furent jetés sur la Vésubie et les caravanes gagnaient une journée sur le trajet de Nice à Saint-Martin-Vésubie. La pénibilité diminuant, la charge des bêtes pouvait être augmentée jusqu'à 140 kg par animal[43], ce qui faisait réaliser une économie évaluée à 2000 florins. Par lettres patentes signées à Thonon le 4 juillet 1436, Louis, duc de Savoie, « concède à Paganino Del Pozzo, bourgeois de Cuneo, la réalisation de ces travaux qu'il devra perpétuellement entretenir… Il aura en échange le droit à perpétuité d'exiger un péage de la part des personnes qui emprunteront librement le chemin qui va de Saorge à Breil. Ces péages ne peuvent être exigés qu'une seule fois par jour, même s'il arrive qu'on revienne plus souvent dans la même journée. Le personnel du palais ducal, la maison des gouverneurs et receveurs de la province ainsi que les hommes et habitants de Saorge sont exemptés du péage pour leur propre usage ». Suit une énumération précise des tarifs en denier patac.[44]

Pour ouvrir les passages on employa une technique nouvelle qui utilisait de la poudre. Ce tronçon achevé, la route se poursuit vers Tende, le col de Tende puis Limone, Borgo San Dalmasso, et comme précédemment : Cuneo, Turin, et une partie de la Lombardie (Asti et Pavie). Toujours pour éviter les ombrageux et cupides seigneurs de Tende un autre projet par la vallée de la basse Roya est aussi mis en chantier, mais il ne sera que partiellement réalisé à cause de l'opposition de la gabelle de Nice et des ports de Nice et de Villefranche qui verraient leurs profits s'amenuiser au bénéfice de Gênes et de Menton.

Enfin en 1581, grâce à Emmanuel Philibert, et après six années de laborieuses négociations (persuasion, pressions, politique de mariage), le comté de Tende passe sous la domination de la Maison de Savoie. La voie qui longe la Roya va redevenir intéressante parce qu'elle est plus facile à défendre que celle de la vallée de la Vésubie trop proche de la Provence. En outre, à cause de la peste importée en 1590 par de marchands provençaux, la circulation du sel fut totalement interdite par Saint-Martin-Vésubie. Cet arrêt brutal du charroi signait une grave récession économique de la vallée de Saint-Martin.

En 1592, Charles-Emmanuel 1er engage une nouvelle campagne de grands travaux afin « d'aménager une voie permettant l'échange des produits entre la Méditerranée et les pays du Nord de l'Italie et de l'Europe » mais c'est un gabelier général du sel qui en est le maître d'œuvre. Il s'agit en fait de supprimer les passages les plus malaisés avec une poudre plus brisante que la poudre lombarde, entre le col de Tende et celui de Brouis. Le nouvel itinéraire est beaucoup plus direct. Il évite la traversée des agglomérations de Breil, Saorge, et La

[41] La route de ce col enneigée et verglacée était impraticable durant plusieurs mois d'hiver.
[42] On évitait ainsi L'Escarène, Lucéram et les gorges de la Vésubie.
[43] Ce qui faisait réaliser une économie évaluée à 2000 florins par convoi.
[44] Par exemple pour un cheval ou bardot chargé, un denier patac et pour tout âne ou mulet un demi patac etc.

Brigue en suivant le cours de la Roya et de la Giandola jusqu'à Tende. On trouve sur le rocher à gauche de la Roya dans les gorges de Saorge, une inscription qui conserve la mémoire de cette importante création. Vivement souhaitée par les Vintimillois, la relance de l'aménagement du chemin de Vintimille à Breil est cependant refusée. D'une part, les rapports avec les Génois s'étaient détériorés depuis la tentative des Savoyards de s'approprier le château de Piène. D'autre part Charles-Emmanuel 1er ne souhaite pas favoriser le développement d'une route qui, en cas de conflit, permettrait aux Gênois d'occuper Breil et de couper la route de Turin. Aucun des deux pays intéressés ne voulait créer une route susceptible de favoriser l'invasion de son territoire.

En revanche, avec ce nouveau trajet, la vallée de Tende est réanimée.

Le 22 janvier 1612 le port franc de Nice/Villefranche est institué par lettre patente de Charles Emmanuel Ier. Cette franchise porte sur la libre entrée des marchandises ainsi que le droit d'asile et de transit aux gens de mer et négociants, quelles que soient leur origine et leur religion. Le duc de Savoie désigne deux juges experts en litiges et appelés Consul de Mer[45]. Le port de Nice étant pour le Duché de Savoie son seul débouché sur la mer. L'arrivée de nombreuses marchandises[46] du nord des Alpes ou du bassin méditerranéen génère un important trafic.

C'est également en 1612 qu'une première tentative de percement de la montagne est entreprise près de Limone au lieu dit La Panice. Ce tunnel devait avoir une longueur de 1600 mètres et déboucher à la Ca[47] à mi chemin de la haute route de la Roya au col de Tende. Faute de moyens et de compétences techniques, ce chantier est abandonné au bout de 75 mètres de percée. Malgré l'absence de tunnel, le succès de cette route fut tel que le conseil communal de Tende dut réglementer la traversée de sa ville. Il établit un sens unique « les voyageurs venant du Piémont devront emprunter la rue droite et au retour longer les paramuri. »

En 1616, pour compenser l'absence d'agglomérations, entre Tente et Sospel on fonda un village à Fontan sur le territoire de la commune de Saorge. Cette étape intermédiaire permettait aux convoyeurs et aux bêtes de se reposer et de se restaurer avant de grimper les lacets du col de Tende.

En 1680 le comte de Monthouz est chargé d'étudier soit l'ouverture d'une route nouvelle, soit le remaniement du Grand chemin ducal. C'est cette seconde solution qui sera retenue. Cette réalisation était particulièrement nécessaire. C'est ce que confirme le rapport adressé à Versailles par le gouverneur français du Comté de Nice[48] qui signale «que des chaises roulantes peuvent aller de Nice en Piémont mais que seul un homme entendu pourrait y faire passer des charrettes ».

Les deux conflits qui ont ravagé la région au début et au milieu du XVIIIème siècle n'ont pas empêché le trafic entre Nice et Turin de s'intensifier. A l'aller les mulets apportaient du sel ainsi que certaines marchandises venues d'Orient et au retour ils amenaient à Nice, du blé, du vin, des peaux et de la laine.

