



2022 - N°219

# RECHERCHES ALPES - MARITIMES ET CONTRÉES LIMITROPHES RÉGIONALES



DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

## SOMMAIRE

Le pont du Var du « pont de guerre » au « pont d'union »  
(fin XVIII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle), Marc Ortolani ..... 3

Les prises de villes durant « les affaires de Provence ». Étude de cas :  
le siège de Vence (juin 1592), Myriam A. Orban ..... 29

Les ouvrières des bouchonneries varoises : travail féminin en milieu  
industriel rural, 1880-1950, Laurie Strobant Ben Daoud ..... 41

Comptes-rendus bibliographiques ..... 75

### **RECHERCHES REGIONALES**

#### ***Alpes-Maritimes***

**et**

#### ***contrées limitrophes***

**63<sup>e</sup> année**

**N° 219**

**décembre**

**2022**

**ISSN 2105-2891**

En couverture : arrestation de quatre déserteurs au pont du Var, 1830.  
Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349.



## LE PONT DU VAR

DU « PONT DE GUERRE » AU « PONT D'UNION »

(FIN XVIII<sup>e</sup>-MILIEU XIX<sup>e</sup> SIECLE)

---

Marc ORTOLANI  
Université Côte d'Azur – ERMES

Dans leur ouvrage sur les grands lieux de l'histoire de France, Olivier Wieviorka et Michel Winock, ont choisi pour les Alpes-Maritimes deux sites emblématiques que sont la Promenade de Anglais et le Festival de Cannes<sup>1</sup>, et leur choix se justifie pleinement aujourd'hui. En revanche, si leur recueil avait été réalisé au XIX<sup>e</sup> siècle, juste après l'annexion de Nice à France, le pont du Var y aurait naturellement trouvé sa place. Il constituait en effet à cette époque un point d'attraction majeur pour les voyageurs étrangers qui l'empruntaient et y

---

<sup>1</sup> O. Wieviorka, M. Winock (dir.), *Les lieux de l'histoire de France*, Paris, Perrin, 2017.

revenaient en promenade, tout comme les peintres et graveurs<sup>2</sup>, de même que les guides de voyages pittoresques qui en avaient fait l'un de leurs sujets de prédilection<sup>3</sup>.

Avant que le pont existe, on trouvait à son emplacement un modeste passage connu dès l'époque romaine<sup>4</sup> ; situé sur la voie qui longe la côte, il franchissait le fleuve à proximité de son embouchure, la traversée se faisant à gué ou en barque, peut-être à l'aide d'utriculaires<sup>5</sup>. Au XI<sup>e</sup> siècle c'est un hospice qui est édifié à Saint-Laurent et confié aux Augustins, pour qu'ils assistent les voyageurs devant franchir le gué, tels les pèlerins se rendant en Terre-Sainte<sup>6</sup>. Depuis cette époque, la traversée est assurée au moyen d'un service payant plus ou moins durable et organisé selon les périodes<sup>7</sup>, et si l'idée de construire un pont semble évoquée, le passage se fait toujours à gué<sup>8</sup>. Avec la dédition de Nice au duché de Savoie, en 1388, le Var devient fleuve-frontière<sup>9</sup> mais continue durant des siècles à être franchi dans les mêmes conditions, malgré les dangers auxquels s'exposent les voyageurs en raison de ses crues et ses brusques changements de débit<sup>10</sup>. Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, Vauban le qualifie pour cette raison de « fou et de gueux, propre à rien et qu'on ne peut mettre à la raison » !

Il faut dire que de sérieuses difficultés s'opposent à la construction d'un pont ; les premières sont techniques : « d'une part la largeur du lit qui impose un ouvrage long de plusieurs centaines de mètres ; d'autre part le flottage, au printemps et à l'automne, [qui précipite sur le fleuve des quantités énormes] de bois capables de détruire les piliers des ponts les plus solides même en maçonnerie »<sup>11</sup>. À cela s'ajoute un obstacle politique : le fleuve formant une frontière, toute construction suppose au préalable l'accord diplomatique des deux pays riverains, rendu improbable par les relations pour le moins difficiles qu'ils entretiennent tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle au cours duquel ils sont régulièrement ennemis.

---

<sup>2</sup> Coll., *Le Pays de Nice et ses peintres au XIX<sup>e</sup> siècle*, Nice, Acadèmia Nissarda, 1998, p. 228-229 : aquarelles de Joseph Fricero, Jacques Guiaud et Hercule Trachel ; Jean-Paul Potron, « La ville à la campagne, la campagne dans la ville. L'album aquarellé de Nice et ses environs », Coll., *Jacques Guiaud, paysagiste, peintre d'histoire, aquarelliste du paysage niçois 1810-1876*, Nice, Acadèmia Nissarda, 2018, p. 260-261.

<sup>3</sup> G. de Saint-Fargeau, *Guide pittoresque du voyageur en France – Route de Paris à Nice*, Paris, Didot, 1838, tome 3, p. 2.

<sup>4</sup> Il apparaît sur la *Tabula Peutingeriana*, copie du XIII<sup>e</sup> siècle d'une ancienne carte romaine où sont représentées les principales villes et routes de l'Empire.

<sup>5</sup> F. Benoit, « Les utriculaires de Cimiez », *Bulletin de la Société nationale des antiquaires de France*, 1967, p. 191-197.

<sup>6</sup> A. Garidelli, « Le gué de Saint-Laurent et son hospice », *Nice historique*, 1930, p. 173.

<sup>7</sup> A. Garidelli, « Le gué... », p. 174-175.

<sup>8</sup> C. Bourrier-Reynaud, *Ponts et merveilles. En remontant le cours du Var, de Nice aux Entraunes, du comté de Nice aux Alpes-Maritimes*, Nice, Serre, 2010, p. 27-28.

<sup>9</sup> M. Bottin, « Du Var aux Alpes, le comté de Nice entre deux frontières, 1388-1860 », *Nice Historique*, 1988, p. 101-107.

<sup>10</sup> Le nom « Var » proviendrait du verbe latin *variare* : G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 », *Cahiers de la Méditerranée*, 1976, n° 13, p. 100, note 1 ; au printemps et à l'automne il peut passer de 20 m<sup>3</sup> à 5 000 m<sup>3</sup> à la seconde.

<sup>11</sup> M. Bottin, « Passer le Var à Saint-Martin, ou les vicissitudes d'un service public mal réglé XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », *Provence historique*, 2001, fasc. 206, p. 510.

Il reste certes la possibilité de voyager par mer, mais les désagréments et les risques sont nombreux<sup>12</sup>, à commencer par les barbaresques qui constituent une menace bien réelle<sup>13</sup>. Faute de pont, c'est donc toujours à gué ou éventuellement par bac que s'effectue la traversée. Comme le rappelle Michel Bottin, « il existe au long des siècles plusieurs gués, pratiquement un en face de chaque village : Bonson, Gillette, Le Broc, Gattières, La Gaude, Saint-Laurent. Ils sont de commodité très inégale, et seul celui de Saint-Laurent est réglementé et aménagé »<sup>14</sup> et même gardé<sup>15</sup>. Mais ce service est loin de donner satisfaction : en raison des « abus qui se pratiquent de tout temps pour le passage de cette rivière et même des accidents qui arrivent fréquemment » ainsi que des plaintes portées en haut lieu, le consul de France à Nice rédige un règlement pour le passage du Var, validé ensuite par un arrêt du Conseil. Sur cette base, un marché est conclu pour six ans en 1757 par le commissaire des guerres d'Antibes afin d'assurer la régularité du passage, moyennant des tarifs adaptés à l'effort des gueyeurs<sup>16</sup> ; cependant dès sa mise en fonctionnement, le service « occasionne beaucoup de plaintes et de rumeurs », jusqu'à des remontrances adressées à Choiseul par la Cour de Turin, ce qui conduit l'Intendant de Provence à résilier le marché<sup>17</sup>. Ce n'est que par la suite, avec le traité franco-sarde du 24 mai 1760 qui rectifie la frontière entre les deux États<sup>18</sup>, qu'on établit un droit de péage au bénéfice de la communauté de Saint-Laurent en contrepartie duquel l'activité est réorganisée sous la forme d'un véritable service public<sup>19</sup> : on procède à la nomination de douze gaïeurs, « les plus propres et les plus experts dans cette fonction », qui assureront le service (au besoin avec une solide barque) dans le respect des principes de continuité, de sécurité et d'égalité tarifaire, n'accordant la gratuité qu'aux pauvres et aux pèlerins<sup>20</sup>. Un document non daté, conservé aux Archives municipales de Saint-Laurent insiste à son tour sur leur moralité : « Ils faut que les barquiers soient des gens craignant Dieu 1/ qui fassent les sacrements et qui fassent leurs Pâques chaque année 2/ qui portent un tablier autour de leur ceinture 3/ qui aient de la pudeur et de l'honnêteté envers les personnes du sexe 4/ qui soient charitables envers les pauvres [...] 5/ qui ne soient point abrutis dans le vin pour ne pas risquer de se noyer et noyer les autres... »<sup>21</sup>.

<sup>12</sup> A. Baréty, « Le Voyage de Nice autrefois. D'Antibes à Gênes par la route », *Nice Historique*, 1913, p. 169.

<sup>13</sup> M. Ortolani « Une menace pour le commerce niçois. La présence barbaresque et son règlement diplomatique au début du XIX<sup>e</sup> siècle », *Nice Historique*, 2017, p. 63-86.

<sup>14</sup> M. Bottin, « Passer le Var ... », art. cit., p. 513.

<sup>15</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, E 64/EE 5, ordre du commandant du fort d'Antibes aux consuls de Coursegoules pour que la communauté fournisse deux hommes pour la garde du pont du Var, 19 juin 1721. La garde est composée de quatre hommes, deux de Coursegoules et deux de Gréolières.

<sup>16</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes du Moyen âge au XX<sup>e</sup> siècle », *Nice historique*, 2005, p. 221-222.

<sup>17</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 6, pièce 5, lettre de La Tour, intendant de Provence au duc de Choiseul, 1<sup>er</sup> avril 1759.

<sup>18</sup> D. Andreis, « Le traité de Turin de 1760 », *Nice historique*, 1973, p. 61-73.

<sup>19</sup> M. Bottin, « Passer le Var à Saint-Martin... », art. cit., p. 509-522.

<sup>20</sup> J.-A. Garidelli, « Le gué de Saint-Laurent et son hospice »..., art. cit., p. 176-177.

<sup>21</sup> Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, DD 15, barquiers du Var (s.d., XVIII<sup>e</sup> siècle).

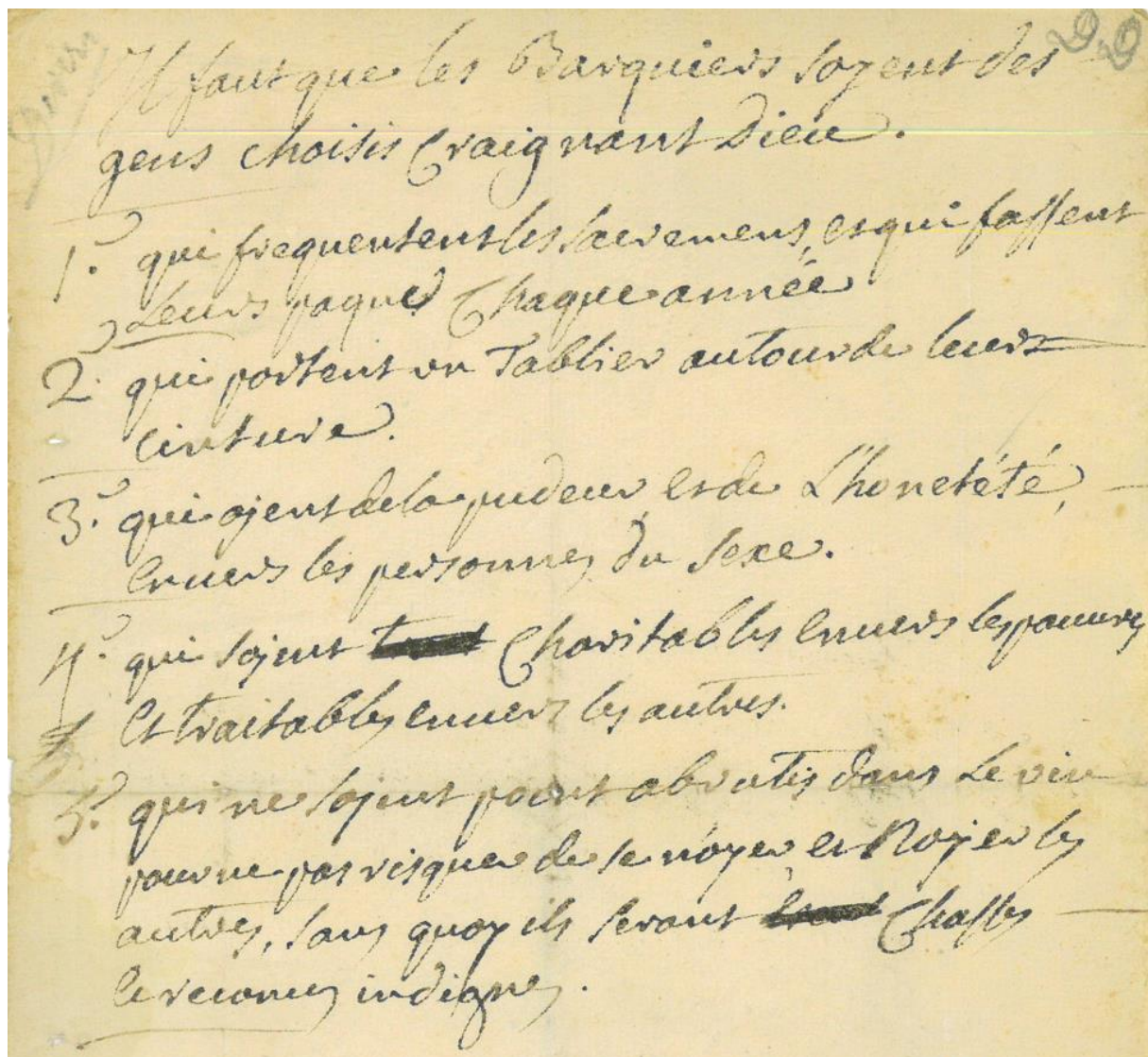


Fig. 1. Note relative aux conditions de recrutement des barquiers.  
Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, DD 15, barquiers du Var (s.d., XVIII<sup>e</sup> siècle).

Malgré ces garanties, la traversée ne manque pas d'impressionner les voyageurs : L'Anglais Smollett qui franchit le fleuve en 1763 ou l'Allemand Sulzer (qui séjourne à Nice en 1775-1776) nous en ont laissé le récit<sup>22</sup> ; retenons celui de l'abbé Papon<sup>23</sup> : « on s'assied sur les épaules de deux hommes qui se tiennent serrés l'un contre l'autre [...]. On traverse le fleuve dans cette attitude mais il faut avoir soin de ne pas regarder l'eau ; elle est si rapide que la tête tournerait et on risquerait de tomber ». Par ailleurs, tous les passeurs ne sont pas aussi honnêtes qu'il le faudrait : en 1789, un voyageur génois est pris en

<sup>22</sup> C. Bourrier-Reynaud, *Ponts et merveilles...*, art. cit., p. 36-37.

<sup>23</sup> J.-P. Papon, *Voyage littéraire de Provence*, Paris, Barrois aîné, 1780, p. 253.

charge par un « gayeur » sur la rive sarde, mais, parvenus « au plus fort de l'eau », on lui réclame un surplus et, ne pouvant pas payer, il est abandonné « au milieu du Var » et ne « doit son salut qu'à la Providence »<sup>24</sup>.

