

édito

Chers amis,

Ces années sont difficiles. Les aides publiques diminuent et l'incertitude de disposer des moyens financiers capables de garantir notre avenir pourrait nous conduire à la morosité...

Heureusement, nous sommes portés par l'élan impulsé par les fondateurs de l'Écomusée¹ il y a plusieurs dizaines d'années. Eux aussi ont été confrontés à des difficultés et c'est en les affrontant qu'ils ont construit ce bel outil culturel, unique sur notre territoire, qu'est Roudoule, écomusée en terre gavotte.

L'enquête que nous avons lancée auprès des adhérents (un grand merci à ceux qui ont pris le temps de nous répondre) nous conforte dans nos choix et dans notre exigence. C'est l'ambition culturelle de l'Écomusée qui est le premier motif d'adhésion à l'Écomusée, à relier évidemment avec son implantation en territoire gavot. Les adhérents apprécient en priorité les expositions, publications et conférences qui présentent, expliquent, donnent à voir et à réfléchir.

Au second plan, les animations et journées à thème ont, elles aussi, leur importance, avec un renouvellement souhaité vers la découverte du patrimoine, qu'il soit historique, artistique, architectural ou naturel. Une autre thématique porte sur la transmission de savoir-faire : jardinage, soins aux plantes et arbres, travail de la terre ou du bois, etc.

Ces résultats nous encouragent à garder notre cap. Nous avons de grands projets aujourd'hui pour l'Écomusée et les partagerons avec tous lors de notre Assemblée Générale du 24 mars. Ces projets portent à la fois sur l'organisation de l'Écomusée et sur notre programme culturel dont nous évoquons plus loin les grandes lignes (p.5 à 7).

Aujourd'hui, nous n'agissons plus seuls. Au même titre que les associations locales, les collectivités territoriales sont nos partenaires. Nous partageons la même volonté de développement local. J'ai le plaisir de voir que les communes commencent à répondre à notre appel en adhérant à l'Écomusée et en nous sollicitant pour concevoir et mettre en œuvre des projets culturels.

Pour avancer, nous avons besoin de vous, de chacun d'entre vous et, puisque sans moyens on ne peut rien, je me permets de vous rappeler que vos cotisations sont en partie déductibles des impôts puisque nous sommes déclarés d'intérêt général (voir p39).



Je termine sur le sourire de Magali, tourné vers l'avenir. Après nous avoir accompagnés pendant plus de dix-sept ans, elle a choisi de débiter une nouvelle vie.

Au nom de tous, merci Magali et bonne route !

Patrice Deméocq
Président de l'Écomusée

¹ dont notre ami Gaston Bernard, décédé fin 2011
et dont nous évoquons le souvenir p. 36.

Sommaire

p. 3 au musée

Des collections éclectiques.
Retour sur l'exposition Nice Digne 100 ANS.

p. 6 en terre gavotte

Colloque : « Au cœur des Alpes : Utrecht »

p. 8 à Bertrik

Œuvre passionnante et groupe de passionnés : bilan de l'année.

p. 9 recherches

Le conseil d'arrondissement de Puget-Théniers. *Christian Graille.*
Une aventure industrielle dans les Alpes-Maritimes :
les tramways départementaux, T.A.M. *José Banaudo.*

p. 19 portfolio

Raphaël Sant et le Train des Pignes.

p. 22 recherches (suite)

Une dynastie à l'épreuve des flammes : Les Brouchier. *Philippe Thomass.*
Le moulin à huile du site industriel de Villars-sur-Var. *Emmanuel de Vachot.*
Les gesses. *Robert Fournier.*

p. 34 vie de l'association

Une dynamique de territoire.
De mémoire de caladaire.
Au revoir Gaston !

p. 37 agenda

p. 38 livres

p. 39 adhésion à l'Ecomusée

DES COLLECTIONS ÉCLECTIQUES

Conformément à sa mission de conservation, l'Ecomusée poursuit sa politique de collecte et d'acquisition, c'est ainsi que 400 objets ont été inventoriés cette année avec l'aide de Victor et Katy Werny.

Centenaire de la ligne Nice-Digne oblige, nous avons inscrit dans nos collections des objets commémoratifs contemporains, à l'instar du timbre et de la carte premier jour. Pour la petite histoire, le Groupe d'Etudes des Chemins de Fer en Provence avait envisagé de créer un timbre, mais avait essuyé un refus catégorique de La Poste avant l'intervention du Ministre de l'Industrie, Christian Estrosi.

Avec un peu de retard, nous avons achevé l'inventaire des instruments médicaux du docteur Flavier et nous remercions José Vallecalle et sa famille pour ce don. Ancien interne des hôpitaux de Montpellier, sa ville natale, il avait choisi la médecine de campagne. A la fin de l'année 1938, il prenait en charge le poste de médecin cantonal de Roquestéron. L'isolement le conduisit dès lors à être ambulancier, pharmacien, dentiste, accoucheur et même chirurgien ce dont témoigne son équipement instrumental.

En 1939, il est mobilisé en Lorraine, dans une antenne chirurgicale pour les premiers soins aux blessés, jusqu'à la démobilisation. Il reprend alors son poste à Roquestéron, qu'il quitte en 1942 pour celui de Levens où il prend la tête d'un hôpital-hospice géré par des religieuses. Il entre en résistance et il est



Speculum nasal. 2^e tiers du XX^e siècle, don Vallecalle.

reconnu comme Médecin-chef de l'hôpital clandestin de Levens. A moto ou à vélo, faute de carburant, il fait régulièrement le tour du canton, le jour pour soigner ses malades, la nuit pour aller au secours des maquisards. Cela le conduira à amputer le bras d'un F.F.I. avec une scie de boucher et à cacher un médecin résistant de

confession juive de Valbonne. Sa conduite courageuse lui vaut l'attribution de la Croix de Guerre en 1945. La maladie mit fin à sa carrière en 1977. L'aide médicale, morale et souvent matérielle qu'il apporta à ses patients a eu sa récompense dans la reconnaissance, l'amitié et même l'affection qui lui furent témoignés.



La rénovation d'un immeuble pugétois, nous a permis de récupérer un ensemble de papiers ayant trait à l'histoire des villages de la Roudoule. Citons notamment une reconnaissance de dette de la société des mines d'Auvare. Ce document peut correspondre à une première exploitation des gisements de Villaron ou de Nougère à Auvare. Selon Gilbert Mari : « Charles Cadorna, ancien commandeur et sénateur du royaume sarde obtient la concession du Villaron le 12 janvier 1875. Les premiers travaux qui occupaient une équipe de 3 ou 4 ouvriers se focalisèrent sur les indices de Pontier, Albaréa et Villaron et donnèrent une production artisanale. »¹ D'autres documents, bulletins de vote, listes électorales, lettres aux électeurs potentiels reflètent une vie politique tout aussi active que celle d'aujourd'hui. Ainsi le 9 mai 1912, une lettre des conseillers municipaux de Puget-Théniers adressée au Préfet demande l'annulation de l'élection de trois candidats de la liste d'opposition, dont Marius Brouchier, qui selon les auteurs, en sa qualité d'entrepreneur de l'éclairage public, serait inéligible.

Nous pourrions continuer à faire un inventaire à la Prévert de nos collections, mais il est tellement simple de venir les découvrir ...

¹Mari G & D - Mines et minéraux de Alpes-Maritimes, éditions Serre, Nice, 1982 p. 98.

RETOUR SUR L'EXPOSITION NICE-DIGNE 100 ANS

Un franc succès pour cette exposition qui se prolonge durant toute l'année 2012.

Un montage épique avec l'aide du Groupe d'Etudes des Chemins de fer de Provence (GECF) et la Compagnie Ferroviaire Sud France a transformé Puget-Rostang en un carrefour ferroviaire comme le relate si admirablement José Banaudo :

« Loin des grands axes TGV, oublié du plan Freycinet, demeuré à l'écart du réseau des tramways départementaux des Alpes-Maritimes, le paisible bourg médiéval de Puget-Rostang ne résonnait depuis des siècles que du cliquetis de sabots des mulets, parfois de la pétrarade d'une brouette à moteur et même quelquefois de la rumeur lointaine d'une vaillante Estafette, seules concessions au progrès technologique... »

Il était temps de sortir cette riante localité aux mœurs paisibles de sa torpeur séculaire ! L'Ecomusée de la Roudoule et le GECF se sont donc associés pour la doter d'un vecteur de mobilité performant. Après la mise en place d'une commission plénière, la nomination d'un chef de projet, de huit assistantes, d'un référent technique, d'un directeur des ressources humaines et l'activation d'un pôle marketing, un cabinet de consultants a été missionné pour établir une étude de faisabilité visant à définir le niveau de pertinence et les conditions de réalisation du futur PDP (plan de déplacements pugétois).

L'axe lourd du futur réseau se compose d'une ligne à voie de 0,60 m se développant sur 5 m depuis Ecomusée-Entrée jusqu'à l'ABEM (aire bétonnée d'échanges multimodaux). Au delà de ce point stratégique, la voie métrique s'étend sur 7,50 m jusqu'au terminus d'Ecomusée-Mur du Fond. Ce dernier tronçon a été mis en place samedi 26 mars au matin par une équipe de techniciens hautement qualifiés, agréés en travaux acrobatiques et spécialement dépêchés depuis le chef-lieu de canton.

L'après-midi, c'est une brigade logistique habilitée en transports exceptionnels en milieux périlleux qui a procédé à l'acheminement du module de transport destiné à la première section. Après établissement d'un dossier d'homologation avec étude de trajectoire, modélisation informatique, mise en place d'un plan de veille, nomination d'un coordinateur et d'un manager sécurité, un tronçon de voie Decauville a été posé dans la ruelle Qui Penche.

Au moment de la reconstruction du village par

Enguerrand Grimaldi le Sage, suite au sac de Puget par les Barbaresques en 1264, celui-ci, malgré sa clairvoyance, n'avait pas prévu que la ruelle Qui Penche devrait accueillir un jour une voie ferrée. Pensant bien faire, son intendant Adalbertus Maurinus avait fait partager la chaussée dans le sens longitudinal, de sorte que la moitié vouée aux manants et aux mulets soit pourvue de marches, tandis que celle dédiée aux brouettes forme un plan incliné.

Paul Decauville, lorsqu'il dota l'humanité du bienfait des voies ferrées portatives, dans son infinie bonté, avait prévu son emploi jusqu'aux jungles du Bengale mais pas sur un aussi médiéval support. Les techniciens de la brigade logistique ont donc dû rivaliser d'astuce pour caler le coupon de voie et assurer la berline au moyen d'un palan, pour lui éviter une dérive qui aurait pu être fatale à la fontaine-lavoir, ce joyau du patrimoine pugétois qui a pourtant échappé au passage d'Alaric le Goth en l'an 764 et au séisme de la Saint Mathieu en 1118...



Après une bonne heure d'efforts et quelques « fourres de rire », le matériel vedette de la future expo sur les 100 ans de la ligne Nice - Digne est parvenu à bon port dans le cocon douillet de l'Ecomusée, tous les participants regagnant leurs pénates sains et saufs, tandis que la fontaine-lavoir continuait à couler comme si rien ne s'était passé. »



Une inauguration flamboyante en présence du Sous-Préfet Nice-Montagne Raymond Floc'h et de nombreux élus a transformé le temps d'une journée Puget-Rostang en « gare de Perpignan ». Mais contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'homme qui a eu le plus succès ce jour-là a été le chef de gare de Peymeinade immortalisé pour l'occasion par le santonnier Patrick Volpes.

Une exposition qui a fait tourner des têtes. 18 m de chantier de voie reconstitué, 2 tonnes de ballast, 20 m de rail, pour relater 100 ans d'histoire... Des collections, pour la première fois rassemblées :

- maquette de la locomotive 211, côtoyant celle de l'autorail ZZ, fabriquées toutes les deux dans les ateliers de la compagnie
- banquette de seconde classe 1892 et fauteuils en rotin blanc 1933 pour la micheline qui a fréquenté la ligne avant de gagner le Sénégal ...

Une exposition figée, me direz-vous ? Non car ce fut une exposition vivante et itinérante. La veille du centenaire de l'ouverture de la ligne à l'exploitation, nous nous sommes retrouvés le 2 juillet à Villars-sur-Var pour assister à une projection du film de Christian Passuello «Les quatre saisons du Chemin de fer de Provence » et à une conférence sur les aspects stratégiques de la ligne Nice-Digne qui a été redonnée dans de nombreux autres villages.

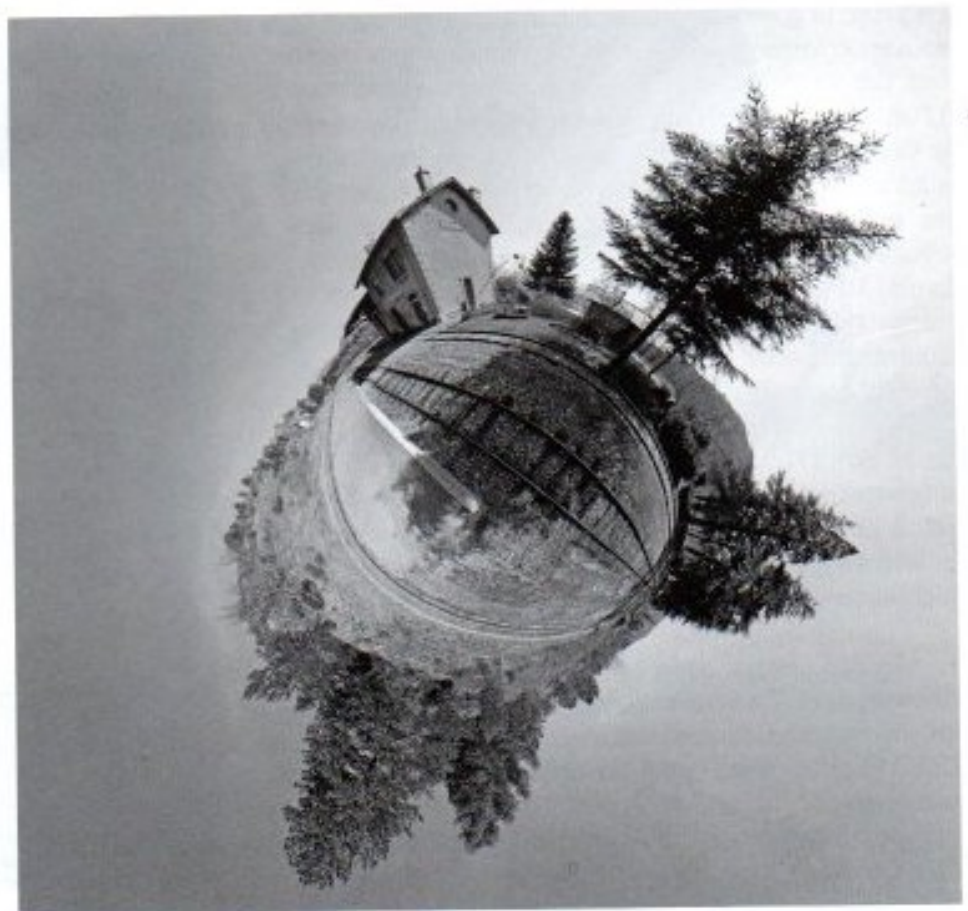
Jean-Loup Fontana n'a pas ménagé ses efforts pour prêcher la bonne parole le long de l'itinéraire Nice-Digne et bien au-delà. Un volet itinérant de l'exposition, s'est retrouvé à Puget-Théniers lors du centenaire accompagné des œuvres des artistes peintres de l'Association Culturelle du Pays Pugétois. La distillerie

de Barrême, construite en lien direct avec la gare l'a accueilli le temps d'une journée festive. Le 10 et 11 septembre, lors du 1er salon du rail de Thorame-Haute, le programme de conférences assurées par Roudoule a attiré plus de 150 personnes.

Une exposition qui va se décliner dans l'avenir

- Un volet d'exposition itinérant dédié aux tramways des vallées en lien avec la ligne Nice-Digne a été réalisé grâce au soutien du Parc National du Mercantour.
- Roudoule avec l'aide du GECP va entreprendre le classement des « rames Soulé ».
- Emmanuel de Vachon élabore des outils pédagogiques en collaboration avec l'Ecomusée du cheminot de Veynes.
- Des conférences vont être proposées : Olivier Joseph nous parlera des ouvriers du chantier de construction de la voie, et José Banaudo de l'ingénieur Pierre Férié.
- Le projet Expo-Express demeure sur les rails avec le soutien du Pays Vallées d'Azur Mercantour et des élus de plus en plus séduits et bien entendu avec l'aide de la Compagnie Ferroviaire Sud France.

*La gare de Mézel
par Olivier Joseph,
2011.*



AU CŒUR DES ALPES, UTRECHT 1713-2013

A l'instar d'*HistoireS de Frontières* en 2010, deux organismes culturels, la Sabença de la Valéa et l'Association Culturelle de Colmars-les-Alpes se sont joints à Roudoule pour élaborer et diffuser un projet commun à l'occasion du troisième centenaire du Traité d'Utrecht (1713) qui mettait fin à la Guerre de Succession d'Espagne, non sans conséquences pour les Alpes occidentales.



En 1702, la guerre de Succession d'Espagne éclata. Le souverain Victor-Amédée II vit Nice prise une nouvelle fois. Les fortifications de la ville furent démantelées en 1706. Louis XIV rattacha judiciairement et fiscalement le Comté à la France tout en lui laissant une relative autonomie. Les contributions financières imposées par les autorités françaises pour assurer l'entretien des troupes d'occupation furent particulièrement lourdes. Louis XIV imposa au Comté de nouveaux impôts français, la capitation et le dixième. Les communautés durent contracter de nombreux emprunts et la ville de Nice fut contrainte de gager l'argenterie des églises.

Le 11 avril 1713, le traité d'Utrecht mit fin à huit années d'occupation du Comté de Nice et Victor-Amédée II fut remis en possession de tout ce que la France lui avait enlevé. La France et la Savoie échangèrent leurs vallées alpines selon les bassins versants.