Pour la seule année 1776 on dénombre le passage de 18 317 mulets pour le seul service du commerce dont 16 124 à destination de Turin. Les 30 à 35 000 mulets de la gabelle du sel ne sont pas décomptés dans ces nombres. Cela correspond à une circulation journalière moyenne de 150 bêtes de somme. Les frais de transport par mulet entre Nice et Cuneo, se répartissent de la façon suivante : Nice - Cuneo (10 sous le rub[49] + droit d'entrée à Cuneo : 3 sous), Cuneo - Turin (4 sous le rub + droit d'entrée à Turin 2 sous).

---

[45] Cf. André Compan, *Histoire de Nice et de son Comté*, p. 166-168.

[46] Arrivent à Nice : des produits comestibles (huile, poissons frais ou salés, vins, agrumes, fruits secs), du matériel de construction, des étoffes, du drap de lin utilisé pour faire les voiles des bateaux, des couvertures, du savon, du papier, des eaux de fleurs, des essences, etc.

[47] la Ca était le surnom de la casa, une halte pour les muletiers et leurs bêtes.

[48] Louis XIV occupe le Comté de Nice de 1691 à 1696 puis de 1705 à 1713.

[49] Le rub de Nice utilisé dans le comté est de 7, 790 kilogrammes alors que le rub Piémontais était de 9, 225 kilogrammes.

Le 23 mai 1780, Victor Amédée III signe l'engagement des travaux d'une route carrossable entre Turin et Nice avec percement d'un tunnel sous le col de Tende. Trois jours avant cette signature Petitti di Roretto, membre de la commission, a présenté un mémoire où sont mis en évidence les avantages que pourra en tirer le Comté de Nice par l'augmentation du trafic dont on peut prévoir l'élargissement à toute la Lombardie.

Les travaux débutent en 1791 sans problèmes particuliers bien qu'il faille abandonner le percement d'un nouveau tunnel après une avancée pénible et dangereuse de 164 mètres. Pendant l'exécution des travaux, des relais sont établis le long de la nouvelle route royale à Carignano, Racconigi, Savigliano, Centollo, Cuneo, Robilante, La Giandola, Sospel et L'Escarène. A l'époque, cette Route Royale est une des meilleures du Comté de Nice. Transporteurs et voyageurs louent cette réalisation. Pour aller de Nice à Tende, il faut deux journées avec une halte de nuit à Sospel ou à la Giandola. C'est dans ce dernier village que Charles Cottalorda de Breil est autorisé le 17 janvier 1778 à « bâtir et ouvrir un établissement pour loger des voyageurs et des passagers et une remise pour recevoir des voitures. Il pourra également vendre de petites quantités de foin. » D'illustres voyageurs comme Smolett et de La Lande ont rendu compte assez favorablement de l'état de cette voie royale.

En 1796 après l'abandon par le roi de Sardaigne de ses droits sur le Comté de Nice, le Chevalier Elzéar Alziary, comte de Malaussène rédige à l'intention des autorités françaises un remarquable mémoire intitulé *Aperçu sur l'importance politique et militaire de la possession du département des Alpes-Maritimes pour la France et sur les moyens de conserver à ce pays son ancien commerce avec le Piémont et de l'étendre à toute l'Italie*. Des obstacles politiques et économiques sont dénoncés par une partie de l'opinion niçoise dont la courte vue ne prévoit pas que pour conserver son commerce au-delà des Alpes, il faut, à partir de Nice, des routes parfaitement carrossables et un tracé au plus court. De septembre 1809 à novembre 1811 des relevés topographiques annoncent de futurs travaux.

Le 5 décembre 1811, Napoléon 1er, empereur des Français et roi d'Italie décrète : « Deux nouvelles routes seront ouvertes pour l'exploitation de nos forêts des Alpes-Maritimes[50]….Notre intention est que ces routes puissent être construites en 1812. » Les revers de la Grande Armée mettent un terme aux projets routiers napoléoniens.

Dès la première abdication de Napoléon, en 1814, le comté de Nice redevient sarde. Le Congrès de Vienne, en adjoignant à ce royaume l'ex-république de Gênes, crée une souveraineté plus vaste dont la façade maritime est plus étendue et surtout comporte un port : le port de Gênes considéré comme l'un des plus importants de la Méditerranée. Ce transfert de circulation vers l'Est, suivi de la suppression du port franc donnent un coup mortel à l'activité portuaire de Nice/Villefranche qui se réduit à échanger avec le Piémont des produits d'origine locale.

La vieille route du sel laissera bientôt la place à d'autres voies de communication dont la création est facilitée par les progrès techniques et surtout par l'emploi de machines qui permettront de réaliser un tracé offrant une circulation moins acrobatique et plus sécurisée.

● L'économie du sel

Jean Louis Baudel[51] explique que « le sel a joué très tôt un rôle économique considérable, et pas seulement à cause de l'ampleur de son commerce aux dimensions internationales. Le sel fut en effet (on le sait moins) l'ancêtre de la monnaie. Il possède indiscutablement les caractéristiques d'une monnaie : incorruptible, divisible à souhait, etc. Sa distribution présentait autrefois de grandes similitudes avec celle de l'argent. A Rome, le sel fut même une véritable monnaie puisqu'il servait au paiement du « salarius », la solde des soldats, ancêtre donc du salariat moderne, dont l'étymologie est éloquente. »

[50] Dont le bois était propre à la construction navale et surtout de qualité pour réaliser des mâtures.
[51] Professeur d'économie à la Sorbonne et fondateur de l'Institut d'économie contemporaine.

Le monopole de la vente du sel était affermé à un conservateur qui l'achetait à un prix variant entre 2 ½ et 3 deniers le setier[52] et le revendait 12 deniers aux habitants et 14 deniers aux étrangers à la ville. Le commerce du sel était lucratif ! Pour limiter les abus, Louis X (1289/1316) mit en place une politique de stockage dans des entrepôts municipaux.

La gabelle du sel fut initialement un impôt justifié par la création de ces entrepôts. Mais, à partir de 1366 la gabelle devint un impôt qui n'avait plus de lien avec le service rendu et la valeur du sel. Elle fut maintenue en fonction des nécessités financières de l'État qui avait trouvé là une sérieuse source de revenus.