Bien évidemment, un pont résoudrait le problème, mais, jusqu'à la Révolution, seules les armées d'invasion sont à l'origine de constructions par ailleurs assez éphémères<sup>25</sup>. En 1704 par exemple, à l'occasion de la guerre de succession d'Espagne, les troupes piémontaises construisent un premier ouvrage pour l'invasion de la Provence<sup>26</sup>. Puis, en 1744, à l'occasion de la guerre de succession d'Autriche au cours de laquelle la France s'oppose à nouveau aux États de Savoie, le prince de Conti parvient, malgré les difficultés, à faire édifier « un pont de plus de 600 toises de long, partie sur des chevalets et partie sur des pilotis »<sup>27</sup>. Mais dès 1760, ce pont est emporté « par une forte inondation des montagnes »<sup>28</sup>.

Malgré ces difficultés, le trafic entre la Provence et le pays niçois, composante des États de Savoie, est intense et ce gué reste un lieu d'échange tout comme le pont lorsqu'il est utilisable. Quelques rares données permettent de mesurer l'importance de ce trafic : un état des produits importés à Nice, provenant de Provence et exportés de Nice vers cette destination en 1786 donne une idée de leur variété<sup>29</sup>. À Nice parviennent des quantités de riz et de vermicelles, de fruits frais et secs, de volailles, de porcs, de graisse et de suif, de métaux (cuivre, fer), d'étoffes, de plâtre, de cire, voire de bouchons de liège. De Nice sont exportés notamment des fruit secs (châtaignes, prunes), du raisin, du vin, des toiles (coton, chanvre), de la poix, de la farine, des citrons et de la fleur d'oranger.

C'est la raison pour laquelle, l'idée de construire un pont n'est jamais abandonnée : ce pont existe pour ainsi dire « en espérance », de même qu'il fait l'objet, à la fin de l'Ancien Régime, de plusieurs mémoires rédigés aussi bien en Provence qu'au Piémont. Un premier document, non daté, mais que l'on peut situer dans les années 1760-1770 souligne « l'avantage des nations limitrophes [ainsi que] la liberté et la facilité du commerce » que procurerait « un pont solide » tel qu'il avait été édifié « pendant la dernière guerre pour le service des armées ». Une fois l'édifice construit, et pour que son entretien « ne coûte rien aux deux souverains » l'établissement d'un péage serait la solution idéale, ainsi que des gardes et des barrières pour

---

<sup>24</sup> Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, DD 15, lettre du subdélégué Vial aux consuls de Saint-Laurent, 2 juin 1789. De tels épisodes se poursuivent d'ailleurs même après la Révolution : en l'an XII, après la noyade d'un muletier dans la tentative de passer le fleuve, on pointe encore du doigt « la profession de gueyeur dont on abuse étrangement et impunément », une profession « abandonnée à la volonté de ceux qui veulent l'exercer » et sans « qu'aucun règlement de police n'ait fixé le prix de la rétribution ». Ici encore, « des pauvres voyageurs ont été déposés entre deux bras de la rivière et là comme dans une forêt on les a forcés à payer des sommes exorbitantes pour avancer ou reculer » : Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE S 82, procès-verbal du maire de Gilette adressé par le sous-préfet de Puget-Théniers au préfet, 20 prairial an XII (9 juin 1804), cité par J.-L. Fontana, « Franchir le Var », *Nice historique*, 2005, p. 275.

<sup>25</sup> G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 87.

<sup>26</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 231.

<sup>27</sup> Marquis de Saint-Simon, *Histoire de la guerre des Alpes, ou campagne de 1744*, Amsterdam, éd. Marc-Michel Rey, 1770, p. 27.

<sup>28</sup> J. Baretti, *Voyage de Londres à Genève*, Amsterdam, Ed. Marc-Michel Rey, 1777, t. 4, p. 133 : lettre n° 83, Antibes, le 12 novembre 1760.

<sup>29</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 4, articles exportés et importés à Nice en 1786, 19 juillet 1787.



empêcher la contrebande et les désertions<sup>30</sup>. Toujours côté français, un autre « mémoire sur les avantages qui résulteraient de la construction d'un pont sur le Var aux deux comtés de Nice et de Provence »<sup>31</sup> se place dans la même perspective : dans une Europe éclairée, les gouvernements « portent toute leur attention à étendre le commerce de leurs peuples » ; or, « dans un point de communication des deux plus belles contrées de cette partie du monde », subsiste un obstacle qui se franchit « souventes fois avec du risque et toujours avec frayeur ». Un pont ne présenterait que des avantages du point de vue de l'approvisionnement, du commerce (notamment des huiles et des vins) et de l'activité économique, et les inconvénients seraient facilement maîtrisés ; sans compter son utilité pour les courriers et « l'expédition des affaires de l'État ».

Côté piémontais, un document similaire<sup>32</sup> s'appuie sur la même argumentation : chaque pays pourra bénéficier des produits de l'autre et les voyageurs éviteront la voie maritime et le risque du passage du Var, ainsi que le recours aux gueyeurs (« *guazzatori* ») connus pour leur indécence étant « continuellement nus ». En 1785, le président du Sénat Trinchieri di Sant'Antonino ajoute un dernier argument que l'on aurait pu croire prématuré<sup>33</sup> : « l'hiver, l'affluence dans cette ville [Nice] de personnes de qualité, tant Anglais que Français et d'autres nations, pour profiter du climat tempéré dont on jouit » est régulièrement interrompue en raison des crues du Var. Ces hivernants se trouvent bloqués (« *sequestrati* ») à Saint-Laurent ou bien prennent le risque de poursuivre par mer ou traverser à gué, et il ne se passe pas une année sans qu'un voyageur ne se noie. Un pont résoudrait ce grave inconvénient et, par ailleurs, son coût pour les finances royales serait allégé par une dépense partagée entre les deux souverains, et amortie ensuite par le paiement d'un péage.

Telle est la situation à la veille de la Révolution : malgré des besoins évidents et des demandes assez explicites, un pont n'a pu encore être construit ; il le sera entre la fin 1792 et le début de l'année 1793 par les armées révolutionnaires. Très vite cependant, il dépasse la simple fonction d'ouvrage destiné à permettre le franchissement du fleuve. En raison de l'histoire mouvementée que connaît cette portion de territoire de la fin du XVIII<sup>e</sup> au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, il devient plus qu'un moyen de communication ou qu'un enjeu militaire ou politique : au-delà de son assise matérielle et de ses reconstructions répétées (I), il devient pratiquement une institution, dont les vicissitudes le chargent d'une pluralité de fonctions (II) en temps de paix et plus encore en période de guerre.

---

<sup>30</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 6, projet pour l'établissement d'un pont sur le Var (s.d.).

<sup>31</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 4, pièce n° 24, (s.d., 1785 selon J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », p. 231).

<sup>32</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Matières économiques, mazzo 2, n° 4, *memoria sulla necessità della costruzione d'un ponte sul fiume Varo per agevolare la libera comunicazione colla vicina Provenza* (brouillon, s.d.).

<sup>33</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, Ni Fiume Varo, mazzo 4, pièce n° 24, lettre du Président Trinchieri adressée à Turin, 28 novembre 1785.

## **I – Le pont du Var et son assise matérielle**

L'obstacle politique qui s'opposait à la construction d'un pont lorsque le Var était une frontière est brusquement levé en 1792, lorsque les armées de la République se rendent maîtres d'une grande partie du comté de Nice et repoussent vers les montagnes la frontière entre les deux pays<sup>34</sup>. Dès lors, la nécessité d'un pont sur le Var devient d'autant plus impérieuse qu'il s'agit de relier à la France un nouveau territoire qu'elle vient d'annexer et qui constitue désormais une partie du nouveau département des Alpes-Maritimes<sup>35</sup>.

Cependant, entre 1793, date d'achèvement du premier pont de bois, et 1864 fin des travaux du pont en pierre, bientôt baptisé Napoléon III, l'ouvrage est sans cesse détruit et reconstruit, sans compter que, durant les périodes où il est opérationnel, il nécessite un entretien constant.

### **A – Un pont construit... et reconstruit**

La première construction d'un pont militaire est liée à la nécessité de permettre l'approvisionnement de l'armée qui est entrée dans le ci-devant comté de Nice fin septembre 1792<sup>36</sup>.

Depuis les premiers mois de 1790, des émigrés du sud de la France ont commencé à affluer vers le comté et ont d'ailleurs « répandu les pires rumeurs sur les révolutionnaires, populace assoiffée de sang, impie, sans foi ni loi »<sup>37</sup>. Durant l'été 1792, le gros des forces de l'armée du midi commandé par Montesquiou a pour objectif la Savoie, mais une division dite du Var, installée à Antibes et commandée par d'Anselme menace le Pays niçois<sup>38</sup>. L'ordre d'envahir le comté lui parvient d'ailleurs le 16 septembre, à la suite de la rupture des relations franco-sardes.

Côté Piémontais, c'est logiquement sur le Var, le long de la frontière, que s'établit la ligne de défense<sup>39</sup>, mais assez vite les nouvelles se font inquiétantes : aux bâtiments français qui croisent dans la Baie des Anges et s'avancent même jusqu'à la rade de Villefranche, s'ajoute un message alarmant que le duc d'Aoste, fils du roi, adresse au général de Courten chargé de la

---

<sup>34</sup> M. Ortolani « La population du comté de Nice face à une nouvelle frontière. Le front franco-sarde (1792-1794) », dans (R. Schor, M. Ortolani Y. Kinossian, Y. Gastaud), *Fixer et franchir la frontière - Alpes-Maritimes 1760-1947*, Milan, Silvana Editore, 2016, p. 187-210.

<sup>35</sup> Le 31 janvier 1793, la Convention déclare à l'unanimité qu'elle « accepte au nom de la France le vœu émis par le peuple souverain du ci-devant comté de Nice, et qu'en conséquence il fera partie intégrante du territoire de la République ». Le 4 février, il est décrété que le comté formera un 85<sup>e</sup> département sous le nom de « département des Alpes-Maritimes » : M. Geoffroy, *Recherches sur la mise en place des institutions françaises dans l'ancien comté de Nice (1790-1800)*, thèse histoire, Nice, 1973.

<sup>36</sup> E. Hildesheimer, « En 1792, l'armée française entre à Nice », *Nice historique*, 1992, p. 115-125 ; P. Canestrier, « La conquête et l'occupation de la ville et du comté de Nice sous la Révolution – Documents officiels inédits 1792 », *Nice historique*, 1931, p. 46-60.

<sup>37</sup> Michel Derlange, « Nice sous la Révolution et l'Empire », in A. Ruggiero (dir.), *Nouvelle histoire de Nice*, Toulouse, Privat, 2006, p. 143 ; Maurice Bordes (dir.), *Histoire de Nice et du pays niçois*, Toulouse, Privat, 1976, p. 213 et suiv.

<sup>38</sup> P. Gonnet, M. Péronnet, *La Révolution dans les Alpes-Maritimes*, Le Coteau, Horvath, 1989, p. 90.

<sup>39</sup> H. Costamagna, « Un essai de défense du comté de Nice sur le Var et son échec », *Nice historique*, 1992, p. 173-177.

défense du comté : « vous allez être attaqué par terre et par mer par trente-cinq mille Français. Sauvez les troupes et le Piémont à quelque prix que ce soit ». Le vieux chevalier de Courten qui ne dispose que de neuf bataillons<sup>40</sup>, au total moins de 4 000 soldats, estime alors que pour éviter leur anéantissement, le repli sur Saorge s'impose, et la retraite s'organise précipitamment<sup>41</sup>.

Nice n'étant plus défendue, d'Anselme ordonne l'invasion : le 29 septembre, il « fait passer le Var à deux compagnies d'infanterie légère, un bataillon de grenadiers et trente dragons [...]. Puis quatre bataillons [et 150 cavaliers...] aidés par des paysans, franchissent le torrent, partie à gué partie à la nage, en ne perdant que trois hommes et quelques chevaux »<sup>42</sup>. Après une reconnaissance des défenses piémontaises abandonnées, d'Anselme fait son entrée à Nice.

Mais au-delà de ces épisodes largement connus et commentés, ce qui nous intéresse, est que le lendemain de l'entrée des Français à Nice, une pluie d'automne commence à tomber et les intempéries se prolongent plus de douze jours faisant tellement grossir le Var que « la communication entre les deux rives devient impossible »<sup>43</sup>. Sur le plan militaire, la situation devient alors très inquiétante puisque d'Anselme, à la tête d'un petit effectif (4 000 hommes) et privé de renforts, se trouve pris au piège à Nice, entre le front de l'armée piémontaise<sup>44</sup> et le Var désormais infranchissable<sup>45</sup>.

C'est dans ce contexte, que le 3 octobre 1792, l'ordre est donné de construire à la hâte un pont de bois sur le fleuve. Deux ingénieurs, Blay et Milet-Mureau<sup>46</sup>, sont chargés de diriger les travaux effectués par les militaires et une importante main d'œuvre de civils : réquisitionnés par l'administration de District dans les villages alentour, sous menace de recourir à la force publique, ils sont rémunérés « à raison de trente sols par jour »<sup>47</sup>. Le travail semble efficace puisque dès le 8 décembre « une communication provisoire est établie entre les deux rives et un mois plus tard, des charrettes passent [déjà] sur le pont »<sup>48</sup>.

Construit sur des chevalets formés de pilotis, il est d'une longueur considérable (comprise selon les mesures entre 600 et 900 mètres) sur trois de large, le plancher à 2,80 mètres

---

<sup>40</sup> Sur l'armée piémontaise, S. Loriga, *Soldats. Un laboratoire disciplinaire : l'armée piémontaise au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Venise, Mentha, 1992, 318 p.

<sup>41</sup> A. Ruggiero, « À propos du retrait de Nice des troupes piémontaises en septembre 1792 », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 2007, n° 185, p. 78 ; G. Blondeau, « La retraite des troupes sardes de Nice en septembre 1792 », *Nice historique*, 1940, p. 81-96 et 1941, p. 3-16.

<sup>42</sup> L. Krebs, H. Moris, *Campagnes dans les Alpes pendant la Révolution*, Paris, Plon, 1891, p. 131 ; H. Costamagna, « Un essai de défense du comté de Nice sur le Var... », art. cit., p. 176.

<sup>43</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var », *Nice historique*, 1908, chapitre XI, p. 246.

<sup>44</sup> La ligne Breil, col de Brouis, Authion col de Raous résistera aux assauts français en décembre 1792.

<sup>45</sup> H. Costamagna, « Un essai de défense du comté de Nice sur le Var... », art. cit., p. 176.

<sup>46</sup> Le baron Louis Marie Antoine Destouff de Milet de Mureau (Toulon 1751 - Paris 1825) a fait ses études à l'École royale du génie. Il commande en 1792 l'artillerie et le génie à l'armée des Alpes et celle du Var. Il deviendra général et baron d'Empire.

<sup>47</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, E 64/4 H 8, réquisition de 20 hommes pour les travaux du pont du Var, 23 octobre 1792.

<sup>48</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 247.

au-dessus de l'étiage et comportant pas moins de 182 travées de quatre à six mètres de portée chacune<sup>49</sup>.