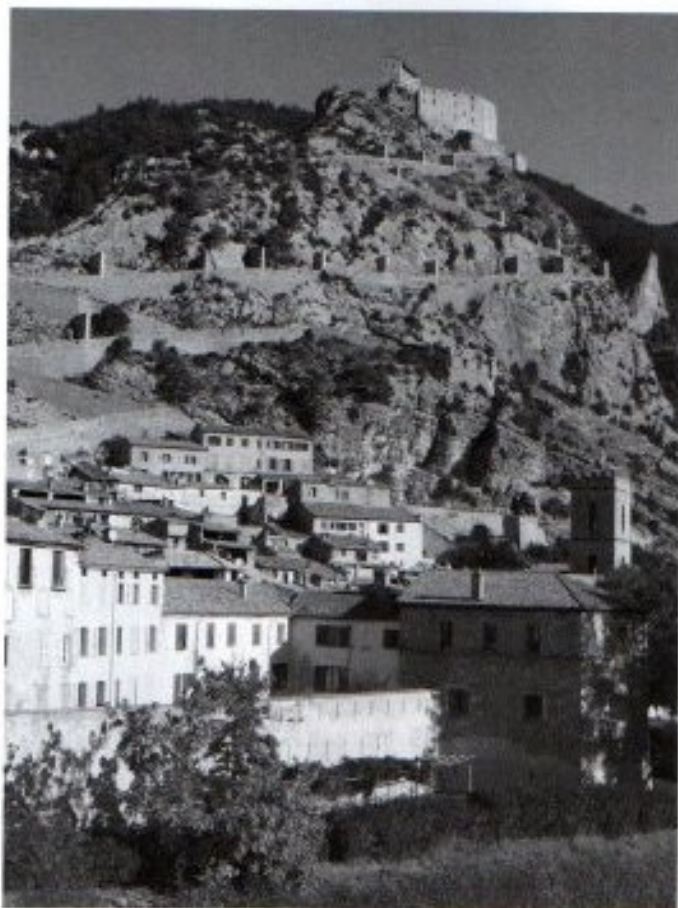
La France reçut celle de Barcelonnette et ses dépendances. La Savoie acquit les vallées du versant italien : Pragélas, avec les forts d'Exilles et de Fenestrelle, Oulx, Sézane, Bardonnèche et Château-Dauphin « de manière que la sommité des Alpes et montagnes serviront à l'avenir de limites entre la France, le Piémont et le Comté de Nice, à son Altesse Royale de Savoie ».

Pour la première fois le critère géographique de la ligne de crête était adopté pour fixer la frontière entre la France et le Piémont.

Cependant les dépendances de Barcelonnette, Entraunes et Saint-Martin-d'Entraunes, posèrent des difficultés. Elles furent revendiquées par les deux parties.

Les deux communautés furent rattachées administrativement à l'Ubaye devenue française mais elles furent séparées du chef-lieu, Barcelonnette, par une barrière montagneuse à peu près infranchissable en hiver. En 1718, les accords de Paris rattachèrent au Comté de Nice les communautés d'Entraunes et de Saint-Martin-d'Entraunes sur le versant méridional de la ligne de crête. En contrepartie la France hérita du Mas, point stratégique pour contrôler les circulations dans l'Estéron.

La vallée de Barcelonnette conserva l'ensemble des privilèges et des franchises acquis au cours des siècles précédents. Elle fut rattachée à la Provence avec un statut d'exception préservant son autonomie. Elle bénéficia de droits de douane spéciaux, et surtout d'exemption de taxe sur le sel, ce qui fit d'elle une plaque tournante de la contrebande du sel.





COLLOQUE 2012

Cette rencontre a pour ambition de réunir une vingtaine de spécialistes tant Français qu'italiens pour aborder plusieurs thèmes :

- **Les Alpes au temps des absolutismes**
territoires, institutions et communautés d'habitants
(Ubaye, Briançonnais, Piémont, Haut-Verdon
et Haut-Var)

- **Les guerres dans les Alpes**
troupes engagées, opérations et fortifications

- **Au cœur des Alpes : Utrecht**
frontières, négociations, traités et conséquences

Trois journées d'études, les 14, 15 et 16 septembre 2012, sont réparties en trois lieux significatifs de l'histoire du traité d'Utrecht : Jausiers dans la vallée de Barcelonnnette, Colmars-les-Alpes dans le Haut-Verdon et Entraunes dans le Haut-Var.

En attendant le programme définitif, nous vous invitons tous à participer à cet événement qui donnera naissance en 2013 à une exposition itinérante et une publication.



Page de gauche :

Soldatesque, illustrant le Traité des sièges & de l'attaque des places, Vauban, 1704. Citadelle d'Entrevaux, © P. Thomassin.

Page de droite :

Fort de Savoie, Colmars-les-Alpes, © O. Joseph. Mortier de siège, illustrant le Traité des sièges & de l'attaque des places, Vauban, 1704.

☞ *N'oubliez pas de demander une fiche d'inscription auprès de l'Ecomusée.*

ŒUVRE PASSIONNANTE ET GROUPE DE PASSIONNÉS : BILAN D'UNE ANNÉE DE TRAVAIL.

Pose de la potence : elle nous a été offerte par Franck Rougeaud, ferronnier d'art. Elle supporte le sigle de l'Ecomusée façonné et offert par André Voltz, chaudronnier Meilleur Ouvrier de France (décédé en 2011).

La salle de stockage : ses murs ont été doublés pour l'assainir. La pièce a été aménagée avec les dons de M. et Mme Philippe et Marguerite Norbert : un vaisselier et une armoire bibliothèque en noyer, ainsi qu'un rayonnage et une table en bois blanc avec de nombreux ustensiles de cuisine. Nous les remercions chaleureusement.

Le four à pain a fait l'objet d'aménagements pour améliorer son fonctionnement et être en conformité avec les recommandations de la dernière commission de sécurité. La sortie de la cheminée a été reprise. Robert Fournier a fabriqué et posé une clé en inox destinée à maintenir le four à température pendant la cuisson.

La calade desservant les sanitaires a été construite dans le cadre d'un stage de formation de trois jours organisé par Magali Belz et animé par René Sette de l'Ecole Avignon (photos p. 35).

Entretien général de Bertrik
Labour, plantations et entretien ont été réalisés grâce à nos équipements mécaniques (tracteur, 162 h ; motoculteur, 70 h ; tondeuse, 45 h ; brouette, 98 h.) augmentés cette année d'une débroussailleuse. Tout ce matériel, avec l'alambic, est mis gracieusement à la disposition de l'Ecomusée pour contribuer à son développement.

Au verger : la gestion est du domaine de Robert. Il en assure fumure, binage, taille et soins divers. Les arbres morts ou détruits par les cerfs ou les sangliers ont été remplacés par de nouveaux spécimens. Nous remercions André Clais, qui a gracieusement mis à disposition pendant deux jours une mini pelle pour les trous compte tenu de notre grand âge.

Jardin de la sorcière : la magicienne s'appelle Madée! Elle soigne avec passion les plantes aromatiques.

Le Clos Pellegrin : cette année, Robert a expérimenté la culture de gesses (article p.31) et a continué le suivi des plantations de pivoines de 2010. Le gibier (cerfs et sangliers, geais sur les fruits et des lapins de garennes sur les légumes...) est un problème quasiment insoluble. Une clôture électrique spécifique a donc été acquise par Robert et moi. Enfin, pour faciliter le travail d'entretien d'un site de plus de 3 ha, j'ai acheté avec l'aide de David Maurin un débroussailleur professionnel d'occasion (Etesia 15cv).

Plusieurs réalisations sont à noter au Clos : un Observatoire Ornithologique dans un abri de jardin, offert ; la Maison de la Fée, appelée aussi la « tour blanche » ainsi que le « Dôme de la Fée », lieu où vœux, promesses et souhaits se donnent et se réalisent... Merci

à Odile Maurin pour sa contribution artistique. La sculpture en résine de Shak Wing Lui, la nymphe « Orade », a été restaurée et remise en valeur. Une nouvelle sculpture vient de naître de mes mains :

« Le Maître du Temps, passeur de vie ».

Le Sentier des Senteurs, parcours poétique jalonné de sculptures, a été reprofilé afin que ce trait d'union entre la ferme et le Clos Pellegrin soit plus aisé pour les marcheurs et plus sécurisé pour le passage des engins agricoles. Deux nouvelles pistes permettent de découvrir deux vieilles fermes en ruines dont l'une était voûtée.

Afin de valoriser Bertrik et son sentier des senteurs, et ses douze sculptures

et dix édifices qui le rythment, la Commission Bertrik a décidé de créer un livret en couleur de 32 pages ponctuées de photos, de poèmes et de citations symboliques : « *LE SENTIER DES SENTEURS, secrets de la nature* » (en vente 5 €). Je remercie chaleureusement au nom de l'Ecomusée toute l'équipe de Bertrik qui a répondu présent par la réalisation de ce document. Josée Gobert et son fils Franck sont particulièrement remerciés pour sa mise en forme ainsi que Gilbert Baud pour ses conseils éclairés. Nous remercions également l'agence d'assurance AXA qui, par l'intermédiaire d'Eric Maurin, nous a apporté son aide financière.

Ange Maurin



LE CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE PUGET-THÉNIERS

La Troisième République n'a pas bouleversé le découpage administratif du territoire national dont elle a hérité et dont les grandes lignes avaient été fixées par la loi du 28 pluviôse an VIII (17 février 1800). Les initiateurs de cette loi avaient prévu d'installer une assemblée représentative auprès de chaque responsable exécutif, maire, sous-préfet, préfet. Placés auprès des sous-préfets, les Conseils d'arrondissement dont les membres, d'abord nommés par le pouvoir central, furent ensuite élus pour six ans au scrutin uninominal à deux tours, devaient être supprimés en octobre 1940. Les conseillers d'arrondissement étaient renouvelables par moitié tous les trois ans. Au cours de deux sessions annuelles, les élus répartissaient les contributions directes entre les communes de l'arrondissement, contrôlaient l'emploi des centimes additionnels destinés au fonctionnement de l'arrondissement et exprimaient, après examen de son état et de ses besoins, des propositions transmises par le sous-préfet au Conseil général.

En ce qui concerne l'arrondissement de Puget-Thénières, une partie des archives ayant disparu lors de la suppression de la sous-préfecture en 1926, les documents accessibles pour l'étude du Conseil sont « les procès verbaux de recensement des votes et des opérations électorales » dont quelques uns sont malheureusement incomplets et les rapports sur la situation politique rédigés par le sous-préfet à l'intention du préfet des Alpes Maritimes, toutes pièces classées dans la série O3M aux Archives Départementales des Alpes Maritimes (ADAM). Les journaux locaux, l'*Echo de la Montagne*, et le *Réveil de la Montagne* apportent dans leurs comptes-rendus quelques échos sur la préparation des élections et sur les travaux du Conseil.

La répartition des neuf sièges de conseillers attribués à l'arrondissement est précisée par un décret du 21 novembre 1860 publié dans le Recueil des actes administratifs indiquant que les électeurs des cantons de Puget-Thénières, Roquesteron et Saint Etienne élisent un conseiller et que ceux des cantons de Guilllaumes, de Saint Sauveur et de Villars en désignent deux. La loi précise en effet que dans les arrondissements qui regroupent moins de neuf cantons les plus peuplés élisent deux conseillers. Cette répartition fut modifiée à plusieurs reprises et en 1919 date du renouvellement général du Conseil d'arrondissement deux conseillers sont élus à Guilllaumes, Saint Etienne et Saint Sauveur et un seul à Puget-Thénières, Roquesteron et Villars. En

l'absence des registres de délibérations et eu égard aux compétences limitées de cette instance l'intérêt d'une recherche sur le Conseil d'arrondissement de Puget-Thénières ne réside donc pas tant dans l'examen de son action que dans ce qu'il révèle de l'attitude des populations, du développement des pratiques démocratiques et d'un personnel politique modeste et oublié.

Les premiers résultats disponibles, ceux des scrutins de 1864, pour les cantons de Puget-Thénières et de Saint Sauveur et ceux des élections de 1867 pour les cantons de Guilllaumes, Roquesteron, Saint Etienne et Villars font état d'une participation électorale variant entre 58,7% à Puget-Thénières et 75,5% à Roquesteron. Les échéances suivantes confirment ces valeurs et, avant la Grande Guerre, les taux de participation se situent habituellement entre 50 et 70%. La participation maximale est constatée à Puget-Thénières en 1877 (83,9%) et la participation minimale à Saint Etienne (25,7%) en 1871. Le taux de 70% n'est que rarement franchi mais on observe parfois des écarts de

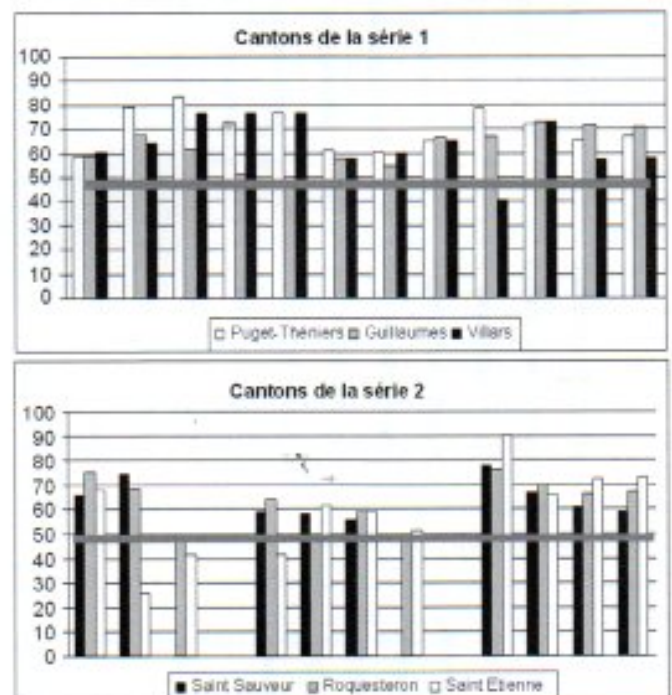


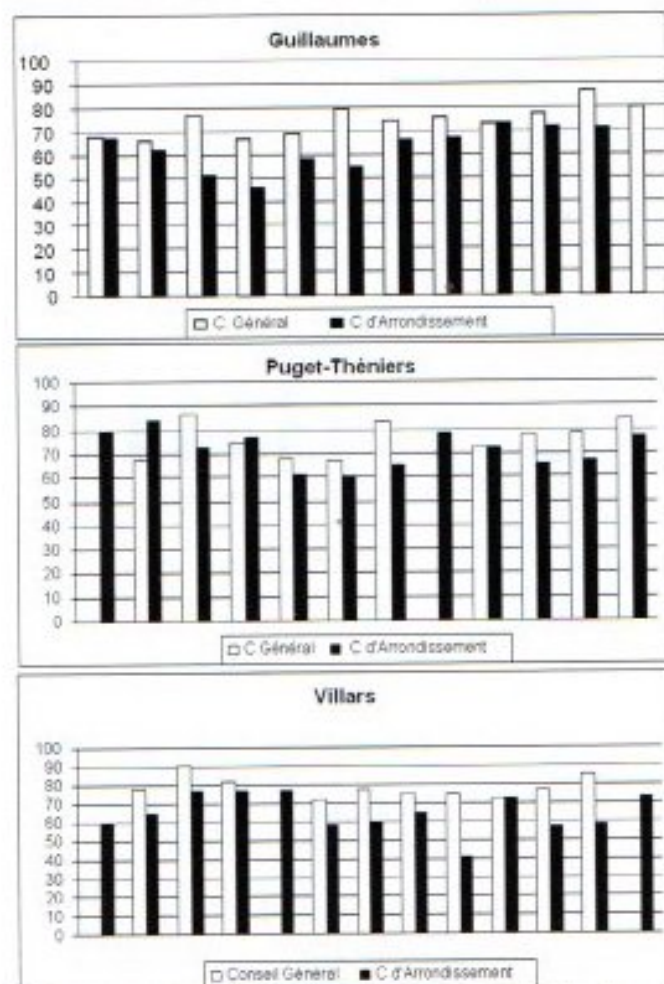
Fig. 1 & 2 : élection au Conseil d'arrondissements : comparaison des taux de participation.

participation importants entre les cantons d'une même série, c'est ainsi qu'en 1889 plus de 30 points séparent celle constatée à Guilllaumes (45,8%) de celle enregistrée à Puget-Thénières (76,7%). Les électeurs semblent peu apprécier les élections partielles (à Guilllaumes pour pourvoir en 1881 au remplacement du conseiller Louis Barety décédé, 47% seulement des électeurs se déplacent). Quelques cas extrêmes retiennent l'attention, à Roubion (canton de Saint

Sauveur) en 1910 les autorités municipales ne peuvent ouvrir le bureau de vote faute d'un nombre suffisant d'assesseurs et en 1913 dans quatre communes du canton de Villars l'ensemble des électeurs boudent les urnes.

La situation évolue quelque peu après la guerre. Pour les élections générales de 1919 le taux de participation de 70% est dépassé dans tous les cantons et atteint même 89,7% à Saint Etienne. Ils ne descendent ensuite jamais, sauf à Villars, au dessous de 60%.

Si comme le constate fort justement le sous-préfet de Puget-Théniers en 1886 « ces élections ne passionnent guère les populations et les électeurs habituellement, y prennent part sans empressement » quelles sont les causes d'une telle désaffection ?



Graphiques 3, 4 et 5 : comparaison des taux de participation aux élections cantonales et à celles du Conseil d'arrondissement (cantons de la série 1).

On peut incriminer le grand nombre de consultations électorales auxquelles les électeurs sont appelés à participer. Tous les six ans ils désignent leur représentant au Conseil général et au Conseil d'arrondissement et

tous les quatre ans choisissent leur député et leurs conseillers municipaux. A ces grands rendez-vous il convient d'ajouter la convocation du corps électoral pour des élections partielles dues au décès ou à la démission d'élu. C'est ainsi que les électeurs de Guillaumes ont dix occasions de prouver leur civisme au cours de la décennie 1880-1890 et que ceux de Saint Sauveur sont convoqués neuf fois aux urnes entre 1890 et 1900. Cette hypothèse résiste cependant mal à la comparaison avec les autres types de scrutins, en particulier avec ceux visant à désigner les conseillers généraux. En effet les taux de participation aux élections cantonales se révèlent supérieurs avec parfois comme à Villars un écart de plus de trente points.