Les comtes de Provence, puis la Maison de Savoie considérèrent la vente du sel comme un monopole d'État. En vertu de l'ordonnance de 1680, chaque personne au-dessus de 7 ans était tenue d'en acheter sept livres par an[53], c'était « le devoir du sel ». Le Comté de Nice fut un pays de petite gabelle, c'est à dire une région où le prix du sel était fixé autoritairement.

La gabelle était particulièrement injuste parce qu'elle n'était pas payée par tout le monde[54] et qu'elle variait d'une région à l'autre. Cette situation entraîna l'apparition des contrebandiers du sel *:* les faux sauniers et on appelait faux sel la marchandise vendue en contrebande. Les faux sauniers choisissaient généralement les routes peu gardées et encore plus périlleuses où les accidents étaient fréquents. La gabelle fut un impôt exécré et cette perception inique provoqua de nombreuses émeutes sanglantes. A la chasse du faux sel les officiers de la Gabelle et leurs employés (les gabeleurs ou gabélous) pratiquaient une véritable inquisition dans les maisons. Pour effectuer ces perquisitions, ils étaient autorisés à se faire accompagner d'hommes en arme. Cette contrebande était très sévèrement punie, les sanctions allaient des galères perpétuelles à la peine de mort. Ce zèle s'expliquait par la façon dont les fermiers et les officiers étaient rémunérés. Les revenus des fermiers et les gages substantiels des officiers échappaient à l'autorité royale. La gabelle donnait lieu à des profits illicites et scandaleux[55]. L'impôt du sel perdura en France jusqu'à la Seconde Guerre mondiale et ne fut définitivement aboli qu'en 1944.

A côté du commerce du sel se sont développées des activités annexes liées à la présence des hommes et des animaux. On vit apparaître le long de la Route du sel, des auberges, des haltes où les convoyeurs pouvaient se restaurer et se reposer[56]. Certains villageois mettaient à leur disposition des pâturages ou du foin et une source d'eau pour faire boire leurs bêtes. Des forges permettaient de réparer les charrettes et ferrer les animaux. Naturellement les villageois retiraient des revenus de ces services. A l'époque de sa magnificence, des fabriques de fils de laine et de travail du cuir s'étaient installées à Saint-Martin-Vésubie.

La route du sel est née de la volonté ancestrale et perpétuelle de rapprocher la mer de la montage. Or, le réseau hydraulique des Alpes-Maritimes délimite de petites régions géographiques séparées les unes des autres par des gorges profondes et étroites difficiles à traverser. Ce transport a mobilisé un nombre important d'hommes et de bêtes. Il s'est la plus part du temps effectué dans des conditions géographiques difficiles doublées de relations politiques incertaines. Mais il est probable qu'elle ne paraissait pas aussi risquée aux ducs de Savoie. Le fait qu'ils avaient résidé et qu'ils circulaient dans la région du massif du Mont-Blanc leur a donné sûrement une autre appréciation des difficultés de transport sur des routes enneigées et verglacées. Cependant, le sel, les draps de chanvre nécessaires à la réalisation des voiles, les animaux, les peaux, et de nombreux objets de différentes provenances se sont échangés depuis toujours entre les deux versants des Alpes. Frappé de gabelles et de péage, le

[52] Un setier variait selon les régions entre 150 et 300 litres de grains !
[53] Taine. *Les origines de la France contemporaine*, tome II p. 247.
[54] Ceux qui étaient le plus à même de payer la gabelle (nobles, notables, entrepreneurs, fonctionnaires de la gabelle, etc) en étaient dispensés.
[55] En 1788 la recette totale des Fermes Générales était proche de 150 millions.
[56] La halte de Fontan aménagée en 1616 est l'origine du village.

transport de ces marchandises a contribué à l'enrichissement de ceux qui étaient chargés de les prélever. En plus les gabelles ont largement rempli les caisses de l'État de Savoie, et jusqu'en 1581, celles des comtes de Tende. Parallèlement, on a vu se constituer les grandes fortunes des fermiers généraux et de quelques entrepreneurs. Certaines ont perduré, d'autres ont rapidement disparu laissant dans la misère ou en prison les gestionnaires incompétents ou trop ambitieux. La catégorie la plus entreprenante de la population autochtone, habitant les zones traversées, a participé aux commerces engendrés par ce charroi en créant des réponses aux besoins des voyageurs et des fonctionnaires installés sur place. Les routes du sel furent à la fois des couloirs de transport et des espaces de commerce.

Les brusques variations climatiques, et le manque d'entretien régulier rendaient les chemins du sel dangereux pour les hommes et pour leurs animaux. Les muletiers perdaient souvent des bêtes, avec leur chargement qui tombaient dans les vallées profondes et peu fréquentées. Mais le «salaire de la peur » était plus attractif que les travaux ingrats et pas rémunérés des maigres champs de la montagne. Ceux qui n'avaient pas d'argent à investir se sont instaurés muletiers ou hommes de peine et percevaient un salaire, chose jusque-là peu imaginable dans les vallées pauvres du haut-pays. Ces montagnards prenaient des risques permanents pour grappiller une portion congrue du flot d'argent issu du commerce de cet « or blanc » qu'ils convoyaient.

Les récits de spectaculaires accidents, lorsque les muletiers en réchappaient, arrivaient parfois, embellis jusqu'au monastère de Laghet sous forme d'ex-voto. Le miraculeux s'alliait à la témérité d'hommes qui s'honoraient, avec la bénédiction du ciel, en réussissant à s'échapper d'une situation particulièrement dramatique. Ce positionnement glorieux permettait de gommer en même temps le côté harassant, dangereux et abusif de ce travail.

On remarquera aussi la confusion entre le passage du flux des caravanes et le support utilisé : l'importance de ce charroi et la notion d'argent abondant qui s'y rattachait faisaient que toutes les voies empruntées devenaient la Route du sel. Ce trouble du jugement collectif participa, comme les items précédents, à l'installation de tous les éléments constitutifs de la légende de cette épopée.