Mais pour construire cet ouvrage, il a fallu une quantité d'arbres sur les deux rives, en particulier ceux provenant d'une forêt qui existait sur la rive gauche et qui a été totalement anéantie. Un rapport établi en l'an XIII par Horace Cougnet, conseiller municipal de Nice, en rappelle l'importance : « à l'époque où l'armée française entra dans le pays, la terre de réserve du Var formait une forêt d'arbres de haute futaie, longue environ d'un myriamètre [10 kilomètres] sur 100 à 250 mètres de largeur. Cette forêt [...] fut alors entièrement abattue pour former le pont »<sup>50</sup>. Or cette futaie d'arbres touffus, appelée « terre de réserve » et jadis protégée par le Sénat de Nice, n'était pas seulement « délicieuse pour la promenade des étrangers », comme le note Albanis Beaumont en 1787<sup>51</sup> ; elle avait surtout pour fonction de former une digue servant à prémunir les terres agricoles contre les inondations<sup>52</sup>. Une carte française de l'estuaire du Var, datant de 1758 qualifie d'ailleurs ce lieu de « Terres et bois de la ville [de Nice] contre le Var »<sup>53</sup>.

Par ailleurs, en raison des circonstances, la construction de ce qu'on appelle bientôt « la passerelle des Français » est pour le moins hâtive et sa fragilité rapidement mise en évidence. Dès septembre 1793, Bouron, ingénieur des ponts et chaussées employé à l'armée d'Italie, s'adresse « aux citoyens représentants du peuple près la même armée » pour leur faire part de ses réflexions sur « la conservation du pont du Var ». Cet ouvrage – écrit-il – « est le seul débouché qui assure actuellement le service de l'armée d'Italie ; sa conservation importe donc essentiellement à la République ». Or, plusieurs causes menacent sa conservation, parmi lesquelles les crues extraordinaire ou le choc des arbres déracinés ou abandonnés au cours des eaux. Pour cette dernière cause, il faudrait « planter des pieux en amont du pont pour former une espèce de barrage » ou bien avoir des hommes prêts « à forcer ces arbres à se diriger suivant le cours des eaux ». En revanche, « si la crue extraordinaire arrivait [...], on ne saurait s'opposer, calculer ou prévoir le dommage que [le pont] éprouverait alors »<sup>54</sup>.

Quelques mois à peine après l'achèvement du pont, les principales causes de destruction ont été identifiées conséquence du défaut majeur de l'ouvrage : il est constitué de « travées très courtes en nombre élevé [qui] risquent de former un barrage et s'opposer à l'écoulement des matériaux charriés par les eaux lors des fortes crues »<sup>55</sup>.

---

<sup>49</sup> G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 90 ; H. Costamagna, « La défense du Var sous la Révolution et l'Empire », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1963, p. 2 ; J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », p. 232.

<sup>50</sup> Cité par E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var », art. cit., p. 247.

<sup>51</sup> J.-F. Albanis Beaumont, *Voyage historique et pittoresque du Comté de Nice*, Genève, Bardin, 1787 ; cette forêt a été immortalisée par le peintre Clément Roassal : C. Bourrier-Reynaud, *Ponts et merveilles. En remontant le cours du Var...*, art. cit., p. 35.

<sup>52</sup> « Aux dires des gens du pays, ce serait de cette époque que dateraient les désastres qui ont affligé à diverses reprises les propriétaires riverains » : Arch. dép. Alpes-Maritimes, Br. 618, M. Vigan, *Mémoire historique et technique sur les travaux d'endiguement et de colmatage de la rive gauche du Var*, (s.d.), p. 338 ; cette forêt est qualifiée de « *selva di guarentigia* » : Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre à l'intendant, 22 juillet 1819.

<sup>53</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 223.

<sup>54</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, L 269, réflexions de l'ingénieur des ponts et chaussées employé à l'armée d'Italie, 6-9-1793.

<sup>55</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 232.

Il faut rappeler ici que ces crues sont liées au climat et au relief particuliers des Alpes-Maritimes. Les précipitations y sont souvent brutales et orageuses et, s'abattant sur des pentes souvent fortes, elles causent des crues soudaines, aggravées par l'accumulation de tout ce que l'eau arrache sur son passage. Par ailleurs, il faut aussi considérer la superficie du bassin hydrographique du Var (près de 3 000 km<sup>2</sup>) qui s'étend sur la plus grande partie du département.

Malgré les travaux de confortement réalisés, en l'an VII (1799), l'ingénieur Griffet considère toujours le pont du Var comme « un ouvrage provisoire, précaire et ruineux par sa longueur excessive et son mauvais genre de construction »<sup>56</sup>. Effectivement, cette fragilité va être confirmée à l'automne de l'an XI (1802-1803) lorsqu'une crue ouvre trois brèches dont une de cinquante mètres, événement considérable dont se fait écho la presse internationale : « le pont du Var qui venait de recevoir récemment de nouvelles réparations a été emporté dans quelques parties et totalement dégradé dans d'autres »<sup>57</sup>. Plus de cinquante travées doivent être reconstruites pour le rendre à nouveau praticable.

En décembre 1807, une nouvelle destruction a lieu et l'ingénieur en chef du département, Joseph Teulère en explique les causes : « ce torrent [le Var] ayant rassemblé presque toutes ses eaux en un seul bras, au moyen de divers courants en écharpe réunis en un seul dirigé vers la tête du pont de Saint-Laurent, emporta la tête de ce pont avec 100 mètres de longueur de travées »<sup>58</sup>. La circulation est rapidement rétablie mais au moyen de madriers qui ne rendent pas possible le passage de voitures<sup>59</sup>. En octobre et novembre de l'année suivante (1808) surviennent de nouvelles avaries, mais c'est surtout en septembre 1810 que le Var connaît « l'une de ses crues des plus fortes, l'eau s'élevant jusqu'au-dessus du pont. Tout le Var est occupé par les eaux [et] la quantité de bois marchand entraînée par cette crue est immense »<sup>60</sup>. L'ingénieur en chef des Ponts et chaussées prévient le préfet : « les bois marchands s'entrelacent aux travées du pont et [le] secouent [...]. On emploie tous les ouvriers au décombrement des palées. Si on ne réussit pas, elles seront emportées et on doit s'attendre à de pareils événements jusqu'à ce que ces travées aient une largeur suffisante pour le passage des bois flottés et des arbres arrachés des rives »<sup>61</sup>. Leurs efforts sont insuffisants. Une nouvelle brèche est ouverte par le choc des troncs et le préfet du Var doit ordonner la construction provisoire d'un « pont sur cordes » au moins pour le passage des piétons<sup>62</sup>, en attendant la construction d'un nouvel ouvrage entreprise en 1813.

L'étude achevée en 1812 prévoit un nouveau pont, en amont du précédent, et beaucoup plus ambitieux<sup>63</sup> : réduit à une longueur de 335 mètres, pratiquement la moitié de l'ancien, grâce à une digue avec un enrochement qui la fixe à la rive gauche, il sera composé de 22 travées de

---

<sup>56</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE S 78, rapport de l'ingénieur Griffet, 2 ventôse an VII (20 février 1799) cité par J.-L. Fontana, « Franchir le Var »..., art. cit., p. 278.

<sup>57</sup> *Journal politique de Mannheim*, 22 novembre 1802.

<sup>58</sup> Cité par E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var », chapitre XII, p. 265.

<sup>59</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 232.

<sup>60</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE S 82, cité par J.-L. Fontana, « Franchir le Var... », art. cit., p. 278.

<sup>61</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées au préfet, 13 septembre 1810.

<sup>62</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, lettre du directeur général des Ponts et chaussées au préfet du Var, 28 septembre 1810.

<sup>63</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, affiche (3<sup>e</sup> et dernière) – Construction à neuf du pont du Var – adjudication définitive du 8 septembre 1812.

15 mètres de portée. Les travaux sont adjugés à Jean Faraud, architecte de la ville de Nice, pour un montant de 360 000 francs et se prolongent durant le printemps et l'été 1813<sup>64</sup>.

Plus solide que le précédents, cet ouvrage résistera mieux aux crues du fleuve qui charrient toujours pourtant des troncs flottés suivant une pratique récurrente<sup>65</sup> (mais désormais réglementée par les patentes royales de 1834)<sup>66</sup>, de même que des arbres arrachés aux berges. En novembre 1841, une partie du pont est emportée par une crue et en décembre, au cours de travaux de réparation, Ripert, l'ingénieur en chef du département, et un ouvrier tombent à l'eau et perdent la vie. En 1848, ce sont à nouveau trois arches du pont qui sont détruites ; en 1852 quatre travées subissent le même sort, puis deux autres en juin 1855 et deux autres encore en 1858<sup>67</sup>. À chaque fois, il faut reconstruire et pour cela engager des sommes souvent considérables. C'est pourquoi, au milieu du siècle apparaissent des projets pour l'édification d'un pont plus solide : nous laisserons de côté l'idée de construire, à frais partagés entre les deux États, un pont suspendu, à laquelle il ne sera pas donné suite<sup>68</sup>, pour nous arrêter sur les conséquences de la visite de Napoléon III dans le comté de Nice nouvellement annexé. À l'occasion du court séjour qu'il effectue à Nice en septembre 1860<sup>69</sup>, il se rend sur les bords du Var puis sur le pont, accompagné de l'Impératrice et d'une impressionnante délégation pour apprécier les travaux d'endiguement du fleuve mais se convaincre également de la nécessité d'un ouvrage plus résistant servant d'assise à la route impériale n° 7.

Avec l'annexion à la France, une impulsion décisive est donnée à la voie de chemin de fer qui franchira le fleuve et, en 1861, il est décidé d'accoler au pont ferroviaire un pont routier en fonte qui se substituera à l'ancien ouvrage en bois<sup>70</sup>. Long de 367 mètres, il comportera seulement six travées de 50 mètres chacune, reposant sur cinq piles intermédiaires<sup>71</sup>. Les travaux se prolongent de 1862 à 1864, date à laquelle le pont Napoléon III fait enfin entrer les habitants du nouveau département dans l'ère de la modernité, faisant quelque peu oublier les difficultés et les multiples travaux d'entretien des ouvrages antérieurs.

---

<sup>64</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 232-233 ; Arch. dép. Alpes-Maritimes, 2 FS 801, état sommaire des travaux exécutés pour la construction du pont du Var par le Sr. Faraud, adjudicataire, 4 mai 1814.

<sup>65</sup> L. Thévenon, « Le flottage des bois dans le comté de Nice, une nécessité désastreuse », *Nice historique*, 2019, p. 2-28 ; H.-L. Bottin, « Protection de l'environnement et intervention administrative. Le flottage des bois dans la province de Nice au XIX<sup>e</sup> siècle », dans M. Ortolani, O. Vernier, M. Bottin (dir.), *Protection et valorisation des ressources naturelles dans les États de Savoie*, Nice, Serre, 2014, p. 213-230.

<sup>66</sup> *Regie lettere patenti per le quali S.M. ordina nuovi provvedimenti pel trasporto de legnami a galla sulle acque de fiumi torrenti e laghi*, 28-1-1834.

<sup>67</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., chapitre XIV, art. cit., p. 296-297.

<sup>68</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., chapitre XIV, art. cit., p. 297.

<sup>69</sup> M. Ortolani « Le voyage de Napoléon III à Nice. Une consécration de l'annexion », *Nice Historique*, 2010, p. 175.

<sup>70</sup> *Napoléon III et les Alpes-Maritimes. La naissance d'un territoire* (catalogue d'exposition), Milan, Silvana editore, 2009, p. 94.

<sup>71</sup> J.-B. Lacroix, « Les ponts des Alpes-Maritimes... », art. cit., p. 252.

## **B – Un pont sans cesse entretenu**

Il ne s'agira pas ici de revenir sur les travaux de construction et reconstruction du pont de bois entre 1792 et 1864, mais simplement d'évoquer l'entretien ordinaire et néanmoins essentiel d'un ouvrage fragile et sans cesse dégradé.

Il faut commencer par rappeler que, dès sa construction, le pont fait l'objet de dégradations plus ou moins importantes dont on peut rappeler les causes : tout d'abord, la fréquentation intense de la chaussée provoque des affaissements et « des trous qui rendent la circulation dangereuse pour les voitures et les bêtes et malcommode pour les personnes » ; plusieurs équipes de cantonniers et de charpentiers sont donc disponibles à tour de rôle pour procéder aux réparations sollicitées par la direction du Génie civil et autorisées par l'intendant<sup>72</sup>. Mais souvent ces dégradations ne sont pas seulement liées à l'usage que l'on fait de l'ouvrage, elles sont volontaires. Dès octobre 1814, l'administration française informe l'intendant de Nice que des individus, à proximité de la rive gauche, emportent des parties du pont en métal (« ferrements ») et en bois ; un individu armé d'une hache a même été surpris en train de faire sauter des boulons : « j'ai cru devoir vous prévenir de [ces] cas lamentables – écrit le fonctionnaire – afin que vous puissiez donner les ordres nécessaires pour que ces dégradations ne soient continuées »<sup>73</sup>. Parfois il s'agit non pas de déprédations, mais de dégradations volontaires qui confinent au vandalisme. En l'an XI « des malveillants [envisagent] d'interrompre la communication du pont du Var en coupant les cordages qui lient les pièces principales du plancher [...] établi pour le passage des piétons ». Le commandant de gendarmerie a d'ailleurs son idée quant à leur identité et leur motivation qui rappelle de vieilles habitudes : « je ne suis pas éloigné de croire que la cupidité des manouvriers de St-Laurent ne les portasse à cette audace, car ils gagnent ce qu'ils veulent quand le passage du pont est intercepté »<sup>74</sup>. Aux patrouilles de gendarmerie nécessairement épisodiques, s'ajoute la présence d'un gardien permanent : en l'an XII, un dénommé Bourroul exerce cette fonction de « piqueur de travaux et gardien du pont du Var » sous l'autorité de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées<sup>75</sup>. Un gardien similaire existe côté piémontais, qui veille à la conservation du pont, mais il se voit aussi confier la charge de surveiller le matériel entreposé à proximité et destiné à sa réparation, notamment des poutres prêtes à être employées<sup>76</sup>.

Les archives révèlent qu'afin d'assurer l'entretien du pont, des campagnes régulières de réparations sont entamées pratiquement chaque année et sensiblement selon les mêmes modalités. Dès le Consulat, l'entretien du pont construit par l'armée en 1792-93 relève désormais de la compétence des autorités civiles. Ainsi en l'an XI, c'est l'administration des Ponts et chaussées, sous l'autorité du ministère de l'Intérieur qui invite le préfet des Alpes-Maritimes à « continuer avec la plus grande activité les travaux urgents » rendus nécessaires par « l'état de délabrement du pont », ce qu'il fait réaliser en régie en raison de l'urgence. Il est invité pareillement à partager les dépenses entre les deux départements

---

<sup>72</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre du Génie civil à l'Intendant, 9 mai 1818.

<sup>73</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre à l'Intendant, 15 octobre 1814.

<sup>74</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, lettre du capitaine de gendarmerie au Préfet, 22 nivôse an XI (12 janvier 1803).

<sup>75</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, certificat de paiement, 30 prairial an XII (19 juin 1804).

<sup>76</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre de Turin à l'Intendant, 20 octobre 1814.

riverains des Alpes-Maritimes et du Var<sup>77</sup>. En l'an XIII, c'est dans l'éventualité du passage de Sa Majesté (le premier consul), que le préfet est invité, « parmi les réparations des routes à faire [...], de hâter les ouvrages que le pont du Var exige »<sup>78</sup>. Deux ans plus tard, le constat est encore le même : « les dégradations du pont du Var deviennent de jour en jour plus considérables et il est à craindre que cette importante communication avec l'intérieur de la France ne soit bientôt interceptée ». C'est pourquoi le préfet « autorise la coupe des bois nécessaires aux réparations urgentes »<sup>79</sup>.