La participation relativement faible des citoyens aux élections au Conseil d'arrondissement ne relèverait donc pas d'un manque d'adhésion des populations au processus démocratique mis en place par les autorités françaises mais serait plutôt un signe de maturité. Les électeurs dont certains éprouvent de vraies difficultés à se rendre dans les bureaux de vote soit parce que leur domicile est très éloigné soit parce que les travaux agricoles les occupent, réservent leur participation à des élections législatives qu'ils estiment plus importantes pour l'avenir du pays.

Le peu d'ardeur des électeurs à se rendre aux urnes est dû aussi à l'absence de véritable concurrence dans la course au mandat de conseiller d'arrondissement. Le sous-préfet en poste à Puget-Théniers en 1897 constate à propos d'une élection partielle à Saint Etienne, le peu d'entrain des candidats potentiels qui reculeraient devant la difficulté de faire campagne dans un pays montagneux et qui par la crainte de l'abstention se réserveraient pour un second tour « où la majorité relative suffit en tout état de cause à leur assurer le succès ». Entre 1873 et 1896 dans le canton de Roquesteron, Maurice Scoffier est réélu sans opposition à plusieurs reprises (47,3% de taux de participation), à Saint Etienne en 1880, la candidature du docteur Gente, sans concurrent, ne déplace que 41,3% du corps électoral et à Guillaumes, en 1889, 45,8% seulement des inscrits se rendent aux urnes pour réélire les conseillers sortants, le notaire Pellat et le docteur Ollivier, qui n'ont pas de rivaux. L'absence de passion électorale est confirmée entre autre par le petit nombre de protestations déposées après les scrutins et par le fait qu'à la suite de l'élection du notaire Pellat à Guillaumes (élection partielle de 1882) aucune réclamation n'ait été déposée alors que le sous-préfet estimait devoir faire connaître à son supérieur « que celui-ci [le notaire Pellat] n'était peut être pas éligible n'habitant l'arrondissement que depuis le mois d'août. »

A contrario quand la concurrence est vive les taux de participation augmentent, ainsi à Puget-Théniers où deux candidats s'affrontent en 1889, il atteint 76,7%. À Guillaumes en 1925 où quatre candidats se disputent les deux sièges en jeu, 71,6% des électeurs inscrits participent au scrutin.

Le zèle des électeurs est encore freiné par le peu d'importance politique accordée à des assemblées uniquement consultatives et par les rares compétences qui leur sont dévolues. En témoigne une lettre datée du 21 août 1886 du préfet des Alpes Maritimes adressée au ministre de l'Intérieur dans laquelle il constate que : « Si la question politique ne se pose pas pour les élections au Conseil général elle se pose bien moins pour celles des Conseils d'arrondissement dont on ne s'occupe nulle part... » et la profession de foi rédigée par les candidats Joseph Long et Martin Arnaud à l'intention des électeurs Guillaumoises dans laquelle ils déclarent avec lucidité « Les attributions que la loi a réservées à ces assemblées sont des plus limitées et il serait présomptueux de vouloir vous soumettre un programme économique dont la plus grande partie échapperait à notre attribution ».

Les documents, procès verbaux des opérations électorales ou rapports sur la situation politique, que les sous-préfets qui se succèdent à Puget-Théniers envoient à leurs supérieurs, permettent d'établir le profil socio-professionnel des candidats. À l'instar de Joseph Long et de Martin Arnaud, qui prétendent occuper « quelques modestes qu'elles soient » les fonctions de conseiller d'arrondissement, ces missives font état d'hommes capables, le plus souvent intelligents, dévoués à leur canton, qui travaillent en général en bonne intelligence avec l'administration et qui par leur emploi ou leur position familiale exercent une influence certaine sur leurs concitoyens. Ainsi sur trente cinq candidats ou élus dont l'activité professionnelle est établie, douze sont des hommes de loi (avocats, notaires, huissiers, greffiers ou juges de paix) et onze sont médecins, on dénombre encore cinq négociants et deux propriétaires et ce n'est qu'après la guerre que des salariés se portent candidats. Nombre d'élus, ou prétendants, sont titulaires d'un mandat de maire, c'est le cas dans le canton de Guillaumes d'Adolphe Durandy, puis de Joseph Long premiers magistrats du chef-lieu et de Martin Arnaud maire de Villeneuve d'Entraunes, de Raybaud-Papon¹ dans le canton de Puget-Théniers et de Maurice Scoffier dans celui de Roquestéron. Les maires Cossa (Saint Etienne), Filip (Saint Sauveur),



Vincent Filibert (Villars) André Ségur (Roure) ont aussi siégé au Conseil d'arrondissement. Ce personnel politique est relativement stable et rares sont les conseillers d'arrondissement qui à l'instar du docteur Paul Simon élu à Guillaumes en 1895 n'accomplissent qu'un seul mandat. Maurice Scoffier occupe le siège dévolu au canton de Roquestéron de 1877 à 1904, André Ségur est élu trois fois à Saint Sauveur de même que Louis Martini à Villars. À Guillaumes le notaire Pellat est élu en 1882 (élection partielle), 1883, 1889, 1895 et 1901, ses successeurs Long et Arnaud effectuent quatre mandats, le canton de Puget-Théniers est représenté à cinq reprises par l'huissier Viborel. Ces hommes ne considèrent pas leur mandat comme un tremplin vers le Conseil général et entretiennent, d'après l'administration, des relations correctes avec l'élu départemental de leur canton dont ils ne briguent pas le siège. Quand cela est le cas comme à Puget-Théniers l'élu d'arrondissement (le notaire Féraud) y perd une partie de son influence. Dans leurs rapports

les sous-préfets tentent de préciser la sensibilité politique des élus. Le fonctionnaire en poste en 1877 estime que le Conseil qui l'entoure est composé de sept conservateurs dont deux bonapartistes et de deux républicains modérés, son successeur considère, après les élections de 1895, que siègent près de lui huit républicains modérés et un rallié. Avec le renouvellement partiel de 1907 le Conseil est

composé, d'après le représentant de l'Etat, de quatre républicains de gauche et de cinq radicaux. Il ne s'agit pas là d'une appartenance politique déclarée mais d'un rapprochement avec des groupes qui à cette date se situent au centre de l'échiquier politique et il faut attendre les élections de 1937 pour que des candidats affichent une vraie étiquette partisane.

Ainsi se dessine l'image d'un personnel politique modéré, issu de la petite bourgeoisie locale et sans ambitions démesurées. Elus à une assemblée sans réels pouvoirs ces hommes semblent se satisfaire du rôle que définissent Joseph Long et Martin Arnaud quand ils s'adressent à leurs électeurs : être « auprès des autres corps élus, auprès des administrations, vos interprètes zélés pour faire satisfaire vos légitimes revendications ».

Christian Graille

¹ Elu au Conseil d'arrondissement en octobre 1871, il démissionne car il était déjà élu au Conseil général.

UNE AVENTURE INDUSTRIELLE DANS LES ALPES-MARITIMES : LES TRAMWAYS DEPARTEMENTAUX T.A.M.

Le département des Alpes-Maritimes a bénéficié dans l'entre-deux guerres d'un des réseaux de tramways les plus denses de France. Nulle part autant qu'ici cette technique a été autant employée, sur un espace géographique restreint, pour répondre à une telle variété de besoins. En un quart de siècle à peine, les routes du département se sont couvertes de plus de 350 kilomètres de lignes urbaines, suburbaines, interurbaines et d'antennes de pénétration montagnardes. Cette note a pour but de présenter la partie la plus méconnue de cet ensemble, le réseau des Tramways départementaux des Alpes-Maritimes dits TAM, qu'exploitait la compagnie des Chemins de fer du Sud de la France.

par les départements eux-mêmes, à des entreprises chargées de les construire et de les exploiter de la manière la plus économique possible.

Lorsque ces voies doivent emprunter la chaussée d'une route, sur la totalité ou une partie de leur parcours, elles entrent dans la catégorie des tramways. Pour le grand public, ce terme évoque des véhicules électriques affectés à une desserte urbaine, selon des horaires fréquents et un réseau plus ou moins dense. Mais pour l'administration française, ce moyen de transport peut aussi employer la traction vapeur, faire appel à des ouvrages d'art imposants, desservir par quelques navettes quotidiennes des zones rurales faiblement peuplées et mettre en circulation des convois de marchandises, la seule condition pour mériter le qualificatif de « tramway » étant que la voie soit posée, au moins en partie, sur une route.

Qu'en est-il dans les Alpes-Maritimes au tout début du XX^{ème} siècle ? La bordure littorale est desservie par l'artère Marseille - Vintimille des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) et par l'axe interurbain Antibes - Menton des Tramways de Nice et du Littoral (TNL). Vers l'intérieur s'enfoncent la ligne à voie métrique Nice - Meyrargues des Chemins de fer du Sud de la France (SF) et son embranchement La Manda - Puget-Théniers, en cours de prolongement vers Digne, ainsi que les antennes Cannes - Grasse du PLM et Nice - Contes des TNL.

Pour désenclaver les autres zones du département, encore tributaires des diligences et autres « pataches » hippomobiles, la formule du tramway va s'imposer aux élus et aux

techniciens dès les premiers débats du Conseil général sur ce thème, au printemps 1900. Dans de nombreux secteurs, les vallées sont si encaissées qu'une voie ferrée ne pourra y pénétrer qu'en utilisant la chaussée des routes péniblement entaillées entre la paroi abrupte et le lit du torrent. Par ailleurs, le dénivelé important des cours d'eau et leur débit suffisant font des Alpes-Maritimes un champ d'application idéal pour créer les usines hydro-électriques qui fourniront l'énergie nécessaire au nouveau mode de transport.



Coll. J.P. Faugué.

Pourquoi des tramways ?

Après la création du réseau de base des chemins de fer français, complété par le plan Freycinet de 1879, les deux décennies à cheval sur les XIX^{ème} et XX^{ème} siècles voient éclore les voies ferrées d'intérêt local. Il s'agit de lignes concédées non plus par l'Etat mais

La constitution du réseau départemental

Dès le début de l'année 1904, la commission des tramways du Conseil général, dont Ernest Lairolle est le rapporteur, définit un ensemble de lignes à construire qui est soumis à l'enquête d'utilité publique. Plutôt que de faire appel à un nouveau concessionnaire, l'assemblée départementale décide de s'adresser à des entreprises déjà présentes localement. Les lignes les plus proches du littoral sont donc concédées par convention du 26 juin 1904 à la compagnie TNL. Associée au constructeur



Sacoche pour la vente des billets. Coll. GECP.

américain Thomson-Houston¹, cette entreprise présente les garanties techniques nécessaires et l'expérience que lui confère l'exploitation des réseaux urbains de Nice, Monaco et Menton, de l'axe du littoral et de l'antenne de Contes. La concession départementale TNL comporte sept lignes, correspondant à des typologies bien différentes :

- Deux extensions de lignes existantes : Antibes - Cap-d'Antibes, Contes - Bendéjun ;
- Trois antennes se greffant sur des lignes existantes : Pont-Saint-Jean - Saint-Jean-Cap-Ferrat, Pont-de-Peille - La Grave-de-Peille, La Pointe-de-Contes - L'Escarène ;
- Deux longues lignes pénétrant dans l'arrière-pays : Nice - Levens et Menton - Sospel, celle-ci comportant de longues sections en site propre et des ouvrages d'art imposants qui vont l'apparenter à un véritable chemin de fer de montagne.

La deuxième partie du réseau départemental fait l'objet

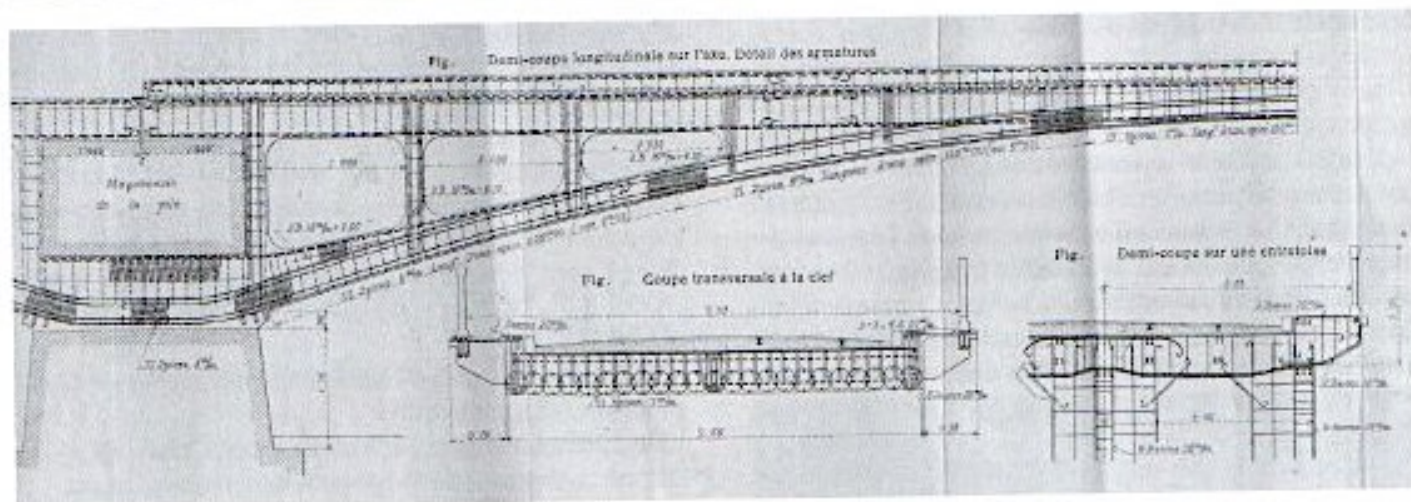
d'une convention en date du 31 janvier 1906 avec la compagnie du Sud-France. Contrairement aux TNL, elle n'a aucune expérience dans le domaine des tramways mais elle se déclare intéressée par ces sept autres lignes, car elles se greffent sur les axes Nice - Meyrargues et Nice - Digne (encore en construction) auxquels elles devraient fournir un apport de trafic appréciable. Ces lignes sont déclarées d'utilité publique le 10 février 1906, dans l'ordre de réalisation suivant :

- De la gare SF de La Vésubie à Saint-Martin-Vésubie (34 km, Vésubie) ;
- De Cagnes à la gare PLM de Grasse (23 km, tronç commun avec la ligne de Vence déduit) avec embranchement de Pré-du-Lac à la gare SF du Bar (3 km) ;
- De Cagnes à la gare SF de Vence (13 km) ;
- De la halte SF de La Mescla à Saint-Sauveur-sur-Tinée (24 km, Tinée) ;
- De la gare SF de Pont-de-Gueydan à Guillaumes (19 km, Haut-Var) ;
- De la halte SF du Pont-Charles-Albert à Roquestéron (29 km, Estéron) ;
- De la halte SF du Loup à Thorenc (23 km, Loup).

La convention de concession² impose une répartition complexe des dépenses entre l'autorité concédante et son exploitant. Ainsi, s'il paraît logique que les travaux d'infrastructures amortissables à long terme (plateforme, ouvrages d'art, élargissement des chaussées, sous-stations électriques, etc) soient à la charge du département et que les fournitures « consommables » (traverses, tirefonds, outillages, mobilier, etc) soient du ressort de la compagnie, pourquoi celle-ci doit-elle construire les bâtiments des gares et des dépôts ? Si les rails et leurs éclisses sont fournis par le département, pourquoi les aiguillages doivent-ils l'être par la compagnie ? Cette répartition pas toujours cohérente sera la source, de part et d'autre, d'économies aux conséquences parfois dramatiques et de maints litiges, tant pendant la construction que l'exploitation du réseau.

Des choix techniques originaux

Les études des tracés sont réalisées entre 1902 et 1906 par les Ponts et Chaussées des Alpes-Maritimes, sous la direction de l'ingénieur en chef Imbert. Les lignes de l'arrondissement de Grasse sont confiées à l'ingénieur ordinaire Pellegrin, celles de l'Estéron et du Haut-Var à l'ingénieur Trouche, celles de la Vésubie et de la Tinée à l'ingénieur Edouard Arnaud. Ces derniers axes comportent de nombreux ponts et viaducs, dont treize seront réalisés en béton armé.

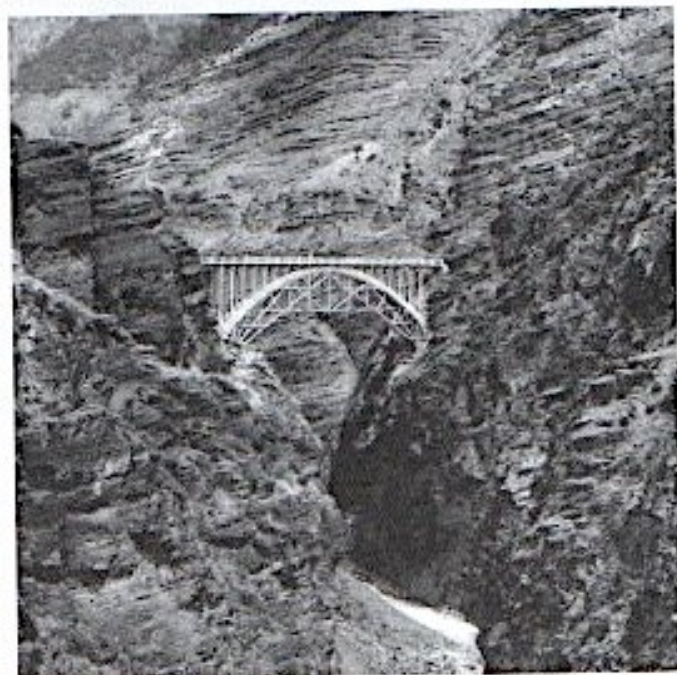


Cette technique, qui permet une mise en œuvre rapide et économique, se prête bien aux sites où l'implantation de piles intermédiaires en maçonnerie classique serait difficile ou impossible. L'usage du béton commence à se répandre, sous l'impulsion de la réglementation ministérielle de 1906 et de bureaux d'étude tels que Hennebique, Piketty ou Pelnard, Considère et Caquot, dont des concessionnaires exploitent les brevets dans la région niçoise. Pourtant, les applications du béton sur des ouvrages de chemin de fer restent encore exceptionnelles, surtout pour des ouvertures des ampieurs prévues dans les Alpes-Maritimes³ : arcs paraboliques de 45,50 m de Saint-Jean, du Cougnas 2 (Vésubie) et des Clues (Haut-Var), arc parabolique de 40 m de Clans et bow-string⁴ de 60 m de La Mescla (Tinée), arches surbaissées de 30,50 m formant le pont Charles-Albert long de 211,50 m (Estéron)... Cette application sur une aussi grande échelle fait donc l'objet des réserves de la compagnie du Sud, qui ne tient pas à assumer des frais d'entretien élevés si la tenue dans le temps du nouveau matériau ne s'avérait pas satisfaisante.