On s'explique maintenant par quel processus ces chemins défoncés, dénommés route du sel, ont pris une place de choix dans l'imaginaire collectif. Leurs « créations » comme leurs utilisations illustrèrent des qualités humaines de courage, d'endurance, d'habiles savoir-faire et d'imagination. Elles concrétisèrent la volonté de rechercher des moyens d'échange ou de découverte, généralement sous-tendus par de vifs désirs d'enrichissement ou éventuellement de conquêtes.[57]

Aline LÉONARDELLI-BARELLI

[57] Je remercie Monsieur Luc Thévenon pour ses conseils bibliographiques. Bibliographie : Bodart (Pierre), Nice, *Lou Sourgentin*, n° 67, mai/juin 1985 p. 36 à 40. Barelli (Hervé), *Histoire de l'identité niçoise*, Nice, Serre, 2002, 160 p. Bernardini (E.), Lavati (O.), *Lungo le strade del sale del mar Ligure a Ginevra*, Gênes, Sagep 1981, 206 p. Boudet (Gérard), Le transport maritime et fluvial du sel en Provence au XIXème siècle*, Gazette des archives*, 3ème et 4ème trimestre 1996. Bottin (Michel), La sau dou broc, *Nice Historique*, n° 1, janvier-mars 1988, p. 20 à 27. Botton (Charles) & Braun (Michel), *Le Col de Tende, de la route du sel à la Route de l'Europe*, Breil, Le Cabri, 1981, 259 p. Cabagno (Joseph), Les plaques commémoratives des gorges de la Roya sous Saorge, *Nice Historique,* n° 3, juillet-septembre 1968, p 65 à 79. Caïs de Pierlas, *Le Comté de Nice pendant le 1er siècle de la domination des Comtes de Savoie*, Turin, 1898, réédité par la Librairie niçoise. Fighiera (Ch.), *Les routes du sel dans le Comté de Nice*, Extrait du Journal de Sainte Hélène, février 1965. Imbert (Leo), La route de Nice en Piémont du XV au XIXème siècle, *Nice Historique*, n° 4, 1938, p. 104-113, n° 5/6, 1938, p. 146 à 173. Latouche (Robert), *Histoire du Comté de Nice*, Paris, Boivin, 1932, p. 111 à 114. Laurenti (Jean-Marie), La Suisse Niçoise, *Nice Historique*, n° 1, 1992, p. 13 à 19. Malartic (Yves), *Le commerce du sel d'Hyères en Ligurie du XIIIème au XVème siècle*, Actes du 1er Congrès historique Provence, Ligurie, Vintimille. p. 169 à 178. Mouton (Henri), *Le sel et la route du sel dans les Alpes-Maritimes*, Nice, Serre, 1996, 24 p.

Transport du bois dans le Comté de Nice

Dans les temps les plus reculés du néolithique, avant l'arrivée de l'homme, notre région était entièrement recouverte de bois. N'a-t-on pas retrouvé une forêt fossile sous la place du Palais à Nice ? Par la suite l'homme éleveur puis cultivateur sédentaire eut besoin d'espaces pour son habitat, ses cultures, son élevage et la forêt a reculé devant lui, d'abord dans les plaines puis de plus en plus vers les sommets. C'est pour cela que l'on trouve, dans notre région, de nombreux lieux-dits « Gaüdissart » : du germanique « gaüdo » (la forêt) et du vieux français « essarter »(défricher), autrement dit des lieux que les hommes ont gagné sur la garrigue et la forêt pour les rendre cultivables et habitables. (Trois Gaüdissart en Vésubie, un près de Barcelonnette où est né J.J. Esmieu). Les forêts ont disparu depuis très longtemps dans les plaines fertiles de la Côte mais elles ont subsisté et prospéré dans nos montagnes où elles ont été protégées par la nature elle-même, le relief avec des pentes abruptes, difficiles d'accès d'où l'homme ne pouvait ni « sortir » ces troncs ni les transporter ensuite.[58] Nous avons donc la chance d'avoir toujours de très belles forêts de montagne riches en arbres de haute futaie de qualité et en quantité importante.

Avant de voir l'évolution des transports de ces bois, il est bon de voir ou se trouvent ces forêts et les espèces qui les composent.

Nos forêts se trouvent essentiellement : dans la Roya (sur les pentes du Margareis vers Tende et La Brigue, sur les pentes de l'Authion vers Tende et Breil) ; dans la Bevera (vers le Moulinet) ; dans la Vésubie (sur les pentes du Boreon, Fenestres à l'Authion, Turini, La Mairis-Peira-Cava, vers Saint-Martin, Roquebillière, Lantosque, sur les pentes du Tournairet, Les Granges de la Brasque, vers Pelasque et la Vésubie) ; dans la Tinée. (sur les pentes du Mounier, vers Saint-Etienne et la Tinée, sur les pentes du Tournairet et du Caire Gros, vers Clans et la Tinée).

Toutes ces forêts possèdent des essences très variées, des feuillus et surtout des résineux d'altitude qui ont intéressé les utilisateurs, même lointains et depuis des temps anciens. Les pins sont nombreux : rouges, blancs, pin sylvestre, pin d'Alep qu'on appelle en montagne « pin mâle » ou « pinastre ». (Une mention pour le pin *cimbro* ou *arole* dit encore *« elve »* du nom de cet oiseau, un choucas (ou graillon) au bec solide, seul capable de casser ses graines qu'il transporte plus loin pour les manger et qu'il sème ce qui permet sa reproduction. Il pousse de 1500 à 2500 m en compagnie des mélèzes où vous pouvez facilement le reconnaître à ses aiguilles vert foncé, à son odeur de citronnelle. Il est recherché depuis toujours et particulièrement aujourd'hui parce qu'il est assez rare et il pousse très lentement, par les ébénistes et les sculpteurs pour son bois rosé et uniforme.)

Les trois résineux qui nous intéressent ici, faciles à reconnaître, sont les sapins (dits : « saps »), les épicéas (dits : « serentas ») ; les mélèzes. Ils sont nombreux et atteignent couramment jusqu'à plus de 2 mètres de circonférence au pied et dépassent 40 mètres de haut. Les épicéas étaient recherchés pour les mâts et antennes de voiles et pour tout ce qui était hors d'eau. Les mélèzes, bois imputrescible, pour les digues et tout ce qui était dans l'eau.

La qualité et la quantité de ces trois essences en font une matière première connue depuis toujours par les autochtones mais qui va attirer l'attention et la convoitise de bien d'utilisateurs extérieurs au Comté de Nice. Cette demande viendra essentiellement des ports : pour la construction du port Lympia à Nice en 1750 ; pour les chantiers navals et la construction des bateaux à voile. Dès 1650 l'arsenal de Toulon vint s'approvisionner dans ces forêts riches en arbres de haute futaie.