Sous le régime français, mais également quelques années plus tard sous la Restauration sarde, les modalités juridiques qui permettent la prise en charge de cet entretien se calquent sur les grands principes d'un droit administratif, déjà en partie tracés sous l'Ancien régime<sup>80</sup> et structurés sous le régime napoléonien<sup>81</sup>. Les archives regorgent ainsi de documents administratifs permettant de retracer toutes les étapes de la réalisation des travaux. À chaque fois que le pont nécessite des réparations ou un simple entretien, l'administration procède par appel d'offres. Une affiche est publiée indiquant que « le préfet des Alpes-Maritimes prévient le public qu'il doit être procédé à l'adjudication des ouvrages à faire pour le rétablissement et l'entretien du pont du Var en charpente sur la route de 1<sup>ère</sup> classe n° 14 de Paris à Nice et Gênes ». Suivent la description détaillée des matériaux à fournir (en quantité et qualité), des ouvrages à réaliser, des principales obligations de l'entrepreneur tenant notamment à la nature des matériaux employés et aux délais, du mode d'adjudication et des conditions de paiement<sup>82</sup>. D'autres conditions rappellent que l'adjudicataire doit être « un homme de l'art, moral, solvable et ayant les moyens suffisants pour l'exécution des travaux », qu'il présentera un cautionnement et « qu'il ne pourra sous-traiter qu'à ses périls, risques et fortune ». Enfin, les travaux s'effectuent toujours « sous la direction et ordres de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées »<sup>83</sup>. Après appel d'offres, soumission et enchères, on examine les offres en Conseil de préfecture avant de procéder à l'adjudication<sup>84</sup>.

Dans le royaume de Piémont, la procédure d'appels d'offre (« *appalto* ») est sensiblement la même : en 1821 par exemple, l'administration lance un appel d'offre pour un contrat d'entretien de neuf ans (« *adattamento e successiva novennale manutenzione del ponte del Varo* ») afin de « conserver en parfait état la partie du pont de bois franchissant le fleuve Var revenant à Sa Majesté [...] d'une longueur de 325,70 m... »<sup>85</sup>. Le contrat d'entretien conclu

---

<sup>77</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, lettre du ministère de l'Intérieur au Préfet, 6 vendémiaire an XI (28 septembre 1802).

<sup>78</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, lettre de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées au préfet, 18 prairial an XIII (7 juin 1805).

<sup>79</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 22, lettre du préfet à l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées, 9 décembre 1807.

<sup>80</sup> J.-L. Mestre, *Introduction historique au droit administratif*, Paris, PUF, 1985.

<sup>81</sup> F. Burdeau, *Histoire du droit administratif*, Paris, PUF, 1995 ; G. Bigot, *Introduction historique au droit administratif depuis 1789*, Paris, PUF, 2002.

<sup>82</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, avis – Travaux à faire au pont du Var, 28 thermidor an XIII (16 août 1805).

<sup>83</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 10, affiche – Réparations à faire au pont du Var, 12 août 1809.

<sup>84</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, procès-verbal d'adjudication, 29 janvier 1812.

<sup>85</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, copie d'appel d'offre, 1821.



avec Onorato Arbin pour un montant de 12 397 liras fait ensuite l'objet d'une approbation royale<sup>86</sup>.

Il faut rappeler ici que, jusqu'en 1814, le pont est entièrement français et constitue la principale communication entre les départements du Var et des Alpes-Maritimes. En 1814, avec la chute de l'Empire, lorsque le royaume de Sardaigne retrouve ses frontières de 1792, il est à présent confronté à l'existence d'un pont qu'il va lui falloir entretenir pour partie. Or, les premières constatations, telles qu'elles résultent d'une enquête demandée par l'Intendant, accompagnée d'un « calcul des dépensés », ne sont guère encourageantes : « lesdites réparations sont déclarées urgentes et ne peuvent se reporter étant donné le total dépérissement du pont, au point que les passagers sont obligés de transiter sur une longue partie dans le lit du fleuve avant de parvenir à une rampe provisoire que l'ancien gouvernement avait fait construire pour conserver la communication... ». Le calcul des dépenses établi par l'ingénieur Alziari de Malausséna s'élève à 11 339 liras<sup>87</sup>. Sans attendre ces informations, le nouvel Intendant Fighiera<sup>88</sup> a déjà adressé au gouvernement de Turin un long rapport sur la situation économique de la province dont il vient de prendre la charge<sup>89</sup> : « il est de mon devoir – écrit-il – de porter à votre attention l'exigence que toujours subsiste un pont sur le Var et qu'on y effectue avec la plus grande célérité les réparations nécessaires ». Mais il explique surtout les raisons qui le poussent à « demander avec insistance son maintien », à commencer par le fait que le comté de Nice reçoit de la Provence voisine du bois de combustion ainsi « qu'une grande quantité de vin », tandis qu'il exporte vers la France un grand nombre de produits en provenance du Piémont : pâtes, riz, grains, chanvre. Aussi, « la destruction de ce pont serait un coup fatal pour les habitants de cette cité [Nice] et de ce comté [...] qui seraient tentés d'abandonner le pays et transporter à l'étranger leur industrieux commerce ». Enfin, le simple fait de voir périr ses sujets dans la traversée du fleuve rend nécessaire le maintien de ce pont, ne serait-ce que pour des raisons « d'humanité ». Pour le cas où de telles considérations ne suffiraient pas, il ajoute un autre argument : la construction d'un pont entre les deux pays (et à frais partagés) avait déjà été sollicitée en 1787 ; les réparations du pont actuel devraient donc être partagées de la même façon. Il suffirait pour cela de fixer au milieu du pont une poutrelle symbolique (« *travetto dimostrativo* ») de manière à répartir la prise en charge des travaux à réaliser de part et d'autre. D'après ce qu'il a appris des ingénieurs français établis à Antibes, la France serait prête à assumer sa part des réparations si le Piémont assumait la sienne. Enfin, il imagine que les revenus d'un péage pourraient être affectés à l'entretien de l'ouvrage.

Dès le mois d'octobre 1814, l'intendant de Nice s'adresse donc au Préfet du Var pour l'informer de « l'urgence des réparations ». De son côté, l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées estime également que « le pont du Var a besoin d'un intérêt suivi qui nécessite des visites journalières » à condition « que l'entretien se fasse sur la moitié du pont de chaque côté ». De Paris, l'administration des Ponts et chaussées se range à cette solution et donne ordre

---

<sup>86</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, approbation de contrat d'entretien, 11 décembre 1821.

<sup>87</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, calcul des dépenses, 6 décembre 1814.

<sup>88</sup> M. Ortolani « Le rétablissement de l'intendance de Nice en 1814 », dans M. Ortolani, K. Deharbe, O. Vernier (dir.), *Intendant et intendance dans les États de Savoie et en Europe XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Nice, Serre 2016, p. 413-432.

<sup>89</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 66, rapport de l'Intendant de Nice à l'Intendant général des finances à Turin, 4 septembre 1814.

au Préfet du Var de la mettre en œuvre : elle lui indique même que si le Piémont tardait à effectuer ses réparations, le préfet français « pourrait les faire exécuter provisoirement et en faire l'avance ». Vu la situation, et avant d'impliquer le ministère des Affaires étrangères, « il est nécessaire [...] d'assurer d'abord les réparations les plus urgentes [...] et d'arriver ensuite à un mode d'entretien permanent »<sup>90</sup>.

Cette idée d'un entretien partagé entre les deux pays riverains finit donc par faire l'unanimité<sup>91</sup>, et les autorités des deux pays concernés vont donc s'entendre sur la fixation d'un point de partage. En novembre 1814, l'intendant de Nice et le préfet du Var dépêchent donc sur place leurs ingénieurs respectifs qui procèdent à la mesure du pont dans toute sa longueur, soit 212 trabucs et deux pieds (en mesures de Nice)<sup>92</sup>, c'est-à-dire 667 mètres<sup>93</sup>, et au milieu ils font planter provisoirement un pilier « déclarant qu'à partir de ce point sur ce pont toute la partie d'icelui tenant à la rive droite sera entretenue provisoirement aux frais de la France et toute la partie tenant à la rive gauche aux frais de la Sardaigne »<sup>94</sup>. Ce n'est qu'en 1825 que la Commission des limites de l'Est procède de manière définitive à la « démarcation de la limite d'Etat Gallo-Sarde » (procès-verbal du 17 juin 1825)<sup>95</sup> avec sa matérialisation au milieu du pont moyennant un poteau frontière<sup>96</sup>.

Plusieurs fois reconstruit et désormais bien entretenu, ce pont constitue cependant pour la circulation un point de passage obligé, sorte de goulot d'étranglement, et donc aussi le lieu vers lequel convergent de multiples activités et tensions : autant dire que la fonction du pont ne se limite pas à permettre simplement le franchissement du fleuve.

## **II – Le pont du Var et ses fonctions plurielles**

Selon le contexte et les circonstances, le pont du Var voit ses fonctions évoluer et se complexifier. Sans doute, son rôle principal reste de permettre la circulation des personnes et de leurs marchandises, mais pour des raisons diverses le « pont de transit » peut aussi se transformer en « pont barrière », permettant de contrôler, de conditionner, de réduire, voire d'empêcher le passage. Il devient alors quelque chose comme un « contre-pont » : un ouvrage qui interdit les déplacements au lieu de les faciliter. La situation devient encore plus compliquée

---

<sup>90</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, lettre de la direction générale des Ponts et chaussées au Préfet du Var, 21 octobre 1814.

<sup>91</sup> L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var », *Nice historique*, 1937, p. 85 reproduit une lettre du préfet du Var, 19 novembre 1814.

<sup>92</sup> Le trabuc équivaut à 3,144 m et le pied à 32,4 cm : [https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/poidsetmesures\\_20090918.pdf](https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/poidsetmesures_20090918.pdf)

<sup>93</sup> 654 mètres selon le même document signalé par L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., p. 86.

<sup>94</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 FS 801, brouillon de rapport, 24 novembre 1814.

<sup>95</sup> Arch. mun. Saint-Laurent-du-Var, 101, lettre du sous-préfet de Grasse au maire de Saint-Laurent, 14 octobre 1826.

<sup>96</sup> L. Thévenon, *Frontières du Comté de Nice. À la recherche des bornes perdues sur l'ancienne limite des royaumes de France et de Piémont-Sardaigne*, Nice, Serre, 2005, p. 39.

en temps de guerre<sup>97</sup>, lorsque les pays riverains s'opposent et qu'il devient alors « pont d'invasion » pour les uns et « pont de défense » pour les autres, avant de devenir parfois pont d'émigration, d'évacuation, de dérouté ou d'exil.

### **A – Du pont de transit au pont-barrière**

Par définition les ponts sont faits pour assurer la liaison entre les hommes et favoriser leurs échanges : le pont du Var est un lieu de passage et de transit. Il concerne donc d'abord la circulation des personnes, et nous avons vu à quel point celle-ci est importante pour assurer le transport de denrées et de marchandises les plus diverses de Nice en Provence et inversement. Pour donner une idée de l'importance de la circulation, on peut se référer aux bordereaux de recettes relatifs à la taxe d'entretien des ponts et routes versée à la barrière du Var sous le Directoire qui ne concerne que les voitures, montures et bêtes de somme : pour la première quinzaine de Prairial an VI, ce ne sont pas moins de 84 voitures et 734 montures et bêtes de somme, sans compter les piétons, de loin les plus nombreux, qui franchissent le pont<sup>98</sup>. Le passage est donc soumis à un contrôle dans la journée, mais semble fermé la nuit : lorsque le pont redevient frontière, une barrière que l'on descend à huit heures du soir empêche le transit<sup>99</sup>. Il semble cependant qu'en vertu d'un usage ancien, la circulation soit rendue totalement libre deux fois par an durant trois jours, pour la fête de la Trinité et celle de l'Assomption : « les Provençaux viennent alors en grand nombre en pèlerinage au sanctuaire de Laghet » et en profitent également pour s'arrêter à Nice<sup>100</sup>.

Parfois, les personnes qui franchissent le Var ne sont pas de simples voyageurs, commerçants ou pèlerins et, selon les cas, ils sont peu tentés d'emprunter le pont : « bien des voyageurs – en effet – sont peu disposés à satisfaire aux contrôles des postes frontières du pont du Var. Ce sont [...] les contrebandiers, les vagabonds, les travailleurs sans ressources suffisantes pour être admis dans le pays d'en face, les déserteurs, les réfugiés politiques en querelle avec leur gouvernement. Tous sont tentés de guayer clandestinement le Var, à l'ancienne mode »<sup>101</sup>. Il se peut aussi que des brigands franchissent parfois le pont ou le gué pour se rendre à l'étranger afin d'échapper à la justice de leur pays<sup>102</sup> ; il s'agit même de l'une des causes qui expliquent l'importance du brigandage dans cette région<sup>103</sup>.

Ce « pont de cavale » devient aussi selon les cas, et toujours dans un cadre judiciaire, un « pont d'expulsion » de tous ces misérables et mendiants, nombreux dans une région pauvre. Ainsi par exemple, en 1818, le préfet du Var prend un arrêté de reconduite de « tout individu

---

<sup>97</sup> B. Tratnjek, « Des ponts entre les hommes : Les paradoxes de géo-symboles dans les villes en Guerre », *Les Cafés géographiques*, 2009, p. 2.

<sup>98</sup> On tombe à 42 voitures et 145 montures et bêtes de somme durant la 2<sup>e</sup> quinzaine : Arch. dép. Alpes-Maritimes, L 1104, bordereaux de recettes, taxe d'entretien, prairial an VI.

<sup>99</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 295.

<sup>100</sup> . Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 294.

<sup>101</sup> R. Tresse, « Les passages clandestins de la frontière du Var au XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales de la société scientifique et littéraire de Cannes et de l'arrondissement de Grasse*, Cannes, 1965-1966, p. 112.

<sup>102</sup> P. Prenant, « Le brigandage dans le comté de Nice sous la Restauration : la justice confrontée à la fuite des criminels hors des frontières », *Migrations Société*, 2012, n° 140, p. 105-116.

<sup>103</sup> P. Prenant, *La bourse ou la vie ! Le brigandage et sa répression dans le pays niçois et en Provence orientale XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, Nice, Aspeam, 2011, p. 139-145.

étranger sans papiers et reconnu mendiant [...] au pont du Var [aux motifs que] plusieurs vols à main armée ont été commis sur les routes [...] pour la plupart par des étrangers qui, venant des Provinces voisines, sans moyens d'existence, sont réduits par la misère à se livrer au vagabondage »<sup>104</sup>. Enfin rappelons qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, il s'agissait aussi d'un lieu d'extradition lorsque les deux États voisins y procédaient à l'échange de prisonniers<sup>105</sup>.

Comme cela a déjà été brièvement suggéré ci-dessus, ce pont de transit n'empêche, pas bien au contraire (puisque les deux fonctions sont liées), qu'il soit aussi une barrière douanière. Cela est d'autant plus logique qu'entre 1814 et 1860, il est placé sur la frontière entre deux États. Mais même lorsque les deux rives du Var sont françaises (entre 1793 et 1814), une barrière y est établie pour la perception d'une « taxe d'entretien de routes ». Dans le département du Var, des barrières similaires existent à Draguignan, Grasse, Fréjus, Cannes et Saint-Laurent-du Var. Un rapport établi en l'an VI nous apprend que cette dernière est « établie sur le pont du Var. Elle n'a qu'un seul bureau, ce qui est suffisant [et] si on pouvait trouver trois receveurs probes et incorruptibles, elle serait d'un grand et assuré produit [...] Or, le receveur [actuel] n'est pas d'une réputation des plus intègres et le frère d'arme qui est à la barre » est soupçonné de fraude. Le rapport conclut : « l'isolement de cette barrière donnera toujours lieu [...] à des vols et des dilapidations. L'affermage et le choix de receveurs probes et vertueux peuvent seuls y remédier »<sup>106</sup>. C'est ce qui sera fait suite à adjudication, suivant les modalités indiquées par l'administration centrale<sup>107</sup>. Enfin, selon les circonstances, une barrière douanière d'occasion peut être établie au pont du Var, comme en 1814, lorsque l'armée autrichienne vient de « libérer » le comté de Nice : un corps de garde y impose une taxe de passage<sup>108</sup>.