Une autre innovation technique est introduite par l'exploitant lui-même. Sur ses propres lignes Nice - Digne et Nice - Meyrargues, les communications de service entre les gares, sur lesquelles repose la sécurité de l'exploitation, sont assurées par télégraphe Bréguet. Le système est fiable mais il demande un certain délai pour l'émission, la réception et la retranscription des messages sur un cahier de dépêches. Les tramways vont donc bénéficier d'un moyen de communication plus moderne, chaque ligne étant dotée d'un réseau téléphonique reliant les gares qui ont un rôle dans la régulation du trafic. Ici également, la nouveauté du système alimente quelques craintes que ne vient certes par dissiper cet avertissement inquiétant du constructeur : « Etant donné la nature capricieuse des phénomènes d'induction et des décharges électriques,

nous ne pouvons donner une garantie absolue (...) au point de vue de la protection du personnel en cas d'accident. »⁵

Le dernier domaine où les Tramways des Alpes-Maritimes vont faire figure de pionniers est celui de la traction électrique. Autant les lignes concédées à la compagnie TNL peuvent être électrifiées en courant continu à basse tension de 550 volts, comme le réseau préexistant, autant les nouvelles lignes de la compagnie du Sud vont servir de champ d'expérimentation au courant alternatif, susceptible d'apporter de substantielles économies de construction et d'entretien. Après comparaison des avantages respectifs du triphasé et du monophasé,



Armature en béton armé du pont Charles-Albert. Annales des Ponts et Chaussées, 1913. ADAM.
Pont de la Mariée en construction, 1912. Coll. GECP.
Page droite :
Gare de Saint-Martin-Vésubie, 1931. © P. Marescot, coll. J.L. Rochaix.

cette dernière formule est retenue, avec emploi d'une tension de 6600 volts à la fréquence de 25 hertz qui est alors celle du réseau de distribution industriel dans le sud-est de la France. Une convention est signée avec l'Énergie électrique du Littoral méditerranéen (EELM) pour la fourniture d'énergie depuis ses usines de La Mescla et du Loup.

La compagnie du Sud, qui doit fournir le matériel roulant, va pallier son inexpérience en matière de traction électrique en faisant appel à l'un de ses fournisseurs attirés de locomotives, la Société alsacienne de Constructions mécaniques (SACM)⁹. Celle-ci produira les équipements électriques des quarante motrices du réseau des Alpes-Maritimes, dont la firme Decauville fournit les caisses et châssis ainsi que trente-deux remorques à voyageurs et quatre-vingt trois wagons à marchandises.

La construction des premières lignes

Les chantiers débutent dès la fin de l'année 1906 sur la ligne de la Vésubie et en 1907 sur celles de Grasse, Vence, la Tinée et le Loup.

Le gros-oeuvre de la ligne de la Vésubie étant achevé dès l'été 1909, sous la pression des élus et de la population,

le département décide de l'ouvrir au plus vite, même si les installations électriques et les automotrices ne sont pas encore livrées. Trois locomotives à vapeur sont prises en location et une exploitation provisoire débute le 15 septembre 1909 avec ce mode de traction, suivie d'une inauguration officielle le 19. Mais les machines et la voie présentent des défauts, au point que quatre déraillements ont lieu ce jour-là, bloquant pour la nuit dans le hameau du Suquet une partie des invités qui redescendaient à Nice ! Ce n'est qu'un an plus tard, le 31 octobre 1910 que la traction électrique entrera enfin en service. La ligne de la Vésubie est la plus longue du réseau TAM, avec ses 34,102 km, et aussi la plus haute puisque son terminus atteint 956 m d'altitude à Saint-Martin. Elle compte vingt-neuf ponts et viaducs, quatre tunnels, et dessert huit stations. Avant 1914, elle est desservie par cinq trains quotidiens La Vésubie - Saint-Martin-Vésubie.

Pendant ce temps, les travaux du groupe de lignes de Cagnes ont bien progressé et les premiers essais de traction électrique ont lieu en mars 1910. Le tronçon Pré-du-Lac - Grasse-Cours est mis en service le 2 avril 1910, suivi de Grasse-Cours - Grasse-PLM le 1^{er} mars 1911, Cagnes - Pré-du-Lac et Cagnes - Vence le 30 décembre 1911. Au départ de Cagnes, les lignes



de Vence et de Grasse sont en tronc commun sur 1,600 km jusqu'à la halte de Villeneuve-Jonction. Là se séparent la branche de Vence (10,689 km, sept ponts et viaducs, trois stations et onze arrêts) et celle de Grasse (23,373 km, un pont, deux viaducs, un tunnel, dix stations et vingt-huit arrêts). L'antenne Pré-du-Lac - Le Bar, longue de 3,186 km et desservant deux arrêts intermédiaires, complète cet ensemble le 1^{er} septembre 1912. Ces lignes, qui sillonnent des zones à forte densité de population, sont mieux desservies que celles de l'arrière-pays : de cinq à neuf trains quotidiens Cagnes - Vence, six Cagnes - Grasse, quatre Le Bar - Grasse et deux Pré-du-Lac - Grasse, dont certains descendent du Cours à la Gare PLM.

La ligne de la Tinée, longue de 23,798 km, comporte douze ponts et viaducs, cinq tunnels et galeries, six stations et sept arrêts. Elle est en grande partie achevée en 1911, mais la question du raccordement

portée de 60 m, exceptionnelle pour l'époque. Le début de l'exploitation, le 15 avril 1912, passe quasiment inaperçu, éclipsé par le naufrage du « Titanic » qui a eu lieu la nuit précédente... La ligne est desservie par quatre trains quotidiens La Tinée - Saint-Sauveur-sur-Tinée.

La ligne du Loup, dont l'incorporation au programme des tramways départementaux a été motivée par la grande activité touristique de la station climatique de Thorenc, devrait atteindre 1160 m d'altitude. Dès les premiers terrassements entrepris à proximité du pont du Loup en novembre 1907, un glissement de terrain ensevelit l'entrepreneur Paul Faraut et ses vingt ouvriers. Les travaux sont suspendus et les crédits disponibles affectés à l'achèvement des autres lignes, jusqu'à ce que le Conseil général décide en 1912 d'ajourner ce chantier jusqu'à nouvel avis...



Photo Couvlin - Nice

368. SAINT-MARTIN-VÉSUBIE — La Gare

Coll. GECP.

à la ligne Nice - Digne en retarde l'ouverture. Le site de la bifurcation de La Mescla étant trop étriqué pour y effectuer la correspondance avec l'axe principal, celui-ci est électrifié jusqu'à la gare baptisée « La Tinée », près de 3 km en aval. Les tramways partiront donc de cette gare et traverseront le pont métallique Eiffel puis le long tunnel de La Mescla, avant de bifurquer vers la vallée de la Tinée sur un pont en bow-string d'une

L'achèvement du réseau

Les premières années d'exploitation des TAM s'avèrent très mouvementées. Le bien-fondé des choix techniques les plus audacieux, tels que le béton armé et le courant monophasé, est confirmé. Par contre, les économies réalisées par le département et la compagnie sur les fournitures leur incombant, pénaliseront l'exploitation

du tramway pendant toute son existence. Les talus insuffisamment protégés s'effondrent aux premières intempéries, la voie posée sans traverses se déforme rapidement, les courbes trop serrées et les déclivités excessives provoquent déraillements et dérives de trains, avec des conséquences parfois mortelles comme le 2 juillet 1911 lorsqu'un tramway tombe dans la Vésubie au Cros d'Utelle...

Malgré l'indéniable réputation des constructeurs du matériel roulant, leur inexpérience en matière de traction électrique et les économies recherchées par la compagnie affectent les motrices de graves défauts. L'empattement trop court des essieux nuit à leur stabilité, la puissance des moteurs et des organes de freinage est largement insuffisante et les sablières sont inefficaces à garantir l'adhérence par temps humide sur les fortes pentes. Car pour limiter les terrassements et éviter de rectifier le profil des routes sur de trop grandes longueurs, les Ponts et Chaussées ont souvent dépassé la déclivité limite de 60 millimètres par mètre prévue au cahier des charges. Sur les lignes de Grasse et de la Vésubie, des valeurs jusqu'à 72 et 74 millimètres par mètre sont appliquées, qui causeront de nombreux accidents⁷. Une confirmation tragique est apportée le 17 septembre 1913 lorsqu'un train Grasse - Cagnes part en dérive entre Roquefort et Villeneuve-Loubet pour s'écraser au pied d'un viaduc, causant dix-neuf morts.

Tandis que ces péripéties entraînent de violentes polémiques entre la presse, les élus et la population, les travaux commencés en 1909 progressent sur les lignes du Haut-Var et de l'Estéron. En 1914, les voies sont posées mais leur mise en service est différée. Pour le Haut-Var la ligne d'alimentation électrique qui doit relier l'usine de La Mescla à Pont-de-Gueydan reste à poser, tandis que pour l'Estéron les modalités du raccordement à la ligne Nice - Digne au Pont-Charles-Albert ne sont toujours pas approuvées par le ministère des Travaux Publics. Bientôt la déclaration de guerre éloigne des chantiers les ouvriers mobilisés. Les matériaux nécessaires à l'électrification, dont certains proviennent de l'étranger, ne sont plus approvisionnés, tandis que six motrices neuves à bogies reçues pendant l'hiver 1913-14 ne peuvent être mises en service : leur constructeur, les ateliers belges de Nivelles, se trouve en territoire occupé, tandis que la succursale du fournisseur de l'équipement électrique, la firme allemande Siemens, est placée sous séquestre !

Après les hostilités, le réseau se remet difficilement des restrictions d'entretien, de l'augmentation des salaires et du prix des matières, alors que les premiers autocars

et camions commencent à concurrencer le tramway. Le 31 mai 1921, le tronçon Grasse-Cours - Grasse-PLM est fermé au bout de dix ans d'activité au cours desquels il n'a jamais pu lutter contre le funiculaire, plus rapide, reliant ces deux points. Pourtant le réseau n'est pas encore complet, et le 29 juillet 1923 la ligne du Haut-Var est mise en service. Longue de 19,120 km, elle comporte vingt-trois tunnels et galeries (dont vingt-deux concentrés sur moins de 5 km dans les gorges du Var), dix-sept ponts, un grand viaduc en béton sur le Var (surnommé « pont du Saut de la Mariée » suite à un fait divers tragique) et six stations. Malgré son intérêt touristique exceptionnel pour la découverte des gorges de schiste rouge de Daluis, la ligne n'est desservie que par deux trains quotidiens Pont-de-Gueydan - Guillaumes, minimum prévu au cahier des charges.

Enfin, la ligne de l'Estéron est ouverte à son tour le 1er octobre 1924, portant le réseau TAM à son extension maximale de 145 km. Longue de 28,833 km, cette dernière branche compte trois tunnels, six ponts et sept stations, que desservent chaque jour deux trains Pont-Charles-Albert - Roquestéron. Trois mois plus tard, la compagnie du Sud change sa raison sociale en compagnie des Chemins de fer de la Provence (CP), à un moment où le déficit s'accroît et où des accidents spectaculaires vont encore jeter le discrédit sur les tramways départementaux.

Une existence éphémère

Tandis qu'intempéries, pannes et accidents continuent à s'acharner sur le réseau, la concurrence routière s'acharne de plus belle. De petits entrepreneurs privés, ne possédant parfois qu'un ou deux véhicules qu'ils conduisent et entretiennent eux mêmes, parviennent à assurer un service rapide et peu coûteux sans subir les lourdeurs de la réglementation ni les charges d'entretien des routes. Mais dès que les tonnages à transporter sont conséquents, le tramway montre sa supériorité. A partir de 1925, il doit louer deux locomotives à vapeur pour acheminer sur la ligne de la Tinée les outillages et les matériaux nécessaires à la construction de l'usine hydroélectrique du Bancairon. Ce trafic vient s'ajouter à ceux du bois sur la Vésubie et la Tinée, du lait sur ces deux lignes et celle du Haut Var, des produits agricoles et des fleurs pour les parfumeries grassoises sur le réseau de Vence et Grasse. Pendant l'été 1926, un train express Nice - La Tinée avec voiture-restaurant est mis en marche par les CP pour offrir des correspondances attrayantes entre Nice et les vallées desservies par les tramways.

Mais en novembre 1926 le glissement de terrain qui ensevelit une partie du village de Roquebillière

intercepte durablement la ligne de la Vésubie. Celle-ci ne sera rétablie qu'en septembre 1928, pour être presque aussitôt coupée à nouveau par un éboulement au quartier de La Muselle. Elle continue à fonctionner avec un transbordement, mais ces aléas l'ont privée de l'essentiel de ses trafics, repris par les transporteurs routiers. Sous l'influence de ces derniers, le conseil général finit par décider la suppression des lignes les plus déficitaires : celles de la Vésubie et de l'Estéron le 15 avril 1929, puis celles du Haut-Var, de Grasse et du Var le 15 mai suivant.

La ligne de la Tinée bénéficie d'un sursis justifié par les importants tonnages de marchandises à destination du chantier du Bancairon mais, une fois celui-ci terminé et comme la crise économique submerge l'Europe, elle n'échappe pas à la fermeture qui a lieu le 30 juin 1931. Désormais la majorité de l'assemblée départementale est convaincue des avantages du transport routier et la ligne Cagnes - Vence disparaît la dernière le 31 décembre 1932.

Souvent décrié et moqué par la presse contemporaine, le réseau des Tramways des Alpes-Maritimes a connu une carrière très éphémère : vingt-et-un ans pour la ligne de Vence, vingt pour la Vésubie, dix-neuf pour la Tinée et Grasse, moins de six pour le Haut-Var et à peine plus de quatre pour l'Estéron !

Les TAM ont pourtant rendu des services considérables à la population et à l'économie locale, tant dans l'arrondissement de Grasse que dans les vallées du haut-pays, avec un trafic annuel qui a atteint près de 450.000 voyageurs en 1914 et 32.000 t de marchandises une douzaine d'années plus tard. En avance sur leur temps, ils ont permis l'élargissement des routes et l'expérimentation de techniques aujourd'hui largement répandues, tant dans le génie civil (le béton armé) que dans la traction ferroviaire (le courant monophasé à fréquence industrielle, qui alimente entre autres les lignes TGV). Mais au lieu de se concentrer sur quelques axes où le trafic potentiel justifiait la technique ferroviaire, les élus départementaux ont voulu en faire bénéficier le maximum de cantons, quitte à alourdir l'ensemble de branches qui seraient forcément déficitaires comme celles du Haut-Var, de l'Estéron, sans parler de celle du Loup dont la réalisation a avorté. Dès sa conception, le réseau portait ainsi les germes de sa disparition...

José BANAUDO
Vice-président du Groupe d'Etude
pour les Chemins de fer de Provence.



LE TRAMWAY DE SAINT-MARTIN-VESUBIE TOMBE DANS UN TORRENT

Le *Petit Parisien* du 19 juillet 1911 relate le premier accident mortel du réseau. Coll. AMONT.

(1 et 6) La Société alsacienne et Thomson, fournisseurs des TAM et des TNL, fusionneront en 1928 au sein de la nouvelle société Als-Thom, devenue par la suite Alstom puis Alstom. Aujourd'hui celle-ci produit, entre autres, les rames du TGV et les tramways « Citadis » du nouveau tramway niçois.

(2) Préfecture des Alpes-Maritimes, « Tramways départementaux. Conventions », Typographie Ventre, Nice, 1914 (Archives du GECP).

(3) James Boudet, « Viaduc de Saint-Jean-la-Rivière », « Viaduc de Lantosque », « Pont de Plan-du-Var », « Pont du Suquet », « Pont sur le Var à La Mescla », articles publiés dans les *Nouvelles Annales de la Construction*, Paris, 1910, 1911 et 1912.

(4) « Bow-string » : corde d'arc en anglais. Ce terme désigne un pont dont le tablier, supportant une chaussée routière ou une voie ferrée, est encastré dans une structure portante en forme d'arc.

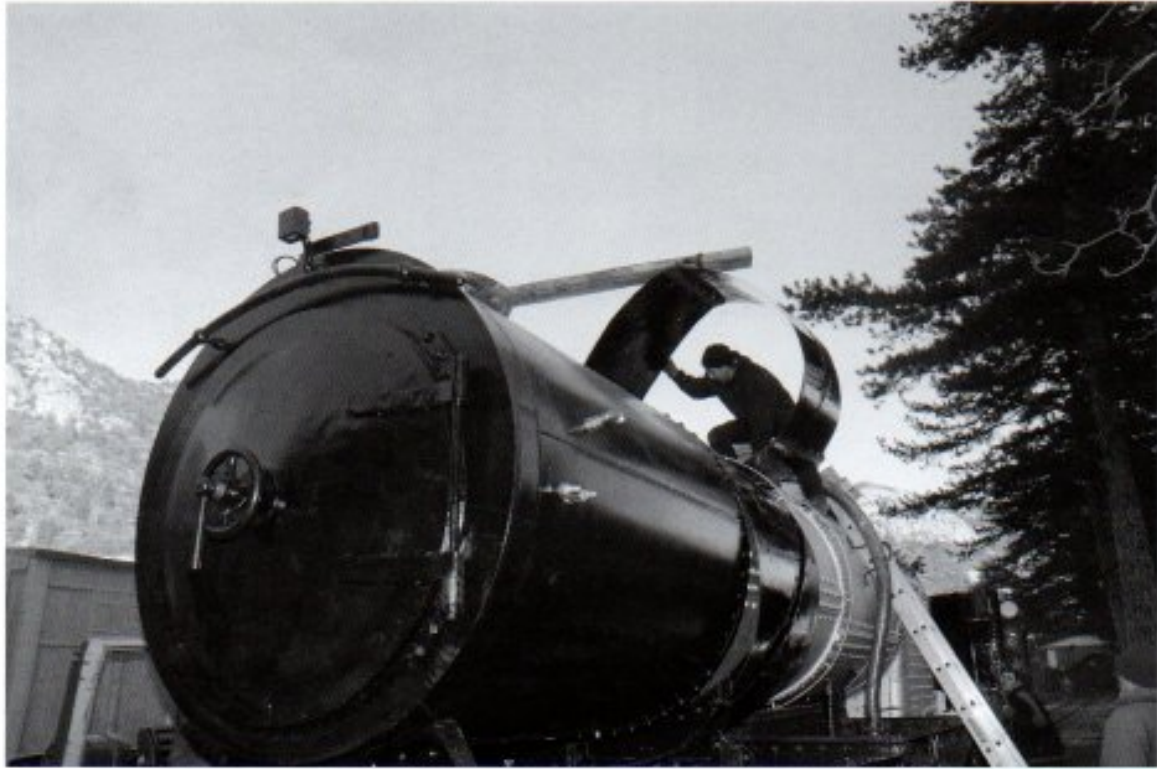
(5) Notice de la Société Industrielle des Téléphones, 1910 (Archives du GECP).