[58] NDLR : dans beaucoup de secteurs de montagne touchés eux aussi par le déboisement et dégradés par le pacage intensif, la constitution de périmètres et l'intervention des Eaux et Forêts ont permis de reconstituer les massifs forestiers.

Au cours des temps, cette demande commerciale importante s'avérera lucrative pour les communes de montagne pauvres qui trouveront là une source de revenus non négligeable. Cela va faire évoluer l'exploitation et les moyens de transport du bois, transports de plus en plus volumineux et vers des lieux d'utilisation plus éloignés. C'est ces solutions successives que je vais développer.

L'extraction traditionnelle répondait aux besoins locaux et reposait sur un principe simple : on allait toujours chercher ces bois en un point plus élevé que celui de leur utilisation car si on savait les faire descendre, on n'avait pas les moyens de les remonter. Besoins en bois de chauffage d'abord. Le transport se faisait à dos d'homme ou de mulet : le bois était coupé court et fendu en « *estaüpos* » à l'aide d'une double hache pesante, *l'esclapa-bouosc*. On pouvait les charger facilement sur les bâts, souvent de plusieurs bêtes à la queue leu leu. Besoins pour la construction de leurs maisons et de leurs granges. Ils devaient alors amener à l'endroit voulu les troncs longs, des pièces allant jusqu'à une vingtaine de mètres, pour les poutres faîtières, (*lai jainos courmieros*), des chevrons, des lattes, des planches... Le plus souvent tout cela était scié sur place par les scieurs de long (*li loubatouns*) avec leur scie spéciale (*la loubo*). Ensuite on faisait transporter ce qui pouvait l'être aux bêtes de bât ou bien on utilisait un traîneau rudimentaire, très bas, à 15cm du sol, donc facile à charger (*la leso*) tiré et guidé par des hommes ou si possible par des mulets ou un boeuf, un homme devant un autre derrière.

Pour amener les longs troncs intervenaient aussi deux techniques ancestrales mais toujours en usage aujourd'hui : le glissage et le tirage.

Les arbres étaient coupés avec une grande hache (*la manara*) (type francisque) (qui a donné le surnom des habitants du Val de Blore : Li Manairouns). Ensuite ils étaient ébranchés et pelés avec une hache plus légère (*la destral*). Ces troncs longs et dénudés ne peuvent pas rouler à travers bois mais ils peuvent « glisser » assez facilement car nos bois sont toujours sur les pentes. Pour diriger ces troncs, même les plus gros, les forestiers ont à leur disposition un outil ancestral fort simple : *le sapi* ; c'est une lame métallique triangulaire d'environ 1cm d'épaisseur et 20 cm de long dont la pointe la plus aiguë se termine par une double pointe crochue (un bec d'aigle), emmanchée sur le côté opposé d'un solide manche en bois d'environ 1,50m (10cm d'épaisseur au bas), faisant un angle d'environ 150°. Deux usages : on pique un tronc avec la pointe crochue pour retenir un tronc ou bien on passe le « sapi » sous le tronc pour faire levier. Ainsi on peut diriger un billot vers la pente, le changer de direction ou le « débloquer » s'il est enchevêtré dans les arbres ou les buissons et le faire glisser dans la pente. Le maniement de cet outil peut être très dangereux mais on peut aussi parfois s'en servir comme marteau ou pied-de-biche.

Tous les billots d'une pente sont ainsi regroupés dans le creux de rencontre de deux pentes ce que l'on appelle communément vallon (avec ou sans eau). On les regroupe tous dans le même sens, et on pourra les faire glisser plus facilement les uns sur les autres jusqu'au bas de la pente et de la forêt, en tous cas toujours jusqu'à un point de la pente à partir duquel on pourra passer au deuxième moyen de transport : le tirage. Tout tronc qui glissait plus bas était perdu. On ne coupait pas les arbres, aussi beaux et mûrs soient-ils, en dessous de ce point de tirage car on n'avait pas les moyens pour les « sortir », c'est à dire les remonter, tout comme les arbres de ces endroits qu'on ne coupait pas pour la même raison.

Pour le tirage des troncs un après l'autre, soit vers un nouveau point de glissage, soit vers un point de chargement sur des chariots, en général, les forestiers suivaient une « sente » tracée à peu près horizontalement à travers bois, souvent protégée par des troncs judicieusement placés, retenus par des arbres ou des rochers. Le tirage se fait un tronc après l'autre traîné par un boeuf ou un mulet ou deux, un derrière l'autre, pour les gros troncs ou dans les montées, quelquefois par un cheval. Pour ce faire, on enfonce en tête du billot, un coin plat, triangulaire, *lou cumangle* ou *trimousello* muni d'un anneau que l'on accroche par une chaîne au *balanci*, aux traits de la bête. La *trimousello* peut être plantée à coups de sapi et extraite avec ce même outil. Un homme guide la bête sur cette espèce de trace qui va se

creuser au fil des passages ; un second tient l'arrière du tronc avec une corde pour éviter qu'il ne roule et parte dans la pente à certains endroits pentus, difficiles, entraînant la bête et les hommes dans le vide ; aussi ces hommes savaient toujours se tenir en amont, prêts à tout lâcher.[59] Ainsi, par ce travail très artisanal on pouvait alimenter en bois les villages et les scieries voisines. Mais comment répondre à une demande plus importante et plus lointaine ? A titre d'anecdote citons encore le transport par rail**.** A la façon des rails utilisés dans les mines, on a placé des rails en pleine forêt, à la place des sentes que nous venons de voir et il était assez facile de charger les billots sur des draisines basses tirées par les bêtes. Cela fut essayé dans la forêt de La Mairis entre Peira Cava et Turini mais sans développement.