Plus rarement, la barrière du Var se clôt pour la sécurité des voyageurs ou des habitants. Ainsi par exemple, en octobre 1857, on la ferme précipitamment en raison d'une crue soudaine « les eaux eu Var ayant extraordinairement grossi », pour la rouvrir le lendemain lorsque, après la visite d'un maître charpentier, il apparaît que les conditions de franchissement du fleuve ne suscitent plus d'inquiétudes, et pour laisser passer « la diligence des messageries impériales »<sup>109</sup>. De même, il peut arriver que la barrière se ferme en cas de menace de contagion. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, lors de la dernière peste (1720), le Var avait naturellement servi de barrière sanitaire<sup>110</sup>. Il en va de même lorsqu'apparaissent de nouvelles épidémies telles que le choléra : en août 1831, on informe le ministère de l'Intérieur que le royaume de Sardaigne vient de former un cordon sanitaire sur le Var. Le commissaire de police qui rédige cette lettre indique déjà que « si cette nouvelle est vraie, les relations entre les deux pays pourront être suspendues

<sup>104</sup> *Actes de la préfecture du département du Var*, Draguignan, De Fabre, t. 4, 1818, arrêté du 22 décembre 1818.

<sup>105</sup> J.-A. Garidelli, « Le gué de Saint-Laurent et son hospice »..., art. cit., p. 176.

<sup>106</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, L 1104, rapport relative aux barrières, 26 messidor an VI (14 juillet 1798).

<sup>107</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 3, modèle de procès-verbal d'adjudication pour l'affermage de la perception de la taxe (d'entretien des routes), an VIII : de telles barrières existent dans les Alpes-Maritimes à L'Escarène, Sospel, La Giandola et Tende.

<sup>108</sup> L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 85.

<sup>109</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre du commissaire spécial du pont du Var au préfet du Var, 22 octobre 1857.

<sup>110</sup> M. Signoli, S. Tzortzis, « La peste à Marseille et dans le sud-est de la France en 1720-1722 : les épidémies d'Orient de retour en Europe », *Cahiers de la Méditerranée*, 2018, p. 217-230 ; F. Gaziello, « Répercussions de la peste de 1720 à Saorge », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1967, p. 23-32.

pendant quelques temps »<sup>111</sup>. Finalement, d'après, les renseignements obtenus, la décision d'un cordon sanitaire constitué de « quelques troupes sur le Var » aurait été prise par le Gouverneur de Nice, ayant cru comprendre que la France allait elle-même établir une barrière sanitaire et qui aurait dit : « nous aussi nous en établirons une »<sup>112</sup>. Même si cette décision n'est pas suivie d'effet et « qu'il ne se passe rien sur la frontière digne d'attention », cela montre à quel point la frontière demeure une zone sensible et le pont du Var semble être le point névralgique de cette tension. En revanche, lorsqu'en 1835, l'épidémie de choléra est avérée<sup>113</sup>, le ministère de l'Intérieur donne l'ordre depuis Turin d'établir un cordon sanitaire sur le Var, mais l'entrée de denrées alimentaires étant indispensable, un marché est tout de même établi au pont du Var pour permettre l'approvisionnement de Nice<sup>114</sup> !

Afin d'assurer ces divers contrôles, notamment concernant le passage des marchandises et des personnes, en particulier la vérification des passeports, les autorités françaises établissent à Saint-Laurent un « commissaire du pont du Var »<sup>115</sup>. Aux archives départementales, un volumineux dossier intitulé « Surveillance du pont du Var 1830-1860 » présente un « état des voyageurs notables qui franchissent la frontière » parmi lesquels de nombreuses personnalités européennes qui viennent hiverner sur ce que l'on appellera bientôt la Côte d'Azur<sup>116</sup>. Ce commissaire spécial de police bénéficie à partir de 1830 d'un nouveau bâtiment composé d'un bureau et d'un logement lui permettant d'être présent à tout moment à proximité du pont<sup>117</sup>. Toutefois, au cours des années 1850, l'attitude du commissaire en poste, un dénommé Labrière, est la cause de multiples plaintes : on le décrit comme un « homme très insolent faisant passer journellement sa mauvaise humeur sur les voyageurs à l'égard desquels il est très brutal et malhonnête, sans même respecter le sexe, quels qu'en soient la position et le rang ». Plusieurs exemples dans le rapport établi le concernant montrent à quel point il est « abhorré de tout le monde »<sup>118</sup>. Cela confirme que des tensions peuvent se multiplier au passage de la frontière, notamment liées aux tracasseries douanières d'une administration tatillonne ou à la mauvaise foi parfois agressive de certains voyageurs<sup>119</sup>. Ce poste disparaîtra évidemment avec l'annexion du comté de Nice à la France<sup>120</sup>.

Mais avant cela, les deux pays voisins n'ont pas toujours eu des relations pacifiques, et, en temps de guerre, le pont du Var, tout en restant un point de passage névralgique, a vu ses

<sup>111</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre de la police générale, 1<sup>er</sup> bureau au ministre de l'Intérieur, 14 août 1831.

<sup>112</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre du capitaine de gendarmerie au Préfet du Var, 23 août 1831.

<sup>113</sup> A. Demougeot, « Le choléra à Nice en 1835 », *Nice historique*, 1974, p. 103-113 ; M. Gallo, « Pour une étude de la santé publique sous l'administration sarde. Enquête sur le choléra de Nice en 1835 », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1965, p. 41-53 ; J. Malausséna, « La politique sanitaire à Nice au XIX<sup>e</sup> siècle : magistrat de santé et épidémies », *Nice historique*, 1994, p. 3-14.

<sup>114</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 295.

<sup>115</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 75, lettre du commissariat de police de Draguignan au préfet du Var, 30 mars 1853.

<sup>116</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, surveillance du pont du Var, 1830-1860.

<sup>117</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 1, affiche, construction du bureau et du logement du commissaire de police au pont du Var, 24 juillet 1830.

<sup>118</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 75, rapport au commissaire de police du canton de Vence, 9 octobre 1853.

<sup>119</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 3 FS 626, n° 923, rapport du commissaire spécial du pont du Var, 11 juillet 1860.

<sup>120</sup> Arch. mun. Saint-Laurent-du Var, 5 M 3, vente aux enchères du mobilier de la maison occupée par le commissaire spécial du pont du Var, 19 novembre 1861.

fonctions se transformer de manière assez radicale pour répondre aux besoins des belligérants ou à des situations induites par le conflit.

### **B – Du pont de guerre au pont d’union**

Tel qu’il a été construit en 1792-93, le pont du Var est clairement, comme dans ses versions précédentes d’ailleurs, un « pont d’invasion », c’est-à-dire le moyen permettant à une armée de pénétrer plus facilement en territoire ennemi afin de le conquérir.

En septembre 1792, les troupes révolutionnaires ont franchi le Var à gué, mais, nous l’avons vu, la première crue automnale les a brusquement isolées et a fait prendre conscience de la nécessité de construire un pont militaire, édifié et entretenu sur les fonds de la guerre et sous l’autorité des ingénieurs du génie. Pour le protéger, une batterie de huit pièces est établie sur les hauteurs de la rive droite, et dès le mois de janvier 1793 il sert au passage régulier des troupes<sup>121</sup>, de leurs approvisionnements et de l’artillerie. Un autre pont militaire est d’ailleurs construit par Kellermann entre Saint-Martin et Le Broc en juin 1793. Parmi les événements marquants, on peut noter le passage de Bonaparte sur le pont du Var, le 26 mars 1796, entamant ainsi la Campagne d’Italie<sup>122</sup>.

Mais avec les revers de la guerre, ce pont qui a permis l’entrée des troupes française sur le territoire du royaume de Piémont et ensuite d’autres États italiens, leur permet aussi à un moment donné de se replier : le pont d’invasion se transforme en « pont d’évacuation » ou de repli. Au printemps de 1800, la coalition austro-sarde parvient à franchir les montagnes et menacer le pays niçois, et le général Suchet, commandant de l’aile gauche de l’armée d’Italie dirigée par Masséna, assiégé à Gênes, est contraint de se replier. Le 7 mai il est vaincu au col de Tende. L’armée française est en débandade : affamée, harcelée par les Barbets, elle est contrainte d’abandonner ses blessés, tandis que les désertions se multiplient<sup>123</sup>. Sur les conseils du commandant du génie de l’Armée d’Italie, Campredon, Suchet se résout le 11 mai à faire traverser le pont du Var à ses troupes<sup>124</sup>, pour établir une ligne défensive sur la rive droite du fleuve dont il fortifie plusieurs points<sup>125</sup>.

Il faut rappeler ici que du point de vue militaire, un pont est aussi un verrou stratégique qu’il est relativement facile de protéger : l’armée napoléonienne en fait alors à cette occasion un « pont de défense ». Il sera attaqué à trois reprises par les Austro-sardes, commandés par le feld-maréchal autrichien von Melas, qui ne parviendront ni à s’en emparer ni à le détruire. Le premier assaut a lieu le 13 mai ; il est repoussé par les batteries de Suchet<sup>126</sup> et le général Clauzel peut tenir la tête du pont sur la rive gauche. Le 15 mai, les deux armées se font face de part et

---

<sup>121</sup> E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 262.

<sup>122</sup> L. Garrot, J. Tulard, *Itinéraire de Napoléon au jour le jour 1769-1827*, Paris, Tallandier, 1992, 538 p. ; Napoléon Bonaparte, *Mémoires de Napoléon : La Campagne d’Italie 1796-1797*, Paris, Tallandier, Collection Texto, 2016, 478 p.

<sup>123</sup> G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 93.

<sup>124</sup> *La France militaire*, 1836, t. 3, p. 110-111.

<sup>125</sup> H. Costamagna, « La défense du Var sous la Révolution et l’Empire », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1963, p. 2-4 et carte p. 3 ; E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., p. 263-264.

<sup>126</sup> A.-C. Thibaudeau, *Le Consulat et l’Empire ou histoire de la France et Napoléon Bonaparte de 1799 à 1815*, Paris, Renouard, 1834, t. 1, p. 268-269.

d'autre du fleuve et Suchet peut enfin faire approvisionner ses troupes. La deuxième attaque a lieu le 22 mai avec un assaut de grenadiers hongrois soutenus par l'artillerie et les feux d'une escadre anglaise. Les Français avaient prévu de détruire le pont en cas de besoin, mais ils parviennent à contenir l'ennemi, grâce à la bravoure de leurs généraux, Brunet ou Dembarrère<sup>127</sup>. Tandis qu'une armée de réserve française progresse au Piémont, le dernier assaut sur le pont du Var a lieu le 26 mai avec pour objectif cette fois-ci de détruire le pont afin d'éviter une contre-offensive française, mais les austro-sardes échouent une nouvelle fois. Cela permet à Suchet de passer à l'offensive le 28, franchir le pont du Var, se lancer à la poursuite de l'armée ennemie et reprendre Nice le 29. Le 3 juin, le col de Tende est franchi et le 13, les armées françaises remportent la victoire de Marengo. Pour féliciter Suchet et ses hommes, le ministre de la guerre Carnot lui écrira non sans emphase : « La défense du pont du Var, dans les circonstances difficiles où vous vous êtes trouvés, avec la poignée de braves que vous commandiez, sera mise au nombre des actions qui honorent le courage et la constance des armées françaises. La République entière avait les yeux fixés sur ce nouveau passage des Thermopyles, vous avez été non moins braves, mais plus heureux que les Spartiates »<sup>128</sup>.

Rappelons que « Le Var » figure sur la liste des batailles qui orne le pilier Sud de l'Arc de triomphe<sup>129</sup>.

Évidemment, en 1814, après l'abdication de l'Empereur, le pont du Var retrouve sa fonction de pont d'évacuation pour les Français qui quittent le comté de Nice reconquis par les Autrichiens.

On peut rappeler ici les souvenirs d'enfance d'un témoin qui deviendra célèbre, Joseph Ortolan<sup>130</sup>, et dont le père, enseignant au lycée, s'apprête à quitter Nice comme d'autres fonctionnaires abandonnant le rêve impérial pour rejoindre leur pays soumis à un régime désormais à nouveau monarchique : « Nous avons vu la débâcle des fonctionnaires français ; nous avons vu le défilé de nos régiments, ces beaux régiments mornes et silencieux, qui, sur le milieu du pont du Var, étaient dépouillés de leur cocarde et de leurs drapeaux tricolores, pour recevoir la cocarde et le drapeau blancs. Le pont du Var était le point d'écoulement par lequel l'Italie se vidait de tout ce qui appartenait à la France... »<sup>131</sup>. Dans le souvenir de cet observateur, ce « pont de déroute » se charge de symboles, il devient le « pont de transition » entre deux pays désormais étrangers, entre un passé révolu et un avenir incertain.

Un autre épisode particulier de l'existence du pont du Var mérite d'être signalé à un moment particulier de l'histoire locale : l'épisode des Cent jours. Le Royaume de Sardaigne a retrouvé en 1814 ses frontières de 1792 et donc rétabli sa souveraineté sur le comté de Nice. On imagine par conséquent que la nouvelle du débarquement de Napoléon à Golfe Juan le

---

<sup>127</sup> C. de Corcelles, « Jean Dembarrère », *Histoire des pairs de France*, Paris, 1826, t. 6, p. 275.

<sup>128</sup> Cité par E. Reynaud, « Notice historique sur le passage du Var »..., art. cit., p. 265.

<sup>129</sup> A. Divry, *Les noms gravés sur l'Arc de triomphe*, Paris, SPM, Collection Kronos, 2017, 572 p.

<sup>130</sup> M. Ortolani « Joseph Louis Elzéar Ortolan et le code pénal piémontais de 1839 », dans M. Ortolani, O. Vernier, B. Decourt-Hollender (dir.), *Les juristes des États de Savoie XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles. Modèles nationaux et science européenne*, Nice, Serre, 2018, p. 237-260.

<sup>131</sup> Joseph Ortolan, « Du Code pénal pour les États de S. M. le roi de Sardaigne (promulgué à Turin le 26 octobre 1839) », *Revue étrangère et française de législation, de jurisprudence et d'économie politique*, Paris, Joubert, 1840, t. 7, VI<sup>e</sup> année, p. 7-8.

1<sup>er</sup> mars 1815 suscite de sérieuses inquiétudes. Pour se prémunir d'une nouvelle invasion du comté, son Gouverneur, le commandant Cacherano d'Osasco, prend immédiatement quelques mesures défensives, en établissement « un piquet de quarante soldats et deux canons en batterie sur la rive gauche du Var », tandis qu'un vaisseau anglais vient croiser à l'embouchure du fleuve<sup>132</sup>. De son côté, la France organise sa défense autour d'Antibes et le maréchal Brune ordonne la surveillance du Var, moyennant un « corps d'observation », la Garde nationale étant chargée du pont. Mais s'il semble devenir à nouveau un « pont de crispation », les nouvelles sont en réalité plutôt rassurantes, comme en atteste un rapport adressé à l'Empereur : « les soldats piémontais sont animés d'un très bon esprit et il paraît très certain qu'ils ne se battront pas contre la France, et encore moins contre Votre Majesté »<sup>133</sup>.