(7) Des déclivités aussi fortes se rencontrent sur de nombreux chemins de fer et tramways de montagne en Suisse, en Autriche et en Italie, mais dès l'origine les matériels circulant sur ces lignes ont bénéficié d'équipements de traction et de freinage plus largement dimensionnés.

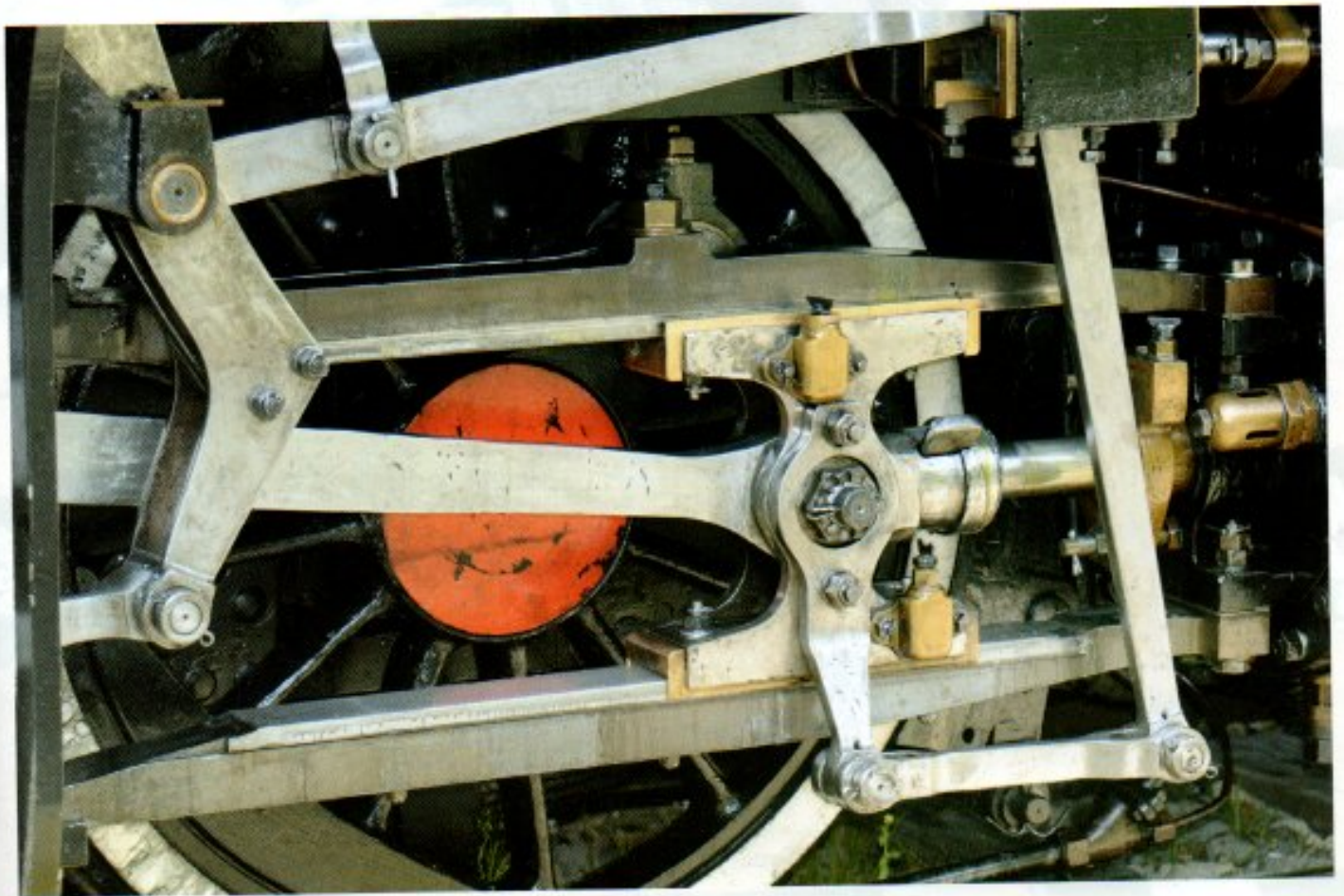
Pour en savoir plus :
José Banaudo, « Le tram des vallées », Editions du Cabri, Breil-sur-Roya, 2003.

RAPHAËL SANT

Membre passionné du Groupe d'Etudes des Chemins de fer de Provence, Raphaël Sant nous offre ce portfolio sur les locomotives du GECP et leurs fervents gardiens.







UNE DYNASTIE À L'ÉPREUVE DES FLAMMES : LES BROUCHIER

Joseph Antoine Brouchier (1798-1874) menuisier de son état, réside à Sausses au début de sa carrière. Il semble qu'en 1840 à la naissance de Casimir¹, il soit déjà installé à Puget-Thénières. A cette date l'atelier familial se trouve au quartier de la Clue, au dessus du moulin à huile qu'a fait construire Blanc du Collet². Le canal de 400 m de long, ayant une prise d'eau sur la Roudoule actionne une roue verticale qui assure l'entraînement d'une scie à bois d'une puissance de 9 CV³. Casimir succède à son père et agrandit l'entreprise. Ses initiales figurent d'ailleurs sur la clé de voûte dominant la porte d'entrée de l'atelier. Les noyers, encore nombreux dans la région, lui assurent une production de qualité⁴ et rentable. Il réside dans le village à l'autre extrémité de la rue qui finit par porter son nom à partir de 1931⁵. Comme d'autres notables, il a acquis une partie de l'ancien couvent des Augustins pour en faire sa demeure. Fier de son succès, il fait figurer son monogramme sur une grille de balcon. Mais son ambition ne s'arrête pas là.

A la fin du XIXe siècle, l'essor industriel de Casimir Brouchier est fulgurant. Rapidement, il aménage un entrepôt de vente au coeur de Nice, 33 avenue Notre-Dame. Il s'enrichit en meublant notamment la clientèle de villégiature et la plupart des établissements hôteliers qui se multiplient sur le littoral. En 1897, les forêts à l'ubac du Gourdan ne suffisent plus. Les quantités de bois nécessaires augmentent constamment et Casimir prospecte à Beuil. Il achète un lot de « cinq cents plantes » de sapin uniquement pour faire un essai afin de déterminer si le transport ne coûte pas plus que ne vaut le bois. Dans le cas contraire, il s'engage à acheter des lots beaucoup plus importants⁶. L'entrepreneur, qualifié parfois d'exploitant forestier⁷ pratique également des coupes dans les forêts de Besseuges, de St Pierre, d'Entrevaux et d'Annot.

En 1906, il fait construire l'usine du Sarret sur la rive droite du Var, avec un canal de plus d'un kilomètre pour actionner une turbine électrique qui entraîne une partie de ses machines et assure l'éclairage public pugétois ainsi que celui de quelques notables⁸. Parallèlement,

il sollicite un architecte pour réaliser sa demeure à côté de l'usine. Casimir ne va cependant pas profiter de sa splendide bâtisse et décède l'année où elle est achevée, en 1909.

L'usine du Sarret va progressivement employer jusqu'à 200 ouvriers répartis entre jour et nuit, en 1910. La fabrique est qualifiée de moderne, car le bois y est transformé de la coupe jusqu'au vernissage des meubles. Cependant trois incendies frappèrent l'Usine Brouchier. On ne se sait rien du premier, si ce n'est qu'il ne nuit pas à la marche de l'usine. Le second fut un feu ravageur d'une grande ampleur qui n'épargna rien. Les quatre constructions qui composaient l'usine furent détruites en moins d'une heure. Le soir du 9 novembre 1910, vers 19h10, le feu se déclara dans le bâtiment

central où se trouvait la dynamo-électrique et embrasa le stock de bois dont le montant était évalué à 150 000 francs. L'action concertée des gendarmes de Puget-Thénières et de la 112e brigade d'Entrevaux équipée d'une pompe plus performante n'y put rien. Seule la villa, vidée précipitamment de ses meubles échappa au sinistre, bien que léchée par les flammes⁹.

Conscient de la catastrophe tant pour la famille Brouchier que pour l'économie pugétoise, le Conseil municipal décida de venir en aide à la veuve de l'entrepreneur et à son fils Marius. Il mit à disposition une partie des terrains de l'hôpital Bischoffsheim pour y construire

des baraquements en attendant la reconstruction de l'usine. Par cette mesure, il espérait limiter le chômage. Les conseillers votèrent même une aide de 200 francs en faveur de quelques ouvriers sans ressources.

Deux ouvriers plus inventifs, messieurs Pedrazzi et Piazza en profitèrent pour concevoir un aéroplane à quatre ailes légèrement superposées, baptisé « l'idéal de l'air ». Ils l'équipèrent d'un parachute de leur conception et ayant du flair, ils imaginèrent même d'adapter un système de « lance torpilles » pour combattre aussi bien sur terre que contre les dirigeables¹⁰.

Marius Brouchier, conscient de ce que le sort de 100 familles pugétoises repose entre ses mains, finit par dénicher une vieille fabrique désaffectée au vallon des fleurs à Nice pour relancer son activité.

L'entreprise pugétoise fut reconstruite et réintégra les





A gauche : Casimir Brouchier mène l'essor industriel de l'entreprise familiale.
Ci-dessus : l'entrepôt du 33 avenue Notre-Dame à Nice.
Ci-dessous : Marius Brouchier entouré d'employés.
Archives famille Brouchier.



salariés. La prospérité revient et Marius achète un immeuble 17 bd Clemenceau à Nice. Avec ses frères et ses sœurs, il gère l'entreprise familiale. Françoise tient le dépôt Avenue Notre Dame et Auguste le magasin acheté en 1908 avenue de la gare (actuellement Jean Médecin).



Pierre succède progressivement à Marius qui se consacre de plus en plus à son verger. La famille réside entre Puget-Théniers l'été et Nice le restant de l'année. Pierre fait régulièrement des allers/retours pour gérer l'entreprise et il lui arrive encore de faire des livraisons. Si la production de mobilier classique perdure, un architecte est recruté pour réaliser des meubles contemporains. Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'entreprise modifie son activité. Les femmes pugétoises contribuent à l'effort de guerre en posant des charnières sur les caisses de munitions¹¹ alors que Pierre est mobilisé comme adjudant dans le 94e régiment d'artillerie de Montagne jusqu'en juillet 1940¹². Pour éviter les réquisitions, une automobile est dissimulée derrière des rouleaux de placage.

Le 3 mai 1944, les efforts de la famille sont une nouvelle fois anéantis. Ce jour là deux officiers allemands sont abattus dans une grange abandonnée où sont cachées

des armes, au Breuil, non loin de Puget-Théniers. L'armée allemande choisit d'exercer ses représailles dans le village. Soixante hommes sont raflés. Dix d'entre eux sont désignés pour être fusillés publiquement. Ces derniers échappent à la mort grâce à l'intervention de l'Adjudant chef Rémond, qui sera également déporté. Les cercueils des soldats sont fabriqués dans l'usine de meubles que la Wehrmacht incendie par vengeance¹³. Les autres fleurons industriels pugétois qu'étaient la tannerie et la fabrique de pâtes sont également endommagés ce jour là.

Après guerre, une société à responsabilité limitée, comptant 380 parts est constituée. Le siège social est établi 41 avenue de la Victoire à Nice. Un industriel lyonnais, Edmond Burin et un niçois Maurice Saulnier s'associent aux membres de la famille pour relancer l'entreprise. En 1948, les efforts de l'entrepreneur et de ses ouvriers sont récompensés. Plusieurs d'entre eux obtiennent la médaille du travail¹⁴.

En 1951, l'usine du Sarret et sa succursale de Nice sont vendues à M. Poirier et en 1958, le Conseil municipal annonce la réouverture de l'usine de meubles. A cette occasion un banquet de 150 couverts est offert par le nouvel entrepreneur du Vieux Chêne. Paternaliste, l'entrepreneur, spécialisé dans la literie, fait construire un grand immeuble communément appelé « Blanche Neige » où pouvaient loger les employés. Au building ont succédé les structures architecturales cubiques de la nouvelle gendarmerie. Un déboire électoral local, devait conduire M. Poirier, vexé, à abandonner son activité à Puget-Théniers. Depuis le bâtiment industriel, qui a accueilli un temps la jeunesse pugétoise se dégrade inexorablement en attendant tel le phénix de renaître de ses cendres.

Philippe Thomassin,
Avec l'aide de la famille Brouchier que je remercie.





Page de gauche :

- > Pierre Brouchier succédant à Marius.
- > Débardage dans les forêts d'Entrevaux.

Ci-dessus :

- > Le lendemain de l'incendie qui s'est déclaré le 9 novembre 1910. Le feu n'a rien épargné à l'exception de la maison achevée un an auparavant. Cette maison est toujours visible à Puget-Théniers.

Photo pour le journal l'Eclairneur.

- Ci-dessous, le chiffre «CB 1909» en imposte d'une porte de jardin de la villa. Un autre est visible dans Puget-Théniers sur le balcon d'une maison, face à la salle des fêtes.

Archive famille Brouchier.

- ¹ « Marius Casimir » sur le registre des naissances.
- ² Blanc du Collet a fait construire un moulin à huile, et un second moulin à farine dans l'écurie adjacente achetée à M. Brouchier. Convention entre Blanc du Collet, Joseph Peyron et Joseph Mélan maçon pour la construction d'un moulin à huile. 1er janvier 1841.
- ³ Statistique des forces motrices hydrauliques (canton de Puget-Théniers) février 1899.
- ⁴ Ne dit-on pas qu'à Auvare existait le plus grand noyer du monde ?
- ⁵ Le 26 mai 1931, le maire en remerciement au bienfaiteur du village demande le changement de nom.
- ⁶ Lettre du 31 mai 1897 au maire de Beuil.
- ⁷ Un ouvrage lui appartenant que nous a confié la famille Brouchier, traite du cubage des bois.
- ⁸ Une quittance à en-tête de l'usine adressée à M. Baréty en 1923 atteste d'une fourniture de courant correspondant à 250 hwt.
- ⁹ Eclairneur de Nice du 10 novembre 1910.
- ¹⁰ Petit niçois du 8 décembre 1910.
- ¹¹ Albano Anthony, Puget se raconte, éd. ACPP, 2008, p. 39.
- ¹² Fiche de démobilisation de Pierre Brouchier, 15 juillet 1940.
- ¹³ L'Ergot « La terreur à Puget-Théniers, août 1944 ».
- ¹⁴ La Montagne : 18 novembre 1948.



LE MOULIN À HUILE DU SITE INDUSTRIEL DE VILLARS-SUR-VAR

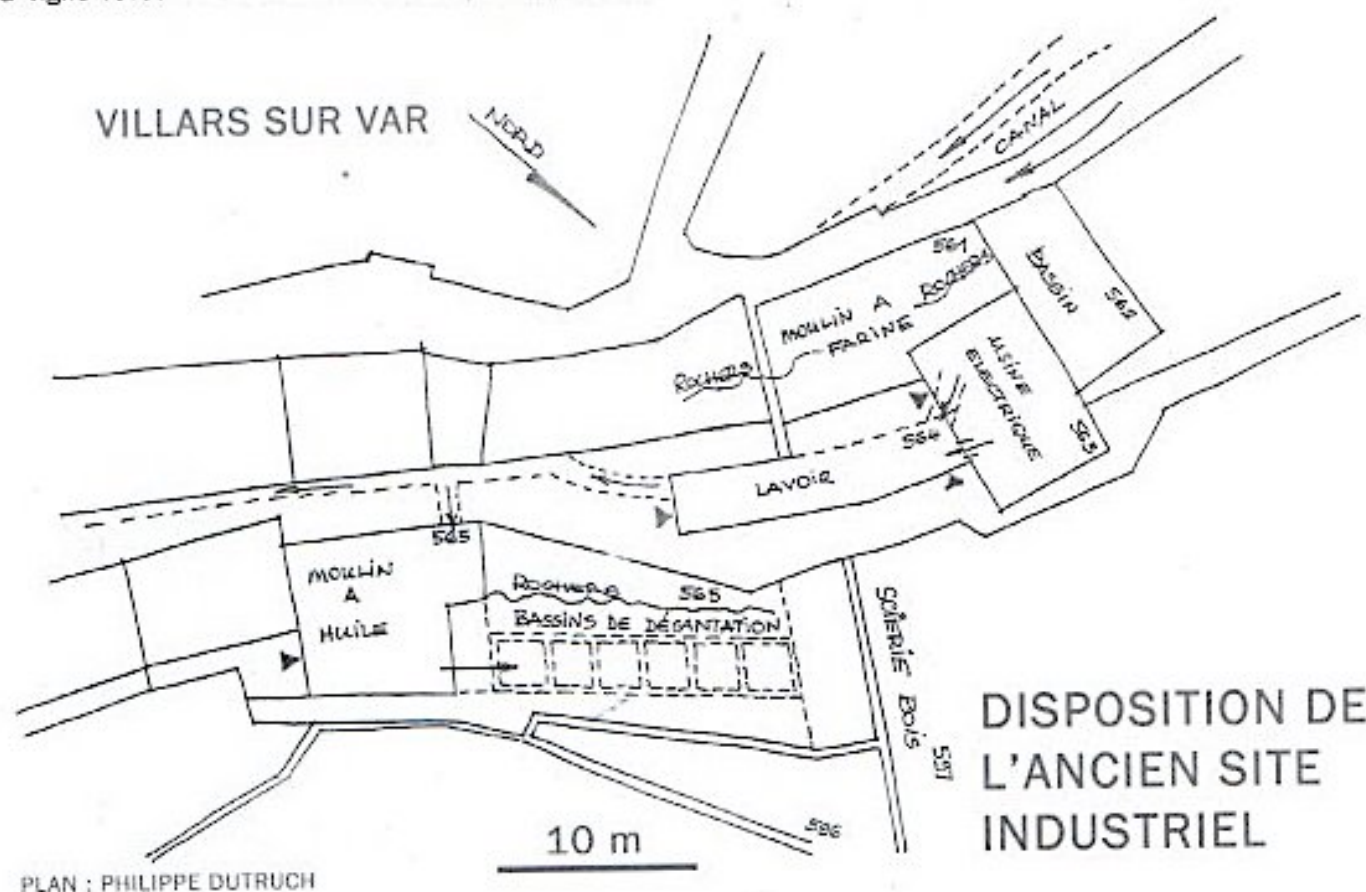
« C'était l'époque où comparer l'huile de maison à maison était la grosse affaire de tout le trimestre ».