La vente du bois rapportant quelques écus sonnants aux communes et aux scieries et il était rentable d'investir un peu pour en augmenter le débit. Très vite on a donc élargi les sentes de tirage et on en a fait des « tires », de vrais chemins forestiers ou pistes forestières praticables par nos chariots assez étroits. Du tirage un par un on passait au transport de 3 à 7 billots à la fois. On vit apparaître ces « routes de terre » au bas ou au flanc de nos forêts. Sont restées célèbres et existent toujours les tires de la forêt de Clans ou de Breil. En Vésubie, « *la tire Adriani* » (du nom de son promoteur, un propriétaire de scierie qui a dû y trouver son compte) est des plus caractéristiques par sa longueur et son double intérêt. Elle part du bas des pentes du Tournairet, des Granges de La Brasque, du bas de la belle forêt du lieu-dit Lou Bierou, pour aboutir sur les bords de La Vésubie au lieu-dit La Giandola, en amont du Suquet, passant parfois en haut d'à-pics assez vertigineux. Cette « tire » est toujours en l'état et vous pouvez la suivre à pied de La Giandola jusqu'au Bierou : 4 heures de marche soit une douzaine de km. Le charroi avec des chariots pouvait donc se faire du lieu d'exploitation jusqu'à Nice.[60] Mais les routes vers Nice restaient très difficiles, souvent impraticables en hiver. Ces chemins carrossables ne passaient qu'en haut des gorges des vallées, avec des montées et des descentes très raides. Un exemple typique : à Duranus, en haut des gorges de La Vésubie, les « carioulants » devaient grouper leurs mulets pour monter un seul chariot à la fois jusqu'en haut du lieu-dit Le Saut des Français et redescendre chercher les autres un après l'autre. (St-Martin/Nice, 17h au moins).

On essaya donc un autre moyen le transport en masse du bois : le flottage.

Cette technique ancienne n'est pas évidente dans la Tinée, la Vésubie, la Roya et même le Var, à cause du manque d'eau. On ne pouvait assurer un transport régulier en comptant sur d'hypothétiques montées des eaux dues aux orages. Il fallut trouver des solutions.

La main d'œuvre étant importante sur place, les hommes trouvèrent un moyen simple dérivé d'une technique que les Etrusques utilisaient pour détourner les eaux des rivières vers leurs canaux d'arrosage. Ils établissaient des restancs ou retenues d'eaux, des petits barrages. Toujours à la sortie d'une grosse louono, un trou d'eau, une flaque naturelle sur la rivière, on en augmentait le volume d'eau par un petit barrage fait de pierres posées sur des branches. Quand ce lac était bien plein, on y faisait rouler le maximum possible de billots pour couvrir toute la surface du plan d'eau, en les plaçant dans le sens du courant. L'astuce nouvelle ou amélioration consistait à coincer en travers au centre de cette retenue « une clef », en général un billot pas très long mais assez gros, que l'on faisait sauter au moment voulu. L'eau dont on augmentait ainsi le volume et la force s'engouffrait dans cette brèche, emportant toutes les grumes. On répétait ces *restancs* autant de fois que nécessaire tout au long du parcours, jusqu'au Var.

Bien sûr, au préalable, par glissage, tirage, charroi sur les « tires », il fallait amener un tas de billots auprès d'une de ces retenues. Et là nous trouvons le deuxième intérêt de la «tire Adriani » : elle aboutit au point où la Vésubie sort des gorges en aval de Lantosque, au lieu-dit La Giandola, y formant une grande *louono* naturelle très profonde et assez longue qu'on

[59] Voir anecdote dans *Le Sourgentin* n°77 – mai/juin 1987

[60] Voir « Premier voyage à Nice », *Sourgentin* n° 74 et 75- nov./déc. 1986 et n° 75 de fév. 1987.

agrandit assez facilement par un barrage de pierres (point de départ en été d'un canal d'arrosage). On pouvait donc y accumuler bon nombre de billots, sur la rive d'abord, sur l'eau ensuite.

Restait à conduire ces grumes le long du cours de la rivière. Pour cela il fallait un bon nombre d'hommes habitués à ce travail : « les flotteurs ». Ils suivaient le cours sur les rives, intervenant sans arrêt avec leur *sapi* à long manche, des perches**,** sortes de grands *sapi* de 3 à 4 mètres. A partir des bords ils guidaient les troncs vers le centre du cours, les mettaient sans cesse dans le sens de l'eau : avec leur perche ils piquaient un tronc à l'avant pour le tirer ou le pousser vers le centre du courant. Le plus difficile c'était quand ils se « plantaient » dans les rives et se mettaient en travers retenant tous les troncs derrière. Le plus dangereux c'était quand cela se produisait au fond des gorges : un tronc un peu plus long se bloquait entre les parois rocheuses et tout était arrêté. Pas question d'y aller par le fond, en marchant sur les billots car tout pouvait partir d'un coup et sans prévenir : il fallait y descendre avec des cordes pour faire sauter ces « nœuds ». On ne saura jamais combien de téméraires ou imprudents inexpérimentés furent pris dans ces pièges mortels.

Ainsi, les flotteurs amenaient des quantités importantes de grumes dont les plus courtes faisaient 2 m et dont les plus longues devaient répondre à la demande (20 / 40 mètres pour les mâts), jusqu'au Var au lieu-dit Pont de Bonson -devenu Pont Charles-Albert- d'où partait le flottage par radeaux de billots conduits par d'autres spécialistes, « les radeliers », qui amenaient ces bois jusqu'à Saint-Laurent-du-Var. Pour faire un radeau c'était assez rapide : on amarrait les troncs entre eux avec des fers en U plats, plus ou moins longs, que l'on plantait d'un billots à l'autre, un à l'avant et un autre à l'arrière. (Le *sapi* servait de marteau au départ et de pied-de-biche à l'arrivée.)

Mais ce travail ne se faisait pas sans créer aussi des problèmes secondaires**.** Il ne pouvait pas se faire de juin à septembre car l'eau était alors réservée à l'irrigation. Il ne fallait pas mélanger les bois des divers propriétaires d'où l'obligation de les « marquer » : chaque concessionnaire avait son estampille déposée à l'intendance de la province. Ainsi on évitait les vols, les pertes, les conflits. Les rives étaient souvent endommagées. Il fallait donc obtenir les autorisations des riverains et leur payer des dédommagements, des taxes. C'est pour cela que le roi Charles-Albert établit par édit du 28 janvier 1834 une réglementation assez précise, d'abord pour la conservation des forêts elles-mêmes, pour éviter les coupes abusives, ensuite pour le transport des bois coupés, et enfin pour le flottage (Art . 6 : « Le concessionnaire s'oblige à rembourser les dégâts... y compris inondations causées par les retenues »... Ce décret prévoit aussi les peines et condamnations pour vols et le stationnement sur berges...)

Il est intéressant de voir les archives de Saint-Laurent-du-Var notées par L. Pelegrin.