Pourtant après la défaite de Waterloo, un petit corps de l'armée piémontaise se concentre à Nice le 28 juin, disposé à passer la frontière, tandis que, côté français on s'appête à défendre le pont du Var en le brûlant au besoin. Entre temps, des pourparlers sont engagés entre Brune et d'Osasco, et le 8 juillet, « afin d'éviter toute effusion de sang », on décide une « suspension d'armes ». Dans cette brève convention d'armistice, un article (art. 2) admet que « les troupes de S. M. le roi de Sardaigne, aussitôt après la ratification de la convention, occuperont le village de Saint-Laurent » et c'est ainsi que le jour même, un détachement de l'armée piémontaise traverse le pont du Var, devenu symboliquement « pont d'occupation », et vient camper sur les hauteurs de Saint-Laurent<sup>134</sup>. Quelques semaines plus tard, entre le 26 juillet et le 8 août, les Autrichiens franchissent à leur tour le pont du Var, pour entamer une occupation de la Provence qui durera jusqu'en novembre<sup>135</sup>.

Rappelons qu'encore une fois, comme un dernier revers de l'histoire, les armées françaises franchiront le pont du Var en 1859, pour prêter main-forte au Piémont, et cette fois-ci contre l'armée autrichienne !

Dans un contexte aussi mouvant, il faut ajouter que les armées concernées sont aussi composées d'individus qui souhaiteraient pour certains ne plus combattre et la fluctuation du front, comme la proximité de la frontière font aussi parfois de ce pont un « pont de désertion ». En temps de guerre ou de débandade des armées, les abandons de poste ne sont pas rares. Dans la nuit du 4 mars 1814 par exemple, ce ne sont pas moins de quarante hommes dont certains armés de fusils, qui « forcent la garde du pont du Var et pénètrent dans le département » des Alpes-Maritimes ; on les identifie comme étant des « déserteurs italiens [enrôlés dans les armées napoléoniennes] qui cherchent sans doute à retourner dans leur pays » et on apprend « que ce n'est pas la première fois que cet événement a lieu »<sup>136</sup>. Un arrêté préfectoral vient donc renforcer le poste de douane du pont du Var, avec dix nouveaux préposés, pour éviter que ne se renouvelle une telle « circonstance vraiment embarrassante »<sup>137</sup>.

En 1831, en dehors de tout contexte de guerre, c'est un autre épisode de désertion qui a pour théâtre le pont du Var. Les archives s'en font écho par une lettre du ministère de l'Intérieur au préfet du Var coiffée d'un titre alarmant : « Alerte au pont du Var »<sup>138</sup>. L'affaire des

<sup>132</sup> L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 87.

<sup>133</sup> L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 88.

<sup>134</sup> L. Boniface, « Les événements de 1814-1815 sur la frontière du Var »..., art. cit., p. 89-90.

<sup>135</sup> G. Carrot, « La frontière du Var entre 1789 et 1815 »..., art. cit., p. 97-98.

<sup>136</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE 2 S 11, lettre du préfet des Alpes-Maritimes, 9 mars 1814.

<sup>137</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, CE K 13 p. 49, arrêté préfectoral, 9 mars 1814.

<sup>138</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 4 M 482, lettre du ministre de l'Intérieur au préfet du Var, 10 mai 1831.



« déserteurs sardes » est en train en effet de prendre une dimension internationale et le ministre se demande « s'il n'y aurait pas lieu d'adresser au gouvernement de Sardaigne quelques représentations sur une consigne qui peut donner lieu aux plus fâcheuses méprises et devenir la cause de malheurs irréparables ». Quelle est donc cette consigne qui a failli déclencher un incident international et à quelle occasion a-t-elle été mise en œuvre ? Le 20 janvier 1831, quatre militaires sardes en poste à Nice manquent à l'appel. Craignant que ces déserteurs ne passent en France, des carabiniers sont embusqués dans une baraque située sur le pont du Var. Le 21 au soir, les quatre déserteurs sortent du bois où il se cachaient, descendent dans le lit du cours d'eau et marchent à sec sous le pont en direction de la France, mais lorsqu'ils rencontrent le gros bras du fleuve, ils sont contraints d'escalader le pont et de courir vers la barrière française. Suivant les consignes, les carabiniers sardes les poursuivent y compris sur la partie française du pont, en arrêtent deux, et tirent sur les deux autres qui fuient vers la France. Se sentant attaqué, le douanier français, effleuré par une balle, ouvre à son tour le feu en sens inverse sur ce qu'il croit être des assaillants<sup>139</sup>. Cette fusillade entre des militaires des deux pays, accompagnée d'une violation du territoire, va avoir, on s'en doute, un certain retentissement et constitue l'un des derniers épisodes de l'histoire mouvementée de ce pont international.

---

<sup>139</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349 (fonds du consulat de France à Nice), 1831, n° 15, lettre, 21 janvier 1831 et schéma explicatif.

N 2

119

Marseille 25. Janvier 1831

— On nous écrit de Nice 24. Janvier :

quatre militaires, dont un caporal, du régiment de la garde (Sardes) qui se trouvoient en garnison à Nice, manquaient depuis avant-hier. L'on savait qu'ils n'étaient pas encore parvenus en France, mais qu'ils étaient cachés dans le bois du Var sur la rive Piémontaise.

On plaça en conséquence des Carabiniers dans une baraque qui est située au milieu du pont, où ils demeurèrent embusqués toute la journée.

Hier soir, à 8 heures, les quatre militaires sortirent du bois et traversèrent le gros bras de la rivière, qui les porta à vingt pas sur la partie française du pont et s'escaladèrent. Les Carabiniers Sardes franchirent alors les limites et poursuivirent les militaires jusqu'à la barrière de la Douane Française placée à l'extrémité du pont. Deux de ces militaires arrêtés sur le territoire Français ont été relâchés sur le territoire Français, ont été reconduits à Nice. Les deux autres, dont le caporal fait partie, sont parvenus à entrer à St Laurent, après avoir subi le feu des Carabiniers qui ont tiré sur eux sur le territoire Français.

Le douanier de garde à la barrière française, car nous n'y avons pas de troupes, a été effleuré par une balle.

À l'instant la Gendarmerie française est accourue, la Garde Nationale, commandée par le capitaine Raymond qui a fait battre la générale, s'est réunie, mais il n'était plus temps de saisir les Carabiniers et le piquet Sarde, qui s'étaient enfuis.

Hier à minuit, le général Commandant la Division de Nice est accouru au pont avec 40 Cavaliers arrivés à

à Villefranche dernière et avec deux compagnies  
du régiment d'Orléans.  
Le Vice Consul de France (Bory) vient de  
quitter le pont ou l'on a dressé procès-verbal de la  
violation du territoire, et un courrier a été expédié  
à Antibes -

Fig. 2 et 3. Lettre relative à l'arrestation de quatre déserteurs au pont du Var, 1830.  
Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349.

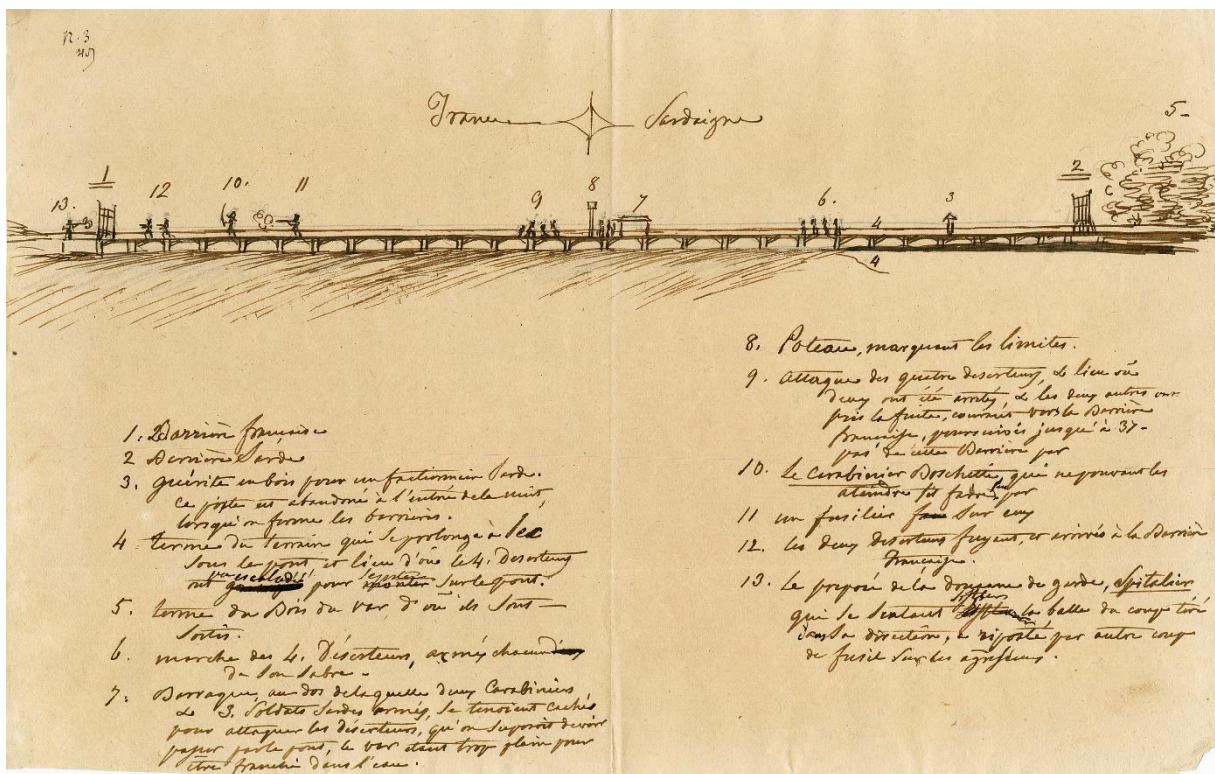


Fig. 4. Arrestation de quatre déserteurs au pont du Var, 1830.  
Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 Z 349.

Enfin, dernière fonction du pont du Var concernant certaines personnalités, les vicissitudes politiques en font aussi à l'occasion un « pont d'exil ». Tel est le cas pour le pape Pie VII, qui le 7 août 1809, en route pour l'exil, doit franchir le pont du Var, mais en raison du mauvais état de l'ouvrage, trop fragile, il doit mettre pied à terre et traverser à pied<sup>140</sup>. Tel est le cas aussi en 1849 pour le roi de Piémont-Sardaigne Charles-Albert, qui, après son abdication part pour Bayonne et tente de passer incognito le pont du Var, devenu pont d'exil.

Avec l'annexion de Nice à la France, et peu après la construction d'un pont de pierre et de métal, une page de l'histoire du pont du Var est définitivement tournée : c'en est fini des destructions répétées et des traversées hasardeuses ; c'en est fini des enjeux politiques et militaires ; c'en est fini aussi des tracasseries administratives et douanières.

Au même titre que la frontière dont il a longtemps porté les symboles, le pont du Var s'estompe dans la réalité quotidienne et dans l'esprit des habitants des Alpes-Maritimes, pour lesquels il n'est plus ni une barrière ni même un seuil, mais désormais un trait d'union entre les deux rives du Var.

---

<sup>140</sup> « Relation authentique de l'enlèvement, de la capture et du dernier voyage de notre Saint Père Pie VII », *Recueil précieux pour les histoires de ce temps*, Paris, 1815, t. II, p. 14 ; G. Doublet, « Le monument de Pie VII à Nice », *Nice historique*, 1920, p. 5-19 ; E. Brock, « La création de la place de la Croix de marbre », *Nice historique*, 1972, p. 36.



# LES PRISES DE VILLES DURANT « LES AFFAIRES DE PROVENCE »

## ÉTUDE DE CAS

### LE SIEGE DE VENCE (JUN 1592)

---

Myriam A. ORBAN

Diplômée de la faculté de théologie protestante de Paris et de Montpellier

#### PRÉAMBULE

Le siège de Vence s'inscrit dans la reconquête des villes ligueuses de Provence par le chef huguenot Lesdiguières durant ce que l'on a appelé les « affaires de Provence » ; une série de crises internationales impliquant la France, l'Espagne, divers États italiens, le duché de Lorraine, l'Angleterre et l'Empire ottoman. La documentation régionale, voire locale, est relativement importante pour cette période, mais problématique : des chroniques, des courriers, des livres de raison, parfois contradictoires et toujours partisans. De même, les rapports des évêques sur la situation de leur diocèse sont de précieux outils pour une étude et un essai de synthèse de l'histoire du protestantisme en Provence orientale, mais c'est un regard biaisé par une option religieuse. Aujourd'hui les historiens ayant accès aux archives étrangères revoient cette période sous un angle différent.

Ma recherche consiste à vérifier si le cas de Vence s'inscrit dans le cadre de l'étude de Gabriel Audisio, *Prendre une ville au XVI<sup>e</sup> siècle*, concernant la manière dont les édiles communaux et certaines élites, civiles et ecclésiastiques, relatent les événements lors de la prise

ou la réduction de leur ville par leurs ennemis. Les différents contributeurs à cette recherche exposent que si les événements tragiques subissent toujours une reprise mémorielle, il s'agit de faire agréer une version des faits acceptables, non seulement par les contemporains protagonistes de l'affaire, mais aussi pour la postérité<sup>141</sup>.

Dans notre cas d'étude, une lettre de l'évêque de Vence, Guillaume Le Blanc datée du 8 juillet 1592 à Scipion de Villeneuve, baron de Vence, qui évoque son attaque de la ville un mois plus tôt. Attaque qui se serait soldée par un retentissant fiasco grâce à l'intervention miraculeuse des saints protecteurs : saint Véran et saint Lambert. Aujourd'hui, tous les ans le lundi de Pâques, une messe et une procession commémorent la victoire des saints patrons vençois sur l'hérésie du baron.

### *Extrait de la lettre de Guillaume Le Blanc du 8 juillet 1592*

« Qu'avez-vous gagné, mon enfant, de venir assiéger et battre notre ville de Vence ? Vous vouliez donner droit au clocher du premier coup de canon. Reconnaissons qu'il n'y a que Dieu qui bataille visiblement pour nous. Un pauvre peuple dénué de tout secours avoir soutenu le siège contre une grosse armée où étaient les principaux chefs hérétiques de cette province, avoir enduré le canon dans une ville non tenable au canon, et tout cela à la persuasion d'un simple prêtre. Ne m'accorderez-vous pas que c'est à la voix de Dieu que les balles ont rebroussé chemin et massacré vos gens, et vous ont forcé de déloger honteusement. Ma mitre de laquelle vous vous êtes gaussé tant de fois a été plus forte qu'une armée, ma crosse que vos larmes, mes bienheureux saints prédécesseurs Véran et Lambert, desquels vous vous riez disant qu'on met leurs reliquaires d'argent sur les murailles avec une arquebuse au côté, ont été plus forts que vos canons. Notre Béthulie est maintenant délivrée »<sup>142</sup>.

---

<sup>141</sup> Fanlo Jean-Raymond ; Julien Pascal et Kaiser Wolfgang, Présentation, p. 9-13. dans Gabriel Audisio (dir.), *Prendre une ville au XVI<sup>e</sup> siècle*. Nouvelle édition. Aix-en-Provence : Presses universitaires de Provence, 2004. [en ligne] : <http://books.openedition.org/pup/5655>.

<sup>142</sup> Eugène Tisserand, *Un touriste à Vence*, impr. de Vve Belin, Saint-Cloud, 1855, p. 83-87. (Orthographe et grammaire revues par l'auteur). Note : selon le livre de Judith dans l'Ancien Testament, Béthulie est la ville assiégée par Holopherne et sauvée grâce à Judith.