Giono évoque à son pays de Manosque dans les années 1900. Mais cette phrase reflète bien la fierté que l'on tirait de ses oliviers et de son huile, fierté qui poussait le client du moulinier à regarder au plus près la façon dont il triturait ses olives. Et quand le client repartait avec ses bombonnes, sans doute se disait-il : il n'a pas pressé bien fort... C'était là suspicion caricaturale et emblématique qui régnait parfois entre propriétaire et moulinier. On peut la lire encore chez Giono dans *Arcadie... Arcadie...* avec beaucoup de saveur. Ce n'est pas une référence très scientifique, certes ! Mais après tout, elle illustre bien que l'huile était précieuse et enviée à celui qui savait tailler ses arbres, ramasser ses olives et ne pas trop les faire attendre, afin de prévenir tout risque de fermentation et par conséquent d'oxydation de l'huile. L'olivier est un monde, une part de rêve, un signe sage et prestigieux. Et si l'élevage de la vigne revêt les mêmes caractéristiques, la culture

de l'olivier porte les couleurs méditerranéennes. Il y a de la passion dans ce petit fruit. Mais cette image est d'Epinal ! L'olivier pouvait aussi bien constituer la principale source de revenus, d'un rendement incertain à cause du climat dans la vallée.

A Villars-sur-Var, on comptait quatre moulins, ou, dirons-nous plutôt quatre sites. En effet, il reste à étudier l'ensemble de ces moulins pour savoir s'ils ont fonctionné simultanément. Un premier moulin à huile privé se situait dans le quartier du Pontillard, dans le vallon à l'Est du village. Pierre Carletti, appelé Pierrot, dit ne jamais l'avoir vu fonctionner². Le second moulin à huile, communal, était situé derrière le chevet de l'église. Il est occupé désormais par un gîte communal. Le moulin à farine communal, était quant à lui intégré au site industriel au nord du village tout comme le moulin à huile privé qui nous intéresse ici. Le moulin Carletti fut le dernier à fonctionner à Villars-sur-Var, jusqu'en 1970, soit 90 ans après sa construction. Après maintes vicissitudes, il a été racheté en 2002 par la mairie, grâce à un engagement passionné de la population et des amateurs de moulins pour sa sauvegarde et sa restauration. En août 2010, le moulin était rétabli et proposé à la visite.

De 1951, année de son mariage, à 1970, Pierrot, le





e. VILLARS-de-VAR (A.M.) — Le Moulin et le Lavoir

moulinier, a assuré le fonctionnement du moulin cédé par son beau-père. Il avait près de trente ans quand il a commencé, succédant à M. Borelli. Moulinier n'est pas une activité permanente ! Le moulin tournait tout le temps de la cueillette, pendant quatre mois environ, de novembre à février. Le reste de l'année, Pierre Carletti travaillait aux Ponts et Chaussées. Pour le moulinier, *battre le fer tant qu'il est chaud* signifie triturer les olives avant qu'elles ne surchauffent ou plus exactement fermentent. Ceci amenait M. Carletti à se faire aider et à être debout, les jours de gros arrivages, de quatre heures à minuit ! Il commençait par chauffer le moulin et terminait par un nettoyage. Paul Raybaut² écrit que le premier client arrivé faisait les frais de la saturation en huile, à différentes étapes, du matériel. Il perdait ainsi une certaine quantité d'huile mais était garanti de ne pas la voir éventuellement gâtée par l'huile de son prédécesseur, qui plus est, si elle était issue de mauvaises olives, d'où l'importance d'un nettoyage soigné. De même, à la fin de la saison, le moulin devait subir un nettoyage scrupuleux, car d'une année sur l'autre, les installations, les outils et les instruments pouvaient se voir irrémédiablement imprégnés de mauvais résidus.

En visitant le moulin, on peut voir sur le poteau central

une affichette écrite à la main :

« Tarif 1961.

Mouture³ d'une charge de 100 kg : 1,5 L d'huile ou 700 F. Le client peut emporter ses grignons ».

Le broyage d'une charge de 100 kg correspond à une « piste ». Le mot piste désigne à la fois la cuve où tourne la meule pour le broyage des fruits et le volume qu'elle peut en accueillir pour une trituration. Le rendement de 15 à 20 % situe le tarif à une hauteur de 10 % de la production. Mais Pierre Carletti explique par exemple que pour les olives provenant du quartier accidenté du Vignal, au nord-ouest du village à la limite acceptable d'altitude pour des oliviers, le rendement pouvait être de 12 L pour une charge, alors qu'il pouvait en obtenir 20 L pour des fruits d'autres provenances⁴ (les oliviers de Villars sont des Cailletiers). Par ailleurs, le moulinier nous précise qu'un petit client qui venait avec l'équivalent de 100 kg d'olives se voyait bien souvent exonéré de toute contribution. Et quand l'huile était mauvaise, il était payé en savons !

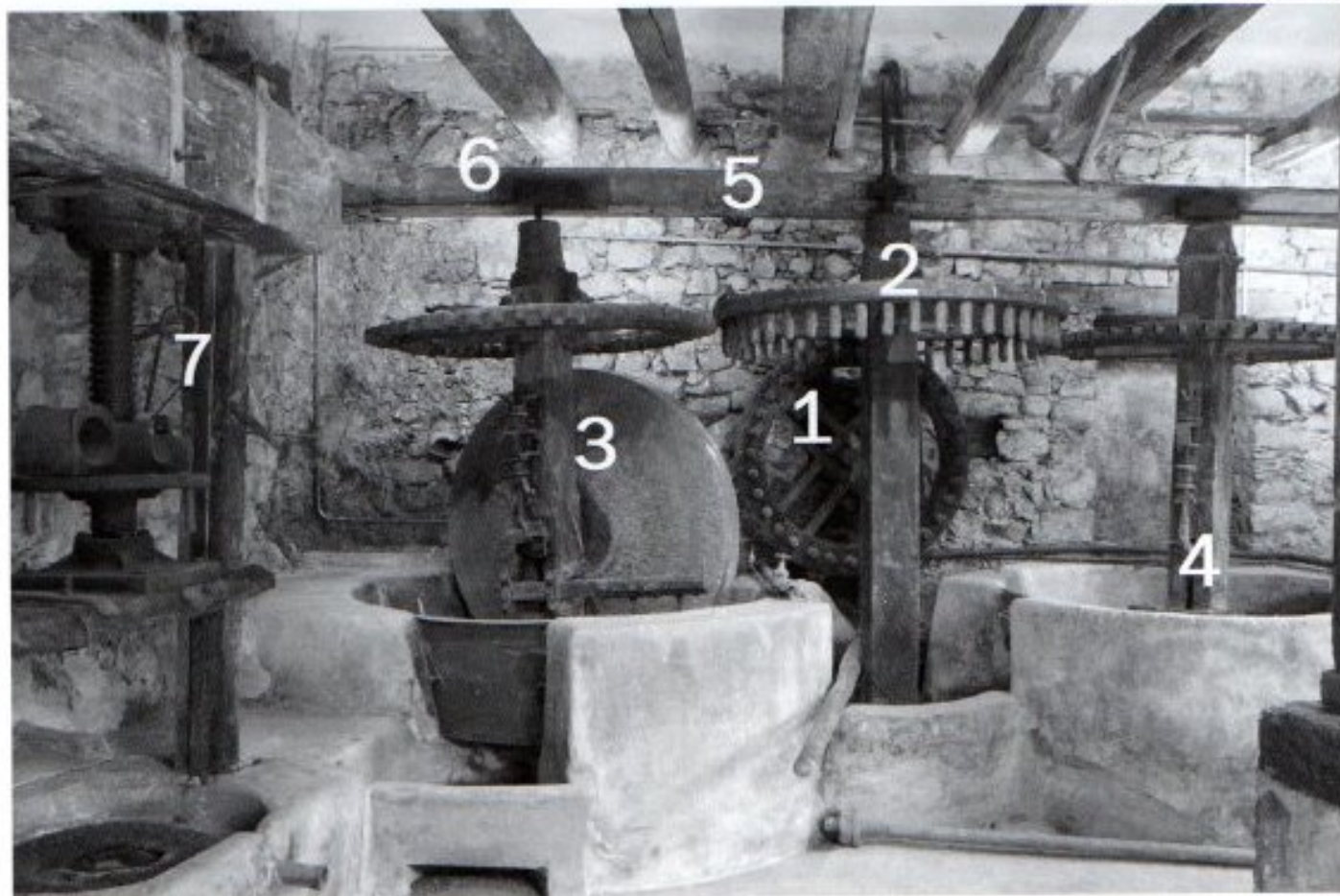
Les grignons sont les résidus des olives broyées. Si on ne pouvait encore en soutirer quelques petites cuillères d'huile de moindre qualité, on les utilisait surtout comme combustible après les avoir laissés sécher. L'usage était

de réserver les grignons pour le chauffage du moulin et de l'eau nécessaires à l'extraction. Mais, en le laissant au client, Pierre Carletti explique que ceux-ci apportaient leur propre bois. Distinguons aussi le grignon blanc (noyaux broyés) du grignon noir (pulpe).

L'huile produite était celle issue précisément des olives pressées, ainsi, chaque client récupérait « son huile ».

Photo ci-dessous :

- 1 - Rouet.
- 2 - Roue maîtresse d'entraînement et ses alluchons.
- 3 - Meule et sa « pista », la piste.
- 4 - Débrouilloir.
- 5 - Poutre maîtresse, la « jaina ».
- 6 - Boîtier de débrayage de la meule.
- 7 - L'une des deux presses.



Situation et caractéristiques

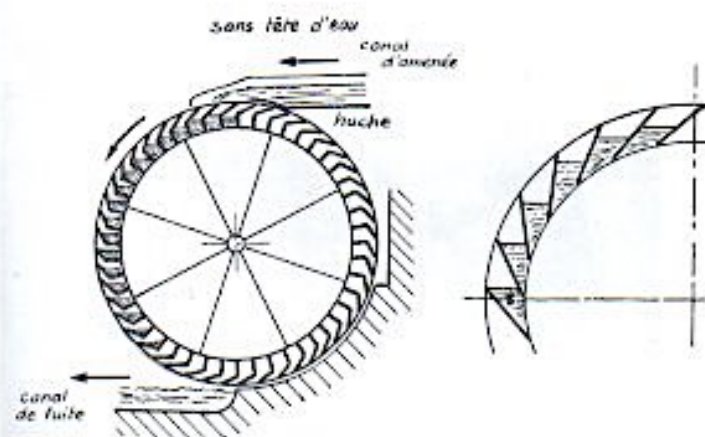
Premier bâtiment du site industriel en arrivant du village, le moulin bénéficia de l'eau du « Canal du Moulin », dérivé du ravin de l'Espignole à deux kilomètres au nord-ouest. En 1908, un relevé indique que son débit est de 46 L/s. Il devait faire fonctionner deux moulins à huile, la scierie, le moulin à farine, l'usine électrique et alimenter le lavoir, les fontaines publiques et les robinets particuliers⁵ !

Le rez-de-chaussée est accessible au sud-est. La porte nord-est, accessible par une passerelle, a été ajoutée lors des derniers travaux à partir d'une fenêtre. Une fenêtre donnant sur la roue hydraulique a également été ré-ouverte. À l'étage, on trouvait un logement, tandis que le haut était aménagé en séchoir. Cette dernière pièce, disparue un temps, a été reconstruite de plain-

pied sur la rue. On remarque à l'extérieur les cinq bassins de décantation, les fameux bassins inférieurs qui ont donné « infer » ou « enfer ». Ils sont placés en escalier, fonctionnant sur le principe gravitationnel des vases communicants. C'est au fond de ceux-ci, vidés régulièrement, que l'on récupérait le grignon blanc, matière la plus lourde.

Le canal d'amenée, dérivé du « Canal du Moulin », projette l'eau par dessus une roue verticale sans tête d'eau⁷. C'est pourquoi on dit que c'est une roue « en-dessus » à la différence d'une roue « de poitrine », pour laquelle l'eau arrive sur le côté supérieur. La roue tourne par poids de l'eau et non par poussée. Elle est aussi dite à augets (cavités -ou auges- captant l'eau) à la différence des roues à aubes (pales planes et ouvertes sur des roues dites pendantes). Le canal de fuite est

dans le prolongement du canal d'aménée. Ce canal d'aménée est obstrué par une vanne actionnable de l'intérieur, on peut ainsi interrompre le mouvement de la roue. Insister sur ces caractéristiques, c'est donner l'identité du moulin. La roue aujourd'hui en place est en singulièrement bon état, et pour cause, elle a été reconstituée. David Maurin a été retenu par l'appel d'offre de la mairie pour restaurer toute la menuiserie du moulin. Il a préféré fabriquer une roue plutôt que de restaurer celle existante, en trop mauvais état et ayant déjà subi une réparation. Seule la partie métallique a été conservée (moyeu et rayons)⁸. On pouvait remarquer que la roue était munie à l'origine d'augets brisés (en forme de V) encastrés dans les joues. Réparée par la suite, ce sont des augets plats, qui sommairement rapportés avec des tasseaux, ont remplacé les augets brisés. David Maurin, assisté de sa précieuse machine à commande numérique, a usiné une roue à augets plats encastrés. Avec Christian Belz, ils ont démembré l'ancienne roue sur place et remonté la nouvelle de la même manière, morceau par morceau, en passant ceux-ci par la fenêtre intérieure, ré-ouverte justement à cette occasion. Le premier tour de roue fut un succès, payant un long travail de réglage lors du montage.



Roue à augets brisés (à gauche) et détail de roue à augets plats (à droite). Dessin d'après Jean Orsatelli in «Les moulins», édition Jeanne Laffitte, Marseille, 1987.

Une brève description s'impose pour l'intérieur. Le moulin en place provient de Saint-Jean-la-Rivière. Il a été acheté par le beau-père de Pierre Carletti. Il se souvient, enfant, que la meule avait été ramenée du moulin du Pontillard. Elle ne pèse pas moins de 1800 kg pour un diamètre de près d'1m30 ! La pierre provient de la carrière de granit de Sarzit, à six kilomètres au nord à vol d'oiseau. La petite meule enterrée à l'entrée était celle d'origine, tandis que les meules visibles devant l'église proviennent de l'ancien moulin communal.

Traversant le mur, un rouet horizontal, solidaire de la roue, entraîne une roue maîtresse horizontale par l'intermédiaire d'une petite roue fixée à son extrémité. Cette roue maîtresse est portée par un axe vertical en bois massif. Les deux roues sont équipées de dents particulières en chêne : les *alluchons*. Ce type d'engrenage d'angle préfigure les engrenages contemporains coniques, permettant de convertir un mouvement circulaire vertical en un mouvement horizontal. Enfin, la roue maîtresse permet de renvoyer à son tour le mouvement sur deux équipements débrayables : la meule à gauche et le débrouilloir à droite. Roue maîtresse, pivot de la meule et débrouilloir sont tenus en-haut par une poutre maîtresse, la « *jaina* »⁹. Le débrouilloir débouche sur un premier bassin intérieur de décantation, recevant, par une goulotte haute, la pâte grasse et plus légère. Les autres résidus issus des nettoyages des différents organes s'échappaient par une trappe basse vers les enfers.

Ajoutons ici que tous les produits des enfers étaient au bénéfice du moulinier : les fameuses *huiles des enfers*. Ces huiles de catégories inférieures n'étaient pas alimentaires, notamment à cause de leur contact prolongé avec l'air extérieur. Le moulinier les revendait pour les lampes à huile ou pour la fabrication du savon.

A gauche des roues, on trouve deux imposantes presses actionnées à la force des bras et grâce à un système de vis à cliquet, facilitant grandement leur utilisation, comme un levier de pompe. A gauche des presses, un four chauffait un tuyau pour fournir l'eau chaude nécessaire dans le processus de pressage. Dans ce four devait parfois la brissaouda, morceau de pain grillé et frotté d'ail, arrosé d'une *raïada d'oli* ! Le four était complété par un poêle assurant une température avoisinant les 25°. Une température haute permet d'augmenter la fluidité de l'huile et donc de favoriser son extraction et son écoulement.