Le 5 sept 1363, l'évêque de Vence prononce une sentence à propos des « bois du Var » dits « borgnes », c'est-à-dire sans propriétaire.

En 1663, une lettre à M.de Courbon marquis de Cagnes se rapporte au droit qu'il percevait sur les bois qui descendent le long du Var.

En 1671, autorisation de faire « un relarguier » devant le village pour y « reposer le bois », pour une rente annuelle de « septante livres ».

En 1673, un exploit d'huissier signifie « le sequestre de poutres » à l'encontre du dit « Massière » qui fait flotter des bois sur le Var et a volontairement omis de payer les droits de quarantaine sur « des arbres propres à master les navires, poutres et billons ».

En 1684, même supplique pour « cent douzaines de poutres de bois blanc, sur le Var », qu'on a « fait porter par des radeaux à Nice » sans s'acquitter du droit de quarantaine.

En 1703, querelle aux multiples rebondissements judiciaires entre Niçois et Laurentins venant du fait que les deux communautés veulent profiter des apports du Var, recueillir les bois flottants...

En 1759, un rapport pour le roi de Sardaigne rappelle les tractations avec la Cour de France qui prétend exiger 10% de la valeur des bois qui sont descendus par le Var, outre celui de 2,5% exigé par le marquis de Cagnes, un double droit contraire à la « commission du Var ».

Les bois étaient récupérés à l'embouchure du Var et dirigés vers le port de Nice. Jusqu'à la Révolution ce transport a été soumis à un droit perçu par le seigneur de Cagnes-sur-Mer.

Tout cela prouve :

1) que les quantités de bois qui arrivaient à Saint-Laurent par flottage étaient importantes.
2) que le commerce du bois de coupe rapportait bien et que du départ à l'arrivée tout le monde y gagnait.
3) que les quantités de bois « perdus » - dits « borgnes » - (sans propriétaire), étaient importantes et on comprend la série de décrets du roi de Piemont-Sardaigne de 1834 (protection des forêts, des rivières...).

Le Var sera utilisé jusqu'au XIXème siècle pour le flottage des bois issus des montagnes du Mercantour mais les interruptions sont fréquentes à cause de l'insuffisance d'eau et des dégâts des crues. Alors le flottage cessa peu à peu avec l'arrivée dans l'arrière-pays des nouvelles routes de fond de vallées.

En même temps on a cherché un mode de transport plus rapide dans les montagnes qui permette aussi d'exploiter les espaces boisés qui restaient situés en dessous des « tires » et on a expérimenté le câble.

Le câble emprunte la voie la plus directe et la plus rapide : la voie des airs. Mais il ne pouvait être utilisé que pour des coupes volumineuses car l'installation en est assez longue et difficile en montagne. Elle nécessite des spécialistes, « les câblistes ». Ce furent toujours des Italiens, « les bergamascs » qui vinrent installer les câbles importants. Le câble va permettre quelquefois de sortir des bois coupés plus bas que la tire, c'est-à-dire du fond de certains vallons inaccessibles jusqu'alors.

De quoi se compose ce que l'on appelle « un câble » ?

Un gros câble porteur, « descendant », (2 à 3 cm d'épaisseur) fixe, amarré aux deux extrémités; il supportera les charges (un gros billot ou deux ou trois petits ; le poids des charges est toujours à peu près identique, la longueur des billots varie).

Un 2ème câble plus petit (1cm1/2), fixe aussi, dit « de retour » ou « montant », sur lequel remontent à vide les deux poulies nécessaires à chaque charge.

Ces deux câbles sont montés en parallèle à la même hauteur et amarrés au départ et à l'arrivée sur des arbres ou des rochers ou des troncs plantés en terre et tenus par de solides haubans.

Une « cablette » est un câble encore plus petit et très souple qui n'a aucun rôle porteur mais un rôle tout aussi important, un « rôle associatif » et « moteur ». C'est un élément mobile qui fait l'aller-retour d'un seul tenant, tournant aux deux extrémités du câble sur une roue creuse munie d'un solide frein ou bien 2 ou 3 poulies solidement fixées à l'arrivée ou au départ. La câblette assure la solidarité entre toutes les charges par l'intermédiaire des poulies.

Les poulies : une poulie comprend trois parties : en haut la roue creuse qui roule sur le câble ; au bas un crochet où sera suspendue la charge ; entre les deux, une tige métallique droite perpendiculaire (environ 30 à 40 cm) qui porte en son milieu la « grenouille » ou « morsetti » qui est un appareil qui permet de fixer la poulie à la cablette, que l'on ferme ou l'on ouvre très vite par une manette.

Toutes les poulies du circuit, vides ou en charge, sont fixées à la câblette au moyen de « la grenouille ». C'est ce qui assure la solidarité et le fonctionnement de l'ensemble.

Avant la mise en place des câbles il faut implanter des supports sur les crêtes et il en faut autant que nécessaire. Un « support » simple ressemble à un grand chevalet fait de quatre billots assemblés deux par deux, en triangle, plantés et solidement amarrés au sol avec des haubans ; ils sont solidarisés par un cinquième billot fixé en travers en haut des premiers. A cette poutre sont suspendues « les pipes ». Une « pipe » est un solide métal en forme de grand U à l'envers dont les pointes remontent en crochet pour soutenir les câbles porteurs (écartement : 1,5m environ à environ 3m du sol).

Des supports plus importants, faits de deux supports simples successifs et solidarisés par des poutres, sont montés pour permettre, soit un changement de direction ou, plus rarement, pour établir un « relai » c'est-à-dire quand on a besoin de faire un ajout de câbles. Ce peut être « une épissure, c'est-à-dire un ajustage bout à bout de deux câbles. Ce raccord se fait toron par toron sur 30 mètres (un toron coupé à 28 m fera face à un toron du second câble coupé à 2 m, etc...). L'épissure sera centrée horizontalement sur le double support. Pour éviter ce travail difficile qu'un spécialiste fait à la main à l'aide de quelques bâtonnets les câblistes préfèrent souvent réaliser cet ajout en amarrant le bout de chacun des deux câbles au sol entre les 4 poteaux et la jonction faite alors d'un poteau à l'autre, d'une pipe à l'autre, par un rail sur lequel rouleront les poulies en continuité.