Fig. 1. Col de Vence. Photo M. A. Orban.

### **LES « AFFAIRES DE PROVENCE »**

La Provence est très convoitée : par les Savoyards, par les Espagnols mais également par les descendants du « bon roi René » qui estiment la succession de 1482 entachée de nullité. Les alliances se font et se défont au gré des intérêts publics mais aussi personnels, accords secrets, tentatives de manipulation, fausses informations, sédition, brigues, tels sont les éléments auxquels l'historien doit se confronter.

Le protestant Henri de Navarre succède à Henri III sous le nom d'Henri IV. Les États ligueurs de Provence (l'assemblée des communes s'étant ralliées à la Sainte Ligue (catholique)) décident le 23 janvier 1590, de se placer sous la protection du duc Charles-Emmanuel de Savoie qui s'est vu donner le titre de comte de Provence par les Ligueurs et s'estime être le défenseur de la religion catholique, convaincu d'avoir été choisi par la Providence divine<sup>143</sup>. Si les membres du Parlement tergiversent, cette décision des États est mal venue en cette sénéchaussée de Grasse, composée des vigueries de Grasse et de Saint-Paul, qui se sont toujours méfiées des désirs expansionnistes de la Maison de Savoie. Au même moment, les municipalités d'Arles et de Marseille, opposées à cette démarche, réclament la protection de la papauté. Au printemps 1591, des députés provençaux arrivés à Madrid présentent la même

---

<sup>143</sup> Stéphane Gal, *Charles-Emmanuel, la politique du précipice*, Payot, 2012. - « Charles-Emmanuel I<sup>er</sup> ou l'appel à être plus que soi-même », *Chrétiens et sociétés* [En ligne], numéro spécial II | 2013. Arch. dép. Alpes-Maritimes, 1 A 1, Rôle des vivres fournies à l'armée levée en Provence en mai et juillet 1590.



requête au roi d'Espagne. Une demande similaire est adressée à Rome par un représentant du parlement d'Aix. En décembre, c'est vers le grand-duc de Toscane, Ferdinand de Médicis, que se tournent les espoirs de Marseille. Le machiavélisme n'est jamais éloigné comme on le comprend au travers des tractations de Chrétienne d'Aguerre, veuve de François-Louis d'Agoult, la très riche, très influente et ardente catholique comtesse de Sault, avec l'Espagne dans l'espoir d'une Provence indépendante<sup>144</sup>. Les loyautés sont fluctuantes en raison même de la structure de la société féodale.

Pour la plupart des barons ou des villes qui demandent une « protection » ou un « protecteur » – une coutume assez répandue –, il s'agit d'une stratégie pour obtenir de l'argent, comme l'évoque l'ambassadeur de France à Venise dans une lettre et non d'une adhésion politique<sup>145</sup>. Cependant, nombreux sont ceux qui reculent lorsqu'ils prennent conscience des fins réelles de ces protecteurs.

### **En Provence orientale**

Situés aux confins de l'État, ces villes et bourgs de Provence ont conservé plus longtemps qu'ailleurs leurs acquis féodaux et leur esprit d'indépendance, grâce à (ou à cause de) l'attitude du parlement d'Aix face aux édits royaux. C'est dans ce contexte que j'ai examiné le cas du siège de Vence, quand les particularismes locaux entrent en scène face aux appétits des princes et des tractations internationales.

L'extrême sud-est ne possède certes pas des villes très importantes comme Aix ou Marseille, cependant les barons aux mentalités féodales sont encore très puissants dans leurs fiefs. De leurs châteaux, ils contrôlent la région et tentent de préserver de l'appétit des conseils de ville et du roi les derniers droits temporels qu'ils détiennent, ainsi que leurs privilèges. Beaucoup ont adhéré à la *religion prétendument réformée*. Ces barons calvinistes, dont les Villeneuve-Vence, acceptent leurs coreligionnaires en leurs murs et la présence de pasteurs. Dès 1560, Grasse et Antibes ont organisé leur Église dressée (un pasteur y assure régulièrement les sacrements). Des Églises plantées, souvent éphémères (seulement visitées par un pasteur de temps à autres), prennent naissance dans quelques villages des alentours : à Saint-Auban, Cipières, Caille, Le Broc, Vence, La Colle, Cagnes, Mouans-Sartoux, La Napoule<sup>146</sup>. À Castellane on trouve une Église dressée et à Saint-André-les-Alpes et Méailles

---

<sup>144</sup> Frédéric Micaleff, *Un désordre européen. La compétition internationale autour des « affaires de Provence (1580-1598) »*. Histoire moderne. Publication de la Sorbonne. Paris, 2014, chap. VI : Le retournement de la situation provençale, ou la rupture d'une coopération à intérêts divergents (août 1591-printemps 1592), p. 185-210 et Conclusion : Désordre européen et force des outsiders, p. 369-389. - « Les usages d'une souveraineté contestée. La maison de Lorraine, le grand-duché de Toscane et les villes de Provence au temps de la Ligue (1589-1595) », *Cahiers de la Méditerranée*, 86, 2013. Pour la comtesse de Sault, voir Claudine Allag, *Chrétienne d'Aguerre, comtesse de Sault*, Paris, L'Harmattan, 1995.

<sup>145</sup> F. Micaleff, « Sous ombre de protection ». Stratégies et projets politiques pendant les « affaires de Provence » (France-Espagne-Italie, 1589-1596), dans *Revue historique*, 2010, n° 656, p. 763-794.

<sup>146</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, H 375.

(Alpes-de-Haute-Provence) des Églises plantées aux alentours<sup>147</sup>. Ces villes, de par leur position stratégique, sont particulièrement convoitées par la Savoie.

En 1591, les protestants sont contraints de demander l'aide du chef des huguenots en Dauphiné, Lesdiguières, qui en août 1586, a été nommé « commandant généralement pour le roi en Dauphiné »<sup>148</sup> pour ramener le Haut-Dauphiné sous l'obéissance du roi, contre la Ligue qui a demandé l'appui du duc de Savoie. Lesdiguières a levé à ses frais, deux compagnies de cent hommes portant le titre de *Gardes à pied de Lesdiguières* et un régiment d'infanterie le *régiment de Bonne*, ou *régiment de Lesdiguières* et un équipement d'armes<sup>149</sup>. Les unes après les autres, il reconquiert les villes prises par la Ligue à laquelle le duc de Savoie a apporté son aide non sans arrière-pensée.

### Le recoupement des textes

Devant la rareté des sources primaires, j'ai reconstitué le déroulement des événements à partir des ouvrages suivants (liste établie selon la chronologie des publications) :

Louis Vidé, *Actes et correspondance du connétable de Lesdiguières*, Paris, 1638 - *Histoire du Connestable de Lesdiguières ; Histoire de la vie du Connestable de Lesdiguières, contenant toutes ses Actions, depuis sa Naissance, jusques à sa Mort. Avec plusieurs choses mémorables, servant à l'intelligence de l'Histoire Generale. Le tout fidèlement recueilli par Louis Vidé, secrétaire dudit Connestable*. Paris, Pierre Rocolet, Imp. & Libraire ordinaire du Roy, 1638, 1<sup>ère</sup> éd., vol. III, chap V. Lesdiguières en Provence, p. 123.

(Louis Vidé (1598-† 1675) entra au service du duc de Lesdiguières en 1617, jusqu'à la mort du connétable en 1626. Il n'assista donc pas aux manœuvres qui eurent lieu en Provence ; il retranscrit les récits que lui fit Lesdiguières. Vidé fit réimprimer son livre avec, à chaque fois, quelques légères modifications ou nuances, qui n'interfèrent en rien avec notre recherche.)

Honoré Bouche, *La chorographie ou description de Provence, et l'histoire chronologique du mesme pays*, 2 vol., Aix, C. David, 1664.

---

<sup>147</sup> Théodore de Bèze, *Histoire ecclésiastique des Églises réformées au royaume de France*, Lille, 1841-1843, vol. I, p. 27. Selon Bèze, il y aurait eu une soixantaine d'Églises réformées en Provence vers 1560. Note : Église est prise ici au sens spirituel, lorsqu'il s'agit du bâtiment les protestants le nomme *temple*. La révolution religieuse de la Réforme s'accompagne de changements linguistiques. Temple ou église... ? À Bâle puis à Genève, Farel adopte le terme *temple* dès 1535 par transposition de l'emploi latin et humaniste de *templum* pour désigner une église, emploi déjà suggéré par Zwingli à Zurich. En France, temple s'utilise dès lors pour désigner le lieu de rassemblement des assemblées clandestines : des champs, des granges, des maisons. Ce terme s'impose aussi « naturellement » pour se différencier des catholiques d'autant que dans les années 1555-1565, les réformés employaient dans la plupart des cas des édifices (églises) qui avaient servi ou servaient encore au culte catholique.

<sup>148</sup> Terminologie des documents de l'époque.

<sup>149</sup> Stéphane Gal, *Lesdiguières, Prince des Alpes et connétable*, Presses universitaires de Grenoble, 2007.

Pietro Gioffredo, *Storia delle Alpi Marittime, 1664*, traduit de l'italien par Hervé Barelli, *Histoire des Alpes-Maritimes*, 2007, Éd. Nice Musée.

Jean-Pierre Papon, *Histoire générale de Provence*, impr. PH. D. Pierre, 1784, 4 vol. (quelques lignes au tome 4, p. 324).

Comte Douglas (Louis Archambeau) et Joseph Roman, *Documents historiques inédits pour servir à l'histoire du Dauphiné publiés sur les manuscrits originaux, Actes et correspondance du connétable de Lesdiguières*, publiés sur des manuscrits originaux indique l'auteur, 3 vol. (1878-1884), Grenoble, Édouard Allier Imprimeur. Le t. III comprend le récit du capitaine Arabin (compagnon de Lesdiguières décédé en 1637) : *Mémoire de la Vie de Monseigneur le Connestable Des Diguières*.

Eugène Tisserand, *Un touriste à Vence*, Saint-Cloud, Belin, 1855, *L'ancienne viguerie de Saint-Paul-du-Var*, Lib. Eugène Belin, Paris, et *Histoire de Vence*, 1860, - *Chronique de Provence : histoire civile et religieuse*, Visconti et Delbecchi, Nice, 1862, 2 vol.

Gustave Lambert, *Histoire des guerres de Religion en Provence, 1530-1598*, Toulon, J. Laurent, 1870, 2 vol.

Raymond Bessan, *Vence, une commune, un évêché*, Soc. d'Impr. méditerranéenne, Nice, 1953.

Les crises politiques, induites à la fois par la contingence et par les initiatives des ligueurs provençaux, sont explorées de manière systématique et détaillées dans les différentes publications de Fabrice Micallef référencées en notes de bas de page. Lesdiguières et Charles Emmanuel de Savoie sont documentés par les livres de Stéphane Gal également cités en notes.

### **Reconstituer l'histoire**

Ni la chronologie exacte des attaques des troupes de Lesdiguières, ni celles de Charles-Emmanuel de Savoie en Provence orientale, tant il apparaît qu'il y eut beaucoup d'allées et venues, n'ont encore été formellement établies. Une version des faits peut néanmoins être proposée à partir des documents cités. Fin mai, Scipion de Villeneuve se poste à Cagnes-sur-Mer. Il semble qu'il y eut une première tractation qui aboutit à ce que Lesdiguières fît enfermer les députés. Ruinée par les précédentes razzias de la soldatesque qui a perquisitionné les greniers et ravagé les champs, Vence ne peut payer la rançon exigée. Dès lors, des Vençois quittent la cité. Des protestants se réfugient à Saint-Laurent-la-Bastide, possession des Villeneuve, d'autres rejoignent Scipion pour se battre. Les habitants (catholiques) qui sont restés à l'intérieur des murs, sont exaltés et galvanisés par les invocations du capiscol du chapitre cathédral, Dominique Laure, qui s'apprête à la résistance et en appelle aux saints.

Le *Journal des opérations militaires de Lesdiguières, de 1586 à 1597*, publié par Adolphe Rochas, indique que Villeneuve attaque le 3 juin ; Georges Doublet signale l'arrivée de Lesdiguières le 4 juin ; Gioffredo le 5 juin. Toujours est-il qu'il y eut trois jours de combat avant l'arrivée des troupes de Lesdiguières. Ces trois journées concordent avec le récit de l'évêque. Lorsque Lesdiguières arrive enfin, les autres récits mentionnent encore trois jours de combat. Soit parce que les conseillers furent emprisonnés par le chef huguenot, soit parce qu'ils

ont fui, ou encore se préparent au combat, les registres de délibérations du conseil de ville sont muets du 1<sup>er</sup> au 10 juin.

Le 3 juin, le baron se précipite-t-il surestimant ses forces, ou évalue-t-il mal l'arrivée de Lesdiguières ? Celui-ci a rejoint le marquis d'Oraison en reconnaissance à la frontière<sup>150</sup>. Toujours est-il que Villeneuve fait avancer l'artillerie, il ouvre le feu depuis la *Cabraira*<sup>151</sup> et bombarde les murailles. Croyant en l'arrivée des troupes ducales, les Vençois redoublent d'ardeur dans la défense de leur ville. Scipion est obligé de suspendre son attaque jusqu'à ce que Lesdiguières arrive enfin, vers le 3, le 4 ou le 5 juin, selon les sources. Tandis que pour les Vençois, l'armée savoyarde se fait attendre. La traversée du fleuve doit se faire sur un pont de barques, une longue et périlleuse entreprise. Lorsqu'en août, le commandant des troupes savoyardes, Scalingue, a rassemblé ses troupes sur le territoire français, il se dirige en premier lieu vers Antibes que Lesdiguières vient de conquérir en espérant reprendre, le port, le fort (le Fort Carré sert de sentinelle à la frontière) et la ville.

Le récit de Videt relaté dans *Histoire de la vie du Connestable*, édition de 1638 indique :

« [...] Retournant de cette petite occasion, Lesdiguières attaque Vence à la requête du seigneur du lieu que la Ligue en avait dépouillé, la bat de trois coulevrines [des petites pièces d'artillerie à canon long qui tirent des boulets de pierre ou de métal d'environ une livre] et après soixante coups prend le bourg où il y avait de forts braves gens qui ne se rendirent pas sans combat. Revenant à Antibe, ville maritime [...] »<sup>152</sup>.

L'édition de 1650 ajoute une précision :

« [...] Retournant de cette petite occasion, il attaque Vence à la requête du seigneur du lieu que la Ligue avait dépouillé ; bat cette place de trois canons et après soixante coups, la prend par traité. De là il passe à Antibes [...] »<sup>153</sup>.

Antibes se trouve à quelques lieues de Vence. Cette mention corroborerait qu'il n'y eut pas de véritable bataille. L'évocation de Videt : « la prend par traité » dont nous ne trouvons pas trace, mais que je ne puis ignorer, pose question. Il est d'usage que de tels traités – qui se soldent par des règlements numéraires –, soient signés afin d'éviter le pillage et le sac des villes. D'autre part, les conseillers ont envoyé une supplique au baron dès qu'il s'est positionné pour l'attaque, qui l'a transmise à Lesdiguières. Les deux informations se complètent. Les remparts n'auraient, de ce fait, pas subi d'importants dégâts.