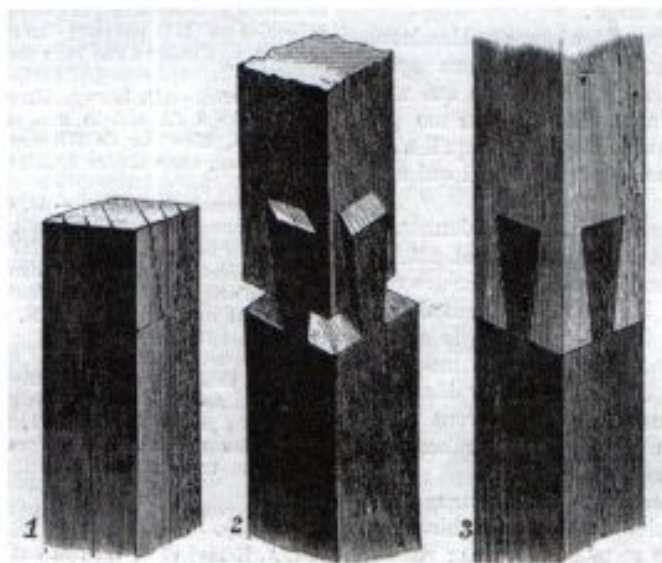
Extraite de la piste après une heure de trituration, la pâte garnissait les *scourtins*. Ceux-ci, une dizaine, étaient placés sous la presse. Ainsi, de ce pressage à sec, on obtenait une huile vierge de première pression à froid. On pouvait aussi par « voie humide », arroser les *scourtins* d'eau très chaude, pour un rendement meilleur mais d'une qualité moindre. Les *scourtins* étaient alors vidés de leur pâte friable dans le débrouilloir mis en route, rempli d'eau tiède. Le malaxage faisait tomber les noyaux brisés au fond de la mare (cuve) tandis que les matières légères et encore imprégnées d'un peu d'huile étaient soigneusement ramassées en vue d'un deuxième pressage. Les eaux grasses résiduelles, pour

le moulinier, partaient dans les bassins de décantation. Cette description très sommaire ne saurait remplacer l'étude fouillée de Paul Raybaut indiquée à plusieurs reprises en note.

Ajoutons encore un mot sur le travail réalisé par David Maurin. L'axe de la roue maîtresse éveille la curiosité. En effet, notre trésorier et menuisier a choisi d'amputer le bas de la pièce, particulièrement éprouvée et détériorée. Au pivot d'origine, le menuisier a substitué une bille ! Cette bille loge à la fois au fond de la cuve et dans une pièce métallique intégrée en bout de l'axe de la roue maîtresse. Cette pièce métallique est d'ailleurs, si insignifiante soit-elle, une relique du moulin de Puget-Rostang. Aujourd'hui, on ne peut rien voir de cette technologie inédite pour un moulin traditionnel. Mais revenons à la curiosité visible. Un assemblage curieux joint le bois neuf (du mélèze) au bois d'origine. Sur les quatre faces, on peut voir un assemblage en queue d'aronde. Cet assemblage à première vue impossible est une « enture¹⁰ à quadruple queue d'aronde ». En même temps qu'elle est robuste, elle est une devinette !

Que peut-on souhaiter au moulin de Villars-sur-Var ? Avec roue et meule en retraite, il peut au moins nous raconter une époque, et la raconter aussi longtemps qu'on le voudra bien, lors de réjouissances hivernales et autres démonstrations. Mais assurément, le voilà entre de bonnes mains.

Emmanuel de Vachon



ASSEMBLAGE A QUADRUPLE QUEUE D'ARONDE.
1. Tracé des tenons et des mortaises. — 2. Mise en place des parties entaillées. — 3. Aspect final de l'assemblage.

¹ Les témoignages de Pierre Carletti sont tirés d'un enregistrement audio réalisé par l'Association « La Clé des Champs » de Villars-sur-Var : « Veillée patrimoine au moulin de Villars, 21 août 2009 »

² « Autoconsommation et société traditionnelle. Modèles culturels et dynamique sociale dans une vallée du pays niçois ». T.2, pp 180 et 200. Thèse, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris 1981.

³ Le terme de mouture est, en principe, réservé au travail en meunerie des grains réduits en farine.

⁴ Une olive contient 22% d'huile (source : www.oleiculteur.com).

⁵ Maurice Decarlis, « L'aménagement hydro-électrique de Villars-sur-Var ». Document La clé des Champs, Villars-sur-Var.

⁶ Paul Raybaut. *Op cit.* Pp 180 et 200.

⁷ Une tête d'eau est une sorte de réserve obstruée par une vanne, cette réserve, par gravité, donne plus de puissance à l'eau et force ainsi la rotation de la roue.

⁸ Une roue identique et très abimée équipe encore ce qu'il reste du moulin de Saint-Paul-de-Vence, aujourd'hui devenu un restaurant.

⁹ Paul Raybaut. *Op cit.* p185.

¹⁰ Une enture est un assemblage permettant le prolongement d'une pièce de bois.

Ci-dessous : la roue refabriquée par David Maurin avant de recevoir un fond en 2010.



UN DÉLICIEUX LÉGUME REDÉCOUVERT OU LA MAUVAISE RÉPUTATION



Nos Anciens cultivaient largement la gesse (leur *jaisso* ou *gaisso*) et ils savaient l'utiliser.

Nous souhaitons retrouver cette *gaisso*, ancienne production vivrière qui tenait une place importante dans nos montagnes, que ce soit pour l'alimentation humaine et/ou animale et qui est de nos jours oubliée et ignorée¹...

En témoignent tous les vocables ou expressions relatifs à cette plante ou à sa graine :

« *Quouro lou roure paro la raisso, sameno toun cese e ta jaisso?* »

Dès que le chêne te protège d'une ondée, sème ton pois-chiche et ta gesse ! (Dicton gavot)

« *Es bono la gaisso, qu' n'oun la vau, la laisso !* »
Est bonne la gesse, qui ne la veut, la laisse ! (Mistral, Trésor du félibrige)

Petite curiosité, en fouinant dans les annuaires numériques on peut trouver facilement des patronymes se référant sans doute à la gesse, tels que : *Gaissa*, *Jaisse* ou même *Cicerchia*.

L'origine

Dire d'où vient la gesse est difficile. Certains pensent que sa domestication aurait eue lieu dans les Balkans 6000 ans avant J.C. et on a signalé des restes en Inde datant de 2000 ou 1500 ans avant J.C.

Elle se cultive dans tous les pays ayant un climat suffisamment tempéré. On la trouve en Inde, Pakistan, Proche-Orient, en Afrique (Éthiopie, Kenya, Tanzanie...) ainsi que dans les Amériques ou encore en Australie ou au Canada où elle se cultive comme engrais vert.

En général elle se consomme dans sa zone de production sans entrer dans le circuit du commerce international. Il est donc difficile d'évaluer le volume de sa production mondiale.

Carte d'identité

La gesse est une plante *Dicotylédone* de la famille des *Fabaceae* (ex *Légumineuses*).

Nom botanique : *Lathyrus sativus* L.

Nom français : *Gesse commune*, *Gesse Cultivée*, *Pois carré*, *Jarosse*, ...

Provençal, Gavouot : *Gaisso*, *Jaisso*

Catalan : *Guixa*, *Guixera*

Espagnol : *Guijas*, *Almorta*

Italien : *Cicerchia*

Anglais : *Grass pea*

Allemand : *Saat platterbse*

Portrait

Le genre des *Lathyrus* (les gesses) est assez voisin des pois et des vesces. Le plus connu dans ce genre serait le « *pois de senteur* » (*Lathyrus odoratus* L.) cultivé dans les jardins comme plante à fleur et que l'on confond souvent sous le même nom avec la gesse à grandes fleurs rose-vif ou rouges (*Lathyrus latifolius* L.) que l'on trouve dans les talus, au bord des chemins ou en lisière de bois.

La gesse cultivée est une plante annuelle, dressée et très ramifiée, de 30 à 50 cm de haut et aux tiges légèrement ailées. Ses feuilles composées imparipennées sont flanquées de deux stipules en forme de halberde et

ne portent qu'une seule paire de folioles lancéolées à nervures parallèles. Les autres folioles de la feuille sont transformées en vrilles.

A l'aisselle des feuilles, ses fleurs en général solitaires, de type papilionacé, blanches, rosées ou violacées, assez grandes (15-20 mm), sont portées par un pédoncule un peu plus long que le pétiole de la fleur et non prolongé en arête.

La gousse glabre et aplatie (30 à 45 x 10 à 13 mm) est munie sur le dos de deux ailes foliacées. A l'intérieur, souvent quatre grains comprimés sur les côtés et voulant occuper toute la place au sein de la gousse se trouvent ainsi à prendre une forme plus ou moins carrée, d'où le nom de « Pois carré » donné à la plante.

Culture

La gesse est une plante rustique, résistante à la sécheresse et pouvant s'accommoder de terrains pauvres. On la retrouve dans tous les pays méditerranéens et elle est encore largement cultivée en Éthiopie et dans le nord de l'Inde, et tout près de chez nous, elle a retrouvé un regain d'intérêt en Italie,

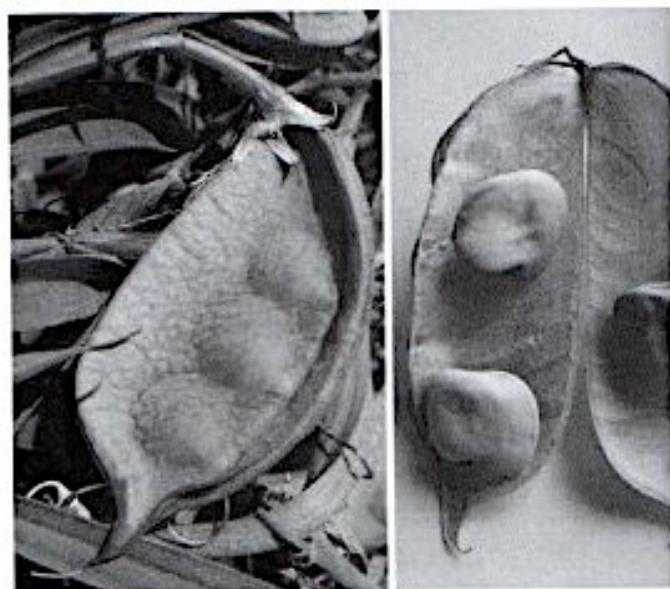


Lathyrus sativus L.

dans la région des Marches.

Sa culture est la même que celle du pois-chiche mais elle peut monter un peu plus haut en altitude : elle se cultivait aisément à Beuil / Valberg.

Nous avons recherché longtemps quelque semence. Une année, j'ai personnellement eu l'opportunité d'en



chaperder cinq ou six graines lors de la visite d'un jardin botanique. Semées dans le jardin, les limaçons dévorèrent aussitôt les jeunes pousses à peine pointées hors de terre !

Ayant retrouvé cette année un peu de semence (à prix d'or : 30€/kg !), nous l'avons cultivée en 2011 à la ferme de Bertric. Sa culture, époque, écartements, entretien, récolte sont les mêmes que pour le pois-chiche ; mais étant par ailleurs très appréciée par les lapins et les lièvres, il fût nécessaire de mettre en place un filet électrifié afin de compléter les fils déjà tendus pour en empêcher l'accès aux cerfs et aux sangliers !

La mauvaise réputation

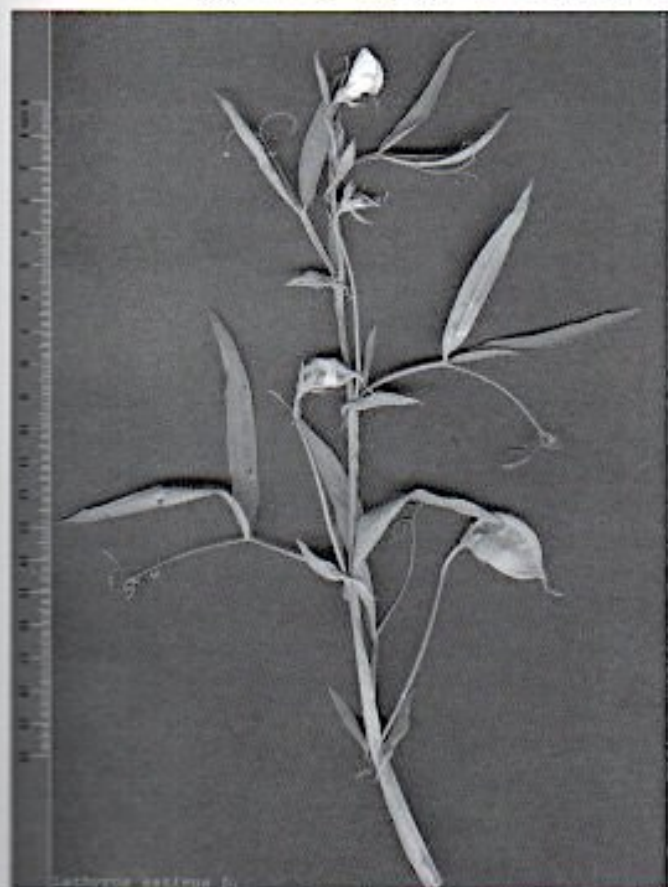
Depuis les temps anciens la gesse est décriée, mais toujours cultivée et consommée. Ainsi que d'autres gesses employées comme fourrage, telles *L. cicera*, *L. ochrus* ou *L. clymenum*, elle est accusée de provoquer, à la suite d'une surconsommation, une maladie neurologique aussi bien chez l'homme que chez les animaux aboutissant à une sorte de paralysie des membres postérieurs. Cette affection est connue sous le nom de Lathyrisme. A noter que d'autres légumineuses peuvent être également plus ou moins toxiques : par exemple la surconsommation de fèves par certains porteurs d'une déficience enzymatique héréditaire peut

induire le favisme, une anémie pouvant être grave, mais non irréversible, par destruction des globules rouges. Dans une étude de l'INRA⁴ on peut lire : « La consommation prolongée et abondante de la gesse (*Lathyrus*) entraîne une paralysie des jambes. Or sa résistance à la sécheresse peut en faire un aliment de disette. Aussi des intoxications ont été rapportées au cours du temps en Inde et pour la dernière fois en 1944... »

L'Espagne connut divers épisodes de lathyrisme durant la guerre d'indépendance contre Napoléon autour des années 1810, puis lors de la guerre civile sous Franco, l'isolement et le manque de nourriture amenant le peuple à consommer des quantités excessives de farine d'*almorta*.

Mais il convient de savoir que la toxine, contenue en infime quantité dans la graine, est soluble dans l'eau et donc éliminée par un trempage et un rinçage adéquat; la cuisson participant également à la destruction de la toxine⁵.

Cependant dans certaines conditions de pénurie, de sécheresse, désordres sociaux, on peut se trouver devant un manque d'eau et/ou de bois pour la cuisson conduisant les gens à consommer sans autre alternative de la gesse trop mal préparée. De plus dans



ces situations se conjuguent aussi trop souvent sous-alimentation et déséquilibres nutritionnels.

Le retour de la gesse

Dans la région des Marches, en Italie, des producteurs se sont réunis en coopérative⁶ et proposent à la vente leurs produits et des préparations à base de ces mêmes produits parmi lesquels la *Cicerchia*. Ils ont même mis sur pied une fête de la *Cicerchia* le dernier week-end de Novembre, relayée par la chaîne TV RAI.

Ne rêvons pas tout de même de voir un jour fleurir à perte de vue des champs de gesse. Les industries agro-alimentaires ont d'autres ressources plus « faciles » et bien plus rentables ! Mais la gesse ne pourrait-elle pas redevenir une production locale destinée à des gourmets avertis ?

Robert Fournier

¹ La gesse se consomme comme le pois-chiche, avec des recettes similaires (pour ces recettes, consultez notre site internet www.roudoule.fr).

² Dans nos langues locales, le «e» se prononce «é», et toutes les voyelles se prononcent individuellement. Ainsi «gaisso» se prononce «gáisso», comme si le «i» avait un tréma, l'accent tonique portant généralement sur l'avant-dernière syllabe.

³ «qu» (qui, celui) se prononce [ku] ; «quau» = celui qui, quic onque.

⁴ «Histoires de légumes», INRA, Pitrat M. et Foury C., coordinateurs, p. 92. Paris 2003.

⁵ «Food-Info.net», Wageningen University, The Netherlands.

⁶ «LA BONA USANZA», Via Ceresani,11 - 60030 Serra di Conti (AN) - tél/fax: 0731.87.85.68 Mobile: 334.32.29.360 - <<http://www.labonausanza.it>>

Crédits des illustrations :

p 31 : «R.W. Freckmann Herbarium», University of Wisconsin, <http://wisplants.uwsp.edu>

p 32 gauche et 33 : «Herbari Virtual del Mediterrani Occidental», Université des Iles Baléares, <http://herbarivirtual.uib.es>

p 32 droite : «Biodiversidad agroambiental en Aragón», <http://diversidadagroambiental.aragon.es>

UNE DYNAMIQUE DE TERRITOIRE

Nos expositions itinérantes séduisent de plus en plus les communes qui font régulièrement appel aux savoir-faire de ROUDOULE.

« *HistoireS de Frontières* » a été présentée durant toute la saison dans la forteresse d'Entrevaux (photo). Le volet diplomatique était exposé en plein air sur les murs de la courtine alors que le corps de garde accueillait nos collections, ainsi que celles de nos amis de l'AMONT, dédiées à la contrebande.

A Sausses, ancien poste de douane français, Dire-Lire nous a associé à sa journée « Frontières ». Elle a débuté avec une « rando - découverte » en direction des bornes, suivie d'une présentation de l'exposition sur la place du village puis d'une conférence. Philippe a notamment évoqué les Saussois, résidents au Bès, que l'administration sarde accusait de contrebande d'eau salée. La manifestation s'est clôturée avec un superbe diaporama de Guy Coquin, infatigable photographe, consacré aux bornes frontières.



Au cœur de l'été, Guillaumes a accueilli « *Artistes en Chemin* ». A cette occasion, la peinture murale de la Maison du Capitaine (hameau de Barels), restaurée par les soins d'Ad Affresco, a été présentée. Cette restauration suivie par notre établissement a été financée par le Parc National du Mercantour pour la plus grande joie des Barélencs et des Guillaumoises. L'œuvre de ce peintre anonyme et de grand talent est aujourd'hui conservée à Notre-Dame du Buyèi.

L'exposition « *Route des Alpes* » a fait étape à Entraunes durant l'été avant de gagner Valberg où elle s'est prolongée jusqu'au mois de janvier 2012. A cette occasion, le profil de l'autocar alpin Berliet de plus de 5 m de long a repris du service. Nous le retrouverons

l'été prochain au col de la Cayolle dans le cadre du centenaire du refuge.