Voilà tout le matériel. Reste à voir la mise en place du câble. Il est toujours difficile d'amener ces câbles, sur une longue distance, à travers vallons et pentes abruptes couvertes de végétation, du départ aval où arrive un chemin carrossable, jusqu'au plus haut dans la montagne. En général on commence par le petit câble qui est plus léger. Au départ les hommes font des rouleaux égaux, successifs, de ce câble, espacés de quelques dizaines de mètres et on les porte l'un après l'autre, de loin en loin, sans jamais couper le câble. Pour cela on peut s'aider de plusieurs mulets à la queue leu leu reliés par le câble, s'il y a un sentier à proximité. On utilise des palans que l'on fixe à des arbres ou des rochers. Ainsi, peu à peu, on tire le câble au sol. Arrivé au plus haut, on l'amarre puis on le fait monter en place sur les pipes et on le tend à l'aide de puissants palans à 6 ou 8 moufles. Ensuite sur ce premier câble on fera monter avec plus de facilité le gros câble puis la câblette et enfin les poulies.

Pour compléter l'installation, on fait le « plateau » de départ, en amont, et celui de l'arrivée. Il s'agit d'un plan de travail sous les câbles fait d'un tapis de troncs rangés horizontalement et perpendiculairement aux câbles, à hauteur convenable par rapport aux câbles (poulie plus charge). Là on pourra facilement faire rouler les billots à l'aide du *sapi*. Le tronc à charger est amené juste sous le câble et placé sur deux cales qui le mettent à la hauteur des poulies que l'on écarte plus ou moins suivant la longueur du bois. Après avoir accroché les chaînes au crochet des poulies, il suffit de faire sauter ces cales avec le sapi pour que le billot se trouve pendu au câble descendant ou porteur, prêt au départ. Même principe à l'arrivée mais le « plateau » sera légèrement en pente afin que le billot roule tout seul vers l'extérieur ; là on place deux cales spéciales sur le câble et elles feront dérailler les deux poulies à leur arrivée.

Un câble fonctionne de façon autonome, sans l'intervention d'aucun moteur, grâce à la solidarité établie par la câblette associée aux poulies. Le rôle moteur est joué par le fait naturel du dénivelé : le départ du câble est toujours à une altitude plus élevée que l'arrivée, ce qui fait que les charges qui descendent sont beaucoup plus lourdes que les seules poulies qui remontent à vide. C'est le principe du siphon.

Mais un tel câble va par monts et par vaux, par crêtes et vallons, et entre deux crêtes le câble va toujours avoir « du ballant », un « creux » que les câblistes appellent « le sac », c'est-à-dire qu'il descend d'un côté de la montagne et remonte de l'autre, il suit les montées et les descentes du relief. Mais le poids des charges dans les parties descendantes sera toujours prépondérant par rapport à celles montantes et elles entraîneront l'ensemble puisque tout est solidarisé par la câblette.

Quand le câble fonctionne, chaque charge qui descend correspond à deux poulies vides qui montent. Donc quand une charge arrive en bas, avec le frein on arrête sur la roue, on arrête le mouvement et tout s'arrête. Alors, en haut on accroche la charge qui va partir et en même temps on enlève les deux poulies qui viennent d'arriver sur le câble montant ; en bas, la charge saute et en même temps on accroche de l'autre côté deux poulies vides. Et ça repart jusqu'à l'arrivée de la charge suivante... Ces deux opérations sont rapides grâce au bon principe du « morsetti ».

J'ai vu fonctionner ainsi un câble qui a remplacé un temps la fameuse « tire Adriani », allant des Granges de La Brasque, aux flancs du Tournairet (à environ 1700 m d'altitude), jusque dans la vallée, au Suquet d'Utelle (350m) ; pour le petit berger que j'étais dans ma

montagne, c'était un spectacle étonnant et merveilleux en même temps. Un va-et-vient continuel, silencieux car les poulies bien graissées ne grinçaient pas, de troncs aériens et de poulies qui s'arrêtaient de façon imprévisible, incompréhensible pour moi. Le plus surprenant était de voir un énorme tronc s'arrêter au « creux » d'un vallon puis de le voir repartir tout doucement, prendre de la vitesse et remonter la pente jusqu'à la crête pour disparaître dans une autre descente invisible...

Ce débardage par câbles paraît formidable quand on le regarde fonctionner mais son installation est difficile dans ce relief montagneux et donc coûteuse. D'autre part, son point de départ est fixe ce qui limite géographiquement son emploi. Il faut pouvoir y amener un grand nombre de grumes pour que ce soit rentable. Donc un tel câble ne peut être installé qu'au bas de forêts importantes. En fin de compte on a abandonné ce système de transport, les câbles aussi importants.

En même temps, les moyens techniques modernes ont permis d'agrandir facilement les anciennes pistes forestières, d'en tracer d'autres judicieusement placées et praticables par des camions en pleine forêt, alimentés en bois par des câbles de proximité.

Aujourd'hui, tout est mécanisé-ou presque. On coupe des arbres très gros à l'aide de puissantes tronçonneuses en moins de 10 mn ; on ébranche et on écorce avec un engin spécial en 3 mn ; on sort les billots du fond des vallons avec un tracteur ou mieux avec un hélicoptère ; mais on revient au câble sous une forme beaucoup plus simple (livrée en kit ou presque) et facilement déplaçable d'un point à un autre en une journée, avec un seul câble porteur, fixe, 2 ou 3 supports et une câblette simple qui fait le va-et-vient avec une seule poulie à laquelle est suspendu l'avant du tronc, l'arrière traînant au sol. La câblette le tire en quelques minutes sur plusieurs centaines de mètres en s'enroulant sur un treuil puis elle redescend chercher une autre charge à 800 ou 1000 m. En haut, sur une tire élargie, un moteur de 250 CV,... Tout à côté un camion muni d'une grue à flèche télescopique qui permet d'effectuer son propre chargement, le chauffeur ne maniant qu'une simple manette (25 à 30 tonnes soit environ 40 mètres cubes de bois sont chargés en moins de 2 h)... Un seul défaut : les entreprises forestières, en manque de bûcherons, doivent aller en chercher en Centre-Europe. Une constante : vous l'avez remarqué, à tous les niveaux de ce travail, les bûcherons ont toujours à portée de main l'outil le plus simple et le plus ancien qui soit : le *sapi* aux multiples usages, quand on sait s'en servir.

Antonin STÈVE