A Saint-Léger, l'exposition consacrée à l'histoire du village a été renouvelée. L'Escolo accueille en ce moment une exposition consacrée au pastoralisme et à la sylviculture.

Fidèle à la démarche de « patrimoine en mouvement », Roudoule a assuré de nombreuses conférences dont ont bénéficié, outre les villages cités précédemment, Annot, Castellet-St-Cassien, Nice, Théoule, Menton, Digne, Valberg, Roquebillière, Grasse, Antibes ...

Le partenariat a concrétisé nombre de nos actions, notamment avec le Groupe d'Etudes des Chemins de Fer en Provence dans le cadre des manifestations autour de l'exposition « *Nice-Digne 100 ans* ». De même, La Maison de Pays Provence Val d'Azur, qui relaie notre communication, nous a tout naturellement associés à une journée de formation destinée aux offices du tourisme.

Ce programme ambitieux qui a séduit 6600 personnes, ne pourrait s'accomplir sans l'aide apportée par les collectivités territoriales, en premier lieu le Conseil général des Alpes-Maritimes et la Région PACA et les institutions comme le Parc National du Mercantour. Il est indispensable que les liens étroits que nous avons avec les communes se renforcent afin de soutenir la mise en valeur culturelle de notre territoire. Pour cela nous souhaitons associer davantage les collectivités à nos actions en leur proposant d'adhérer à notre association afin de favoriser le développement d'un tourisme culturel de haut niveau.



Le jour de l'inauguration de « *Nice-Digne, 100 ans du train des Pignes* », le 1er mai 2011 à Puget-Rostang.

DE MÉMOIRE DE CALADAIRE

Quatre journées réparties sur deux week-ends ont suffi à la dizaine de participants, orchestrés par René Sette, pour créer une calade et restaurer un mur à proximité des sanitaires de la Ferme de Bertrik.

René Sette est « caladeur et constructeur en pierres sèches » et est formateur à l'Ecole d'Avignon, le Centre de formation à la réhabilitation du patrimoine architectural.



Choix des pierres, mise en place des «conducteurs» et des «pas d'ânes», puis remplissage et enfin bouchonnage avec les «ratalhons», petits cailloux résultant des chutes de taille, voilà en résumé les étapes d'un travail de patience et d'efforts. C'est au maniement du piochon, de la chasse, du têtù et de la masse que les stagiaires caladaires sont venus à bout de ce coin de Bertrik embelli par la main de l'homme.

Le centre de documentations de l'Ecomusée possède un livret d'une douzaine de pages illustrées écrit par René Sette dans le cadre de l'Ecole d'Avignon. Il reprend les grandes lignes de la construction des calades. N'hésitez pas à venir consulter sur place ce document qui est à votre disposition !

Au côté de René Sette, Magali Belz a assuré la réussite de ce stage particulièrement apprécié.

AU REVOIR GASTON !

Tu nous as tous surpris par ton départ. Samedi 31 décembre à midi, nous bavardions encore au téléphone... Nous regrettions tous les deux de n'avoir pu nous retrouver à notre dernier rendez-vous chez Jacques à La Turbie. Nous nous étions promis de le faire rapidement avant l'Assemblée Générale de l'Ecomusée où tu m'annonçais ta présence.

Gaston, depuis plus de 25 ans nous marchions ensemble avec un objectif : l'Ecomusée de la Roudoule. Outil de base pour ce pays.

Tu en fus un des membres fondateurs. Tu étais présent ce 24 janvier 1986 à la Préfecture où il a été conçu.

Tu fus un de ces 34 citoyens qui ont cru à ce projet utopique : créer un lieu culturel, espace de réflexion dans ce coin de terre perdu dans les montagnes du Dôme de Barrot.

Un Ecomusée, mot barbare à l'époque, car il prétendait par son action pouvoir infléchir le déclin d'un territoire par la réflexion sur l'Homme, son environnement dans une vision d'ensemble et prouver qu'un avenir pouvait y être possible même dans ces espaces déshérités que les hommes un à un quittaient.

Inverser la tendance, donner confiance, nous le pensions nous la petite équipe d'illuminés à travers ce projet culturel global, posant des interrogations.

Notre inconscience dans la vision à long terme de cette utopie nous a permis de réussir sans moyen matériel, financier et humain. Et je voudrais rappeler Gaston, qu'en tant que membre du Conseil d'Administration, tu assuras le secrétariat pendant plus de deux ans, tu montais un jour par semaine d'Eze à Puget-Rostang, bénévolement bien entendu.

Membre du Conseil d'Administration jusqu'en 2010, membre du Conseil Scientifique, Citoyen d'Honneur du village de Puget-Rostang, homme de conviction et de conseil, tu fus pour moi, pour nous, un pilier, un ami fidèle, un serviteur d'un pays qui n'était pas le tien, mais que tu as tant aimé.

Tu as dû retrouver déjà, dans cet au-delà, juste à côté de la vie, les tiens et surtout Pierre et Mylène tes enfants mais aussi nos compagnons de route de l'Ecomusée : Sylvaine Belleudy, René Lombard, Pierre Chirousse, René Miquelis

*A toute la famille,
A toi Yvonne chère amie,
A vous Isabelle, Catherine, Antoine, ses enfants,
A vous tous petits enfants et arrière petits enfants,*

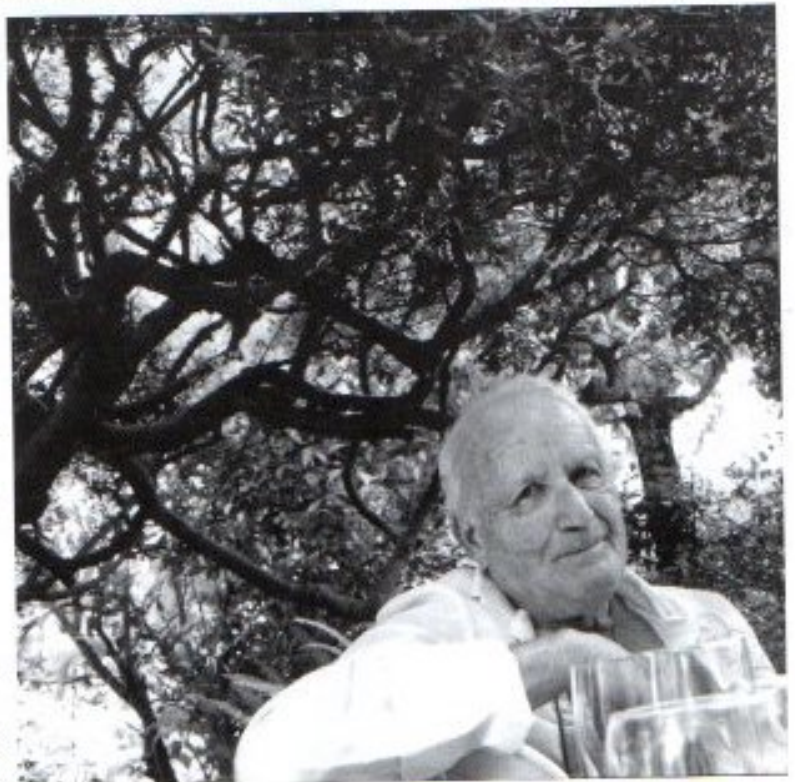
Au nom de l'Ecomusée du Pays la Roudoule et de son Président Patrice Deméocq, nous vous adressons nos condoléances les plus sincères, notre profonde amitié, nos pensées positives pour l'être cher qui nous a quitté.

Gaston, tu as marqué profondément nos cœurs et ce beau Pays de la Roudoule.

Merci, Gaston, bonne route !

Ange Maurin

Gaston Bernard est décédé le
1^{er} janvier 2012 chez lui, à Eze.



agenda

Jeudi 19 avril à 18h

Les Jeudis de l'Ecomusée : « Le chemin de fer de Provence fait son cinéma ».
> Médiathèque de Puget-Thénières

Mardi 1er mai

Inauguration de l'exposition « En tram dans les vallées ».
> Guillaumes

Samedi 19 mai

Nuit des Musées : conférence sur l'histoire des Chemins de fer de Provence par José Banaudo.
> Puget-Rostang

Samedi 2 et dimanche 3 juin

2^e Salon du Rail

Conférences et éléments des expositions « Nice-Digne » et « En tram dans les vallées ».
> Saint-André-les-Alpes

Dimanche 3 juin

« *Rendez-vous aux jardins* » : visite guidée de la ferme de Bertrik.

Samedi 16 juin et dimanche 17 juin

Journées du Patrimoine de Pays et des moulins.

Samedi : Circuit guidé des moulins en bus ou co-volturnage.
> Villars, Touët, Rigaud, Guillaumes, Entrevaux.

Dimanche : randonnée vers le moulin de la Barlatte.

Samedi 7 juillet

Célébration du *centenaire du refuge du Col de la Cayolle.*

Conférence et exposition « Route des Grandes Alpes ».
> Refuge de la Cayolle

Jeudi 19 juillet à 21h

Les Jeudis de l'Ecomusée : « Les ouvriers de la ligne Nice-Digne » par Olivier Joseph.
> Annot

Mercredi 8 août

Journée Lavande.

> Puget-Rostang

Vendredi 14, samedi 15 et dimanche 16 septembre

Colloque « Au cœur des Alpes : Utrecht »

> Jausiers, Colmars-les-Alpes et Entraunes

Fin septembre, dates précisées ultérieurement

Le voyage de l'Ecomusée : voyage d'étude de 3 ou 4 jours en Italie occitane.

Dimanche 14 octobre

Journée Courges sèches.

> Ferme de Bertrik à Puget-Rostang

NICE-DIGNE, 100 ANS DU TRAIN DES PIGNES

L'histoire de la ligne de sa construction à nos jours. Les chantiers et les enjeux démographiques, économiques et militaires sont traités depuis les origines de la ligne.

Roudoule, écomusée en terre gavotte, Puget-Rostang, juin 2011.
80 p., 40 illustrations N&B, 21x21 cm. 15 €.

**HISTOIRES D'UNE FRONTIÈRE**

150 e Anniversaire de l'annexion du
Comté de Nice à la France

Actes du Colloque de Puget-Théniers 2009.

Tous les aspects de la frontière alpine.

Coédition ROUDOULE, AMONT, ADTRB, mai 2010.

207 p., 29 illustrations N&B, 24x16 cm. 18 €.

ARTISTES EN CHEMIN

Les artistes de passage qui ont empreint notre région.

Roudoule, écomusée en terre gavotte, mai 2009.

96 p., 50 photos couleurs, 21x21 cm. 18 €.

LA ROUTE DES GRANDES ALPES

Stratégie et tourisme, l'automobile à la conquête des Alpes.

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 2008.

156 p., 90 illustrations en N&B dont 25 en pleine page et 8 en couleurs, 21 X 21 cm. 18 €.

20 ANS ET MAINTENANT

L'avenir de l'Ecomusée ; l'exode rural, la réappropriation d'un pays, le passage et la migration.

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 2006.

89 p., bi-couleur, 21x21 cm. 15 €

AU FIL DE L'EAU

Notre relation à l'eau : «eau et vie».

Serre Editeur / Ecomusée du Pays de la Roudoule. Mai 2001, 21x21 cm. 15 €.

HISTOIRE DU PAYS DE LA ROUDOULE

Histoire d'un pays frontière partagé entre la Provence et le Comté de Nice.

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mars 1994.

71 pages, 40 illustrations N&B, 21X21 cm. 7 €.

LE FACTEUR RURAL DU PAYS DE LA ROUDOULE

La mémoire d'un pays où sociabilité et solidarité avaient tout leur sens.

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mars 1993.

62 pages, 41 illustrations N&B, A4. 5 €.

LES PEINTRES PRIMITIFS NIÇOIS

Guide de visite des peintures des XVe et XVIe siècles dans l'arrière-pays niçois et en Ligurie occidentale.

Paul ROQUE, Serre Editeur / Ecomusée du Pays de la Roudoule, juillet 2001 rééd. 2007

287 p, illustrations couleurs, format 13,5x24 cm. 30 €.

LE SENTIER DES SENTEURS, SECRETS DE LA NATURE

Ferme de Bertrik. Parcours entre nature et poésie.

Ecomusée du Pays de la Roudoule, 32 p. couleur, 29,7x10 cm. 5 €.

SENTIER DE DÉCOUVERTE SAINTE-CATHERINE, L'ÉCOLE BUISSONNIÈRE DU MARCHEUR PENSANT

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 2000.

96 pages, 60 illustrations N&B, 15x21cm, 4,75 €.

MON AMI ROUDOULIN

Sentier Sainte Catherine avec les enfants de 7 à 12 ans. 3 €.

ETUDE LINGUISTIQUE : LA TOPONYMIE DU PAYS DE LA ROUDOULE

André COMPAN. Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 1997.

Tiré à part, 36 pages, A4. 5 €.

LE TEMPS GÉOLOGIQUE ET L'HOMME À L'ÉCHELLE DES PAYS DE LA ROUDOULE

Gérard THOMEL. Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 1997.

Tiré à part, 33 pages, A4. 5 €.

LES NOMS DE FAMILLES DE LA BAILLIE DE PUGET-THÉNIERS DANS LE RATIONNAIRE DU COMTE CHARLES II DE PROVENCE, 1296-1297

André COMPAN. Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 1997.

Tiré à part, 33 pages, A4. 5 €.

LES RECETTES DE TANTE FINE

Suite de six livrets de recettes.

Ecomusée du Pays de la Roudoule. Prix unitaire : 5 €

LES JEUX DE MARIE-ROSE

Billes, cordes à sauter, marelles, toupies...

Ecomusée du Pays de la Roudoule, 2004

27 pages, illustrations N&B, 15x21 cm. 5 €.

LE JOURNAL DE L'ECOMUSÉE

30 numéros consacrés à la vie de l'Ecomusée et au patrimoine local. Prix unitaire : 5 €.

EPUISÉES

Se Soigner en Montagne. 2003. Mouna cala. 1998.

10 ans d'Ecomusée, émergence d'une identité. 1996.

Retrouvez les sommaires détaillés sur notre site internet
www.roudoule.fr/editions

LA FORCE DE L'ECOMUSÉE, C'EST LE NOMBRE, LA QUALITÉ ET LA FIDÉLITÉ DE SES ADHÉRENTS.

Roudoule, écomusée en terre gavotte est un acteur majeur du développement social, économique et culturel du territoire et à ce titre, nous sommes tous concernés.

La vocation de conservation et de valorisation du patrimoine de notre région permet à l'Ecomusée d'être le garant de nos traditions, de notre culture et du devenir de notre territoire.


Pour sauvegarder ces valeurs fondamentales, l'Ecomusée a besoin de votre soutien.

Adhérer à Roudoule, écomusée en terre gavotte, c'est porter au mieux nos convictions et nos projets !

En rejoignant l'Ecomusée, labellisé Musée de France et déclaré d'intérêt général,

- 66 % de votre cotisation est déductible de vos impôts selon l'article 200 du Code Général des Impôts après remise d'un reçu fiscal (déduction limitée à 20% de vos revenus imposables)*.

- vous bénéficiez de 15% de réduction sur les éditions de l'Ecomusée, du journal annuel et de deux entrées gratuites à l'Ecomusée.

<p>ROUDOULE écomusée en terre gavotte</p> <p>Entrée gratuite valable pour deux personnes</p> <p>Journal de l'Ecomusée 2 0 1 2</p>	<p>ROUDOULE écomusée en terre gavotte</p> <p> musée de France</p> <p>Entrée gratuite valable pour deux personnes</p> <p><i>Journal de l'Ecomusée 2012</i></p> <p>Placette de l'Europe - 06260 PUGET-ROSTANG 04 93 05 07 38 - www.roudoule.fr</p>
--	--

J'adhère ou je renouvelle mon adhésion à l'Ecomusée 2012

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 25€ ou 70€ déductibles (Une personne) | <input type="checkbox"/> 35€ ou 100€ déductibles (Couple) |
| <input type="checkbox"/> 45€ ou 130€ déductibles (Famille) | <input type="checkbox"/> 55 € ou 160€ déductibles (Bienfaiteur) |
| <input type="checkbox"/> Donateur. Don global de € déductibles. | |

Je demande à recevoir le reçu fiscal ouvrant droit à réduction d'impôt (66% de la somme versée dans la limite de 20% du revenu imposable) selon l'article 200 du Code Général des Impôts.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code Postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Tél./Mobile : _____ E-mail : _____

Profession (facultatif) : _____

Coupon à nous retourner complété et signé avec le règlement établi à l'ordre de l'Ecomusée de la Roudoule.

Date Signature

COMBIEN DONNER SI VOUS ÊTES IMPOSABLE ?

Une personne	70 €	équivalent à une contribution de 23,80 € après réduction d'impôts de 66%
Couple	100 €	= 34 € net
Famille	130 €	= 44,20 € net
Bienfaiteur	160 €	= 54,4 € net

Les reçus fiscaux pour les dons et les cotisations sont envoyés en début de l'année suivant les dons. Ils ouvrent droit à une réduction d'impôts de 66% des sommes versées selon l'article 200 du CGI pour les particuliers, 60% selon l'article 238 bis du CGI pour les entreprises.

Carnaval de Nice XXXX

Char : Tram de St-Machin-Eusebie
G. TIRANTY, COYEZ et VALLEE
Constructeurs

gaston eusebie, phot., 50mm



ROUDOULE


écomusée en terre gavotte

Journal de l'Ecomusée n° 31 - mars 2012
Edition de l'Ecomusée du Pays de la Roudoule
Musée associatif créé en 1986.

Placette de l'Europe - 06260 PUGET-ROSTANG
04 93 05 07 38 - ecomusee.roudoule@wanadoo.fr

www.roudoule.fr

Directeur de la publication : Patrice Deméocq
ISSN 1246 - 1938 - Prix : 5 €

 musée de France




aicotra
Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

 e Mercantour
Parc National

CONSEIL GENERAL
DES ALPES-MARITIMES



l'Association de l'Ecomusée
du Pays de la Roudoule
est une association loi 1901
déclarée d'intérêt général.