La consultation de l'édition originale de la *Storia* montre que Gioffredo s'est appuyé sur Videt :

« Le même jour [le 5 juin] M. de Vence voulut prendre la ville homonyme et la remettre à M. de Lesdiguières. Il partit d'Antibes avec trois petites pièces d'artillerie et peu de munitions et commença à bombarder les murs de cinquante coups. Mais la place était

<sup>150</sup> Probablement François d'Oraison († 1604). Son père Antoine d'Oraison († 1588 ?) fut l'un des chefs calvinistes en Provence qu'il semble être le premier traducteur de Luther en Français. cf. Robert Marichal, *Antoine d'Oraison : Premier traducteur français de Luther*, dans « Bibliothèque d'Humanisme et Renaissance », t. 9, Droz, 1947, p. 78-108.

<sup>151</sup> *Cabraira* : l'étymologie renvoie à « chèvre », dans ce cas, il s'agirait d'un lieu où l'on garde les chèvres. L'on trouve la forme francisée Cabraire : chèvrerie.

<sup>152</sup> L. Videt, *Histoire du Connestable de Lesdiguières*, édition de 1638, chap. VI, p. 126.

<sup>153</sup> L. Videt, *Histoire...*, édition de 1650, chap. VI, p. 246.

*bien garnie de défenseurs qui firent deux valeureuses sorties sous les capitaines Salinas et Laura accompagnés de cinq cents habitants. De plus, on apprit que des secours arrivaient de Nice, on fut donc forcé d'abandonner le siège. On y avait perdu plusieurs cavaliers et fantassins. Plus tard, on attaqua de nouveau la ville, qui capitula aux mains du susdit Lesdiguières »<sup>154</sup>.*

Bouche relate la séquence dans le même sens :

*« Lesdiguières [...] continuant de courir avec trois canons par la province et de faire rendre à l'obéissance du Roy beaucoup de châteaux deçà la Durance, revenant de Cannes et d'Antibes, après avoir pris la ville de Vence, contraigny lieu du Muy, après trois cents coups de canons de se rendre à discrétion assez honorable pour les gens de guerre mais un peu onéreuse à la bourse pour les habitants »<sup>155</sup>.*

Quant à la mention du château, nous constatons qu'il s'agit d'une demeure accolée aux remparts, fortifiée et intégrée à la tour du Peyra qui servait de logis aux Villeneuve. Ceux-ci possèdent plusieurs châteaux ou maisons-fortes dans leur fief : le château du Malvan, une bastide dans la campagne vençoise, et à une vingtaine de kilomètres, aux Basses-Gréolières, un château-fort se trouvant au milieu du bourg, partiellement détruit en 1590 par le duc de Savoie, ainsi qu'un château aux Hautes-Gréolières, mais il ne peut s'agir que de leur demeure de Vence.

Quand le 31 août, le duc se présente à Vence, la ville ferme ses portes afin de conserver la place sous l'état royal. Il ne s'agit pas d'un choix idéologique. Vence tient à préserver ses intérêts. Henri IV, sous la voie de l'abjuration et de la conversion à la religion catholique, a pris contact avec le pape. Les huguenots sont à nouveau dans la cité. Tisserand indique qu'Antoine de Grasse-Montauroux, cousin calviniste des Grasse-Bar qui, à l'instar de sa famille s'est engagé aux côtés des protestants, était dans Vence en décembre de la même année<sup>156</sup>. Quant à Scipion, il a rejoint Lesdiguières afin de reprendre la lutte contre la Ligue qui, dans le Dauphiné, s'est renforcée de troupes savoyardes.

### **Les usages de la guerre**

Gustave Lambert fournit une description des usages de la guerre au XVI<sup>e</sup> siècle : « Chaque soldat était pourvu d'une bandoulière, bande en peau de buffle qu'on portait en écharpe de gauche à droite et à laquelle pendait le foiniment, c'est-à-dire un certain nombre de petits étuis en cuir bouilli contenant chacun une charge de poudre. Cette distribution nécessitait une manipulation longue et dangereuse »<sup>157</sup>. Il y a surtout une innovation dans les canons qui

<sup>154</sup> Gioffredo, *Storia delle Alpi Marittime*, t. VI, p. 26, note 1 : Diar. ms. Videt l. 4 c. 6.

<sup>155</sup> Bouche, t. 2, p. 776 ; Arch. dép. Alpes-Maritimes, E 006/150, FF 42 ; Denise Humbert, *L'architecture militaire du XI<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle dans la viguerie de Grasse et le baillage de Saint-Paul-de-Vence*, thèse de l'École des chartes, Nogent-le-Rotrou, 1943, p. 109-116 ; Jacques Daurelle, *Vence et ses monuments d'après les archives*, Vence, 1934, (réimpr. 1982, Marseille), p. 15-32.

<sup>156</sup> E. Tisserand, *L'ancienne viguerie de Saint-Paul-du-Var*, Lib. Eugène Belin, Paris, p. 170 et suiv.

<sup>157</sup> G. Lambert, *Histoire des guerres de Religion en Provence, 1530-1598*, Toulon, J. Laurent, 1870, t. 2, p. 17.

sont devenus plus lourds et surtout peuvent envoyer des obus de fer plus destructeurs, mais la poudre coûte cher et tous ne peuvent se la procurer. Nonobstant, les bombardements peuvent se faire de plus loin. Toutes ces pièces, dont la portée efficace est d'une centaine de mètres, ne permettent qu'un tir facial<sup>158</sup>. Les remparts et les châteaux forts de Provence en portent encore les stigmates.

Villeneuve-Vence disposait-il des nouveaux canons en fer qui venaient d'être inventés, ou seulement de quelques pièces d'artillerie et de bombardes (pièces d'artillerie qui lançaient des boulets de pierre ou de fer), voire de bricoles ? Nous savons qu'en 1562, Grasse-Bormes à Mouans *fit parler le canon* devant l'attroupement provoqué par le prêche du ministre protestant<sup>159</sup>. Guillaume Le Blanc indique que les boulets rebondissent. Ce pourrait être le cas si le tir n'a pas été effectué de face. Notons qu'il est d'usage de prêter les canons ou qu'ils soient réquisitionnés. L'abbaye Saint-Honorat sur l'île de Lérins avait eu en dépôt deux canons appartenant à La Napoule. Sous réquisition de La Valette qui commande les armées royales en Provence, elle dut les remettre au seigneur de Montaut, lieutenant général en Provence, pour la défense de Grasse attaquée en 1589 par le chef ligueur Hubert de Vins. L'abbaye fut, de ce fait, soupçonnée d'être « pro-calviniste »<sup>160</sup>. Il est donc quasiment certain que Scipion ne disposait pas de ces nouveaux canons, mais seulement de quelques pièces d'artillerie qui ne pouvaient venir à bout des murailles. À la fin du siècle, les canons sont devenus plus lourds et surtout peuvent envoyer des obus de fer plus destructeurs, mais ils sont rares et la poudre coûte cher. Ces grosses machines difficiles à se procurer et à transporter appartiennent pour la plupart en propre à la monarchie. Nonobstant, les bombardements peuvent se faire de plus loin. Selon les chroniqueurs, Lesdiguières possède en Provence trois canons et plusieurs milliers d'hommes rompus aux nouvelles techniques. Il a la réputation d'être un grand stratège.

## **Bilan**

Quand Guillaume Le Blanc écrit sa missive, il a passé le mois de juin à Nice où s'est retiré le duc de Savoie. Évêque, il hérite d'un passif fait de nombreux contentieux entre ses prédécesseurs, la communauté de Vence, et les seigneurs de Villeneuve. Les barons ont de tout temps contesté les droits seigneuriaux des évêques et tenté par la même occasion de restreindre les droits de la communauté vençoise<sup>161</sup>. Au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, ils ont entraîné des Vençois dans leur conversion à la « nouvelle religion ». Le baron Claude vient d'être tué et son fils Scipion, héritier de la mémoire de ses ancêtres, doit pour garder sa seigneurie et ses droits, soumettre et châtier sa ville rebelle. Indubitablement, il n'a pas mesuré l'ardeur des Vençois à se défendre d'autant qu'ils attendaient le duc de Savoie... Ils ont eu Lesdiguières. À l'appui de mon hypothèse (un traité établi et conclu avec Lesdiguières et une réévaluation de la défaite en une victoire des catholiques sur l'hérésie), il apparaît que seule la partie supérieure du clocher

---

<sup>158</sup> Pascal Thiebaut, *L'art de la guerre au XVI<sup>e</sup> siècle*, <https://www.etudes-touloises.fr/archives/105/art7.pdf>

<sup>159</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, G 828 (1562). « Et dict que après la presche feust dicte et que les gens sortoyent de l'église, le chasteau dudict Mohans tira environ vingt pièces d'artillerie, tant grosses que petites ».

<sup>160</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, H 378 (1589).

<sup>161</sup> Arch. dép. Alpes-Maritimes, G 1605, 1606, 1610, G 1571.

de la cathédrale de Vence ait subi quelque dommage, car Yann Coudou indique qu'elle dût être consolidée au début du XVII<sup>e</sup> siècle<sup>162</sup>.



Fig. 2. Cathédrale de Vence. Photo M. A. Orban.

---

<sup>162</sup> Yann Codou, *Vence, cathédrale, Monuments de Nice et des Alpes-Maritimes*, dans « Congrès archéologique de France », SFA, Paris, 2012, p. 213-217.

Le livre de Videt semble être la source utilisée par les auteurs du XVII<sup>e</sup> siècle même si l'on y trouve quelques informations supplémentaires. Quant à ces quelques lignes du récit d'Arabin qui évoquent le siège de Vence, mais divergent du récit de Videt : *sans pouvoir faire aucune ouverture*, qu'en penser ?

« *Le 3, mondict Seigneur fut à Vence à la réquisition du seigneur dudit lieu avec trois couleuvrines seulement. Tout ce qui s'y peut faire fut de prendre le bourg parce que le lieu était fortifié d'un bon nombre de bons soldats et les murailles trop fortes pour la batterie, y ayant fait tirer soixante coups de canon sans pouvoir faire aucune ouverture. Qui fut cause qu'il se retira audict Antibes du 12 dudict mois* »<sup>163</sup>.

L'on ne sait si Arabin fut un témoin direct, probablement pas. Il est néanmoins raisonnable de le citer même s'il y a un doute sur l'authenticité de ces lignes. L'éditeur du texte précise que ce document a été rédigé postérieurement à 1626, donc après le décès du connétable, qu'il s'agit d'une copie, et que des erreurs ont pu être glissées *volontairement ou non*, dont des erreurs de dates qu'il a rectifiées en notes<sup>164</sup>. Arabin est le seul à avancer le fait que Lesdiguières se soit retiré après quelques coups de canon ; il ne parle pas du baron, ce qui est suspect. Son récit limite l'événement à trois jours comme le récit de l'évêque du diocèse de Vence alors que le siège en a duré au minimum huit. De fait, les registres du conseil municipal sont silencieux du 1<sup>er</sup> au 10 juin, ce qui laisse planer l'idée que la cause en est la mobilisation de tous les hommes. L'honnêteté de l'historien oblige donc à le citer. Quant à Guillaume Le Blanc, il ne vint à Vence que le 11 juillet, plus d'un mois après les événements<sup>165</sup>. Il eut le temps de recueillir les témoignages des protagonistes et de peaufiner sa missive. Dans l'extrait cité, il travestit l'histoire en ne mentionnant pas Lesdiguières. Sa très longue missive est une pastorale destinée à ses paroissiens : croire à l'intervention miraculeuse des saints, au pouvoir des images ; combattre le protestantisme et condamner le baron hérétique qui est dans l'erreur quand il les récuse comme autant de superstitions et se gausse de sa mitre qui a été *plus forte qu'une armée*. En un mot, remobiliser les catholiques. En somme, il « resacralise » l'espace et rassure ainsi les fidèles de son Église, ébranlés par les victoires du parti royaliste.

De ces documents cités et étudiés en confrontation les uns avec les autres, les conclusions déduites le sont en toute humilité : la version de Videt est la plus fiable. Mais, comme Jérémie Foa le souligne : « l'historien est souvent condamné à oser des hypothèses fragiles, instables, orgueilleux échafaudages »<sup>166</sup>.

---

<sup>163</sup> L. Arabin, *Mémoire de la Vie de Monseigneur le Connestable Des Diguières*, p. 89.

<sup>164</sup> Cte Douglas et J. Roman, *Actes et correspondance du connétable de Lesdiguières*, t. III, p. 4.

<sup>165</sup> Georges Doublet, « Guillaume Le Blanc, évêque de Grasse et de Vence à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle », dans *Annales du Midi. Revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, t. 13, n° 50, 1901, p. 189.

<sup>166</sup> Jérémie Foa, *Tous ceux qui tombent. Visages du massacre de la Saint-Barthélemy*, La Découverte, Paris, 2021, p. 19.



## CONCLUSION, LA REIFICATION DE LA MEMOIRE

Chaque année une messe et une procession célèbrent la victoire des saints de la ville sur les hérétiques qui l'assiégèrent. Cette tradition prend sa racine dans la lettre de Guillaume Le Blanc, relayée au XIX<sup>e</sup> siècle par l'abbé Tisserand qui a ainsi influencé des historiens des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Certes, la période est complexe, l'unification de l'Italie est en passe de se faire grâce à l'annexion (terme utilisé durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle) à la France, c'est aussi une région secouée par les nombreuses factions religieuses, souvent étrangères, issues des Réveils protestants<sup>167</sup>. Dans les journaux conservés à la bibliothèque du Chevalier Victor-de-Cessole à Nice, j'ai trouvé l'annonce de cette *Messe du Siècle* célébrée le lundi de Pâques dans *Le Petit Niçois* du 30 juillet 1925. La date de l'événement est donc modifiée puisque célébré à Pâques et non en juin. Ce même journal, le 10 avril 1930, indique que cette « victoire » est commémorée chaque année et que « [...] la Maintenance veut la rénover et lui donner un lustre nouveau [...], cortège, personnages en costume d'époque, cavaliers, tambourinaires... » [...] « Elle est suivie d'une procession vers le plateau Saint-Michel où campèrent Scipion de Villeneuve et François de Bonne de Lesdiguières ». Aujourd'hui encore, une célébration religieuse commémore l'événement.

### La construction de légendes

Toutes les réponses ne seront par apportées tant que nous n'aurons pas ce traité : la ville a-t-elle été prise, s'est-elle rendue, où s'est-elle donnée ? Le cas de Vence s'inscrit donc bien dans l'étude de Gabriel Audisio qui souligne : « La présentation et représentation de la prise d'une ville sont donc autant d'éléments d'interprétation de son histoire [...] »<sup>168</sup>. L'évêque de Vence expose une version de l'événement tronquée de sa partie négative et fixe la mémoire collective dans une version dominante par une lecture religieuse. L'abbé Tisserand en éditant cette lettre réactualise une vision du passé glorieuse pour son Église.

Les prises de ville qui eurent lieu lors des guerres de religion sont inscrites dans la mémoire des Provençaux, le plus souvent sous forme de festivités. À titre d'exemple, citons encore Castellane (Alpes-de-Haute-Provence), où tous les 31 janvier, les habitants célèbrent leur victoire sur le huguenot Nicolas d'Allemagne en 1586 par la *Fête des Pétardiers*. À Montauroux (Var), le 24 août, fête du saint patron de la ville saint Barthélemy, date dont on ne peut faire le lien avec la Saint-Barthélemy de 1572, une poupée est cachée dans le village et doit être trouvée. Elle est ensuite ramenée par deux soldats pour finir pendue et incinérée. Cette crémation de l'effigie du duc d'Épernon répond à un traumatisme par une catharsis : la purification par le feu. Car, pour s'être mis sous la protection du duc de Savoie, en septembre 1592, Épernon prit la ville ligueuse et punit ses habitants avec une extrême cruauté<sup>169</sup>.

---

<sup>167</sup> Dans le cadre du *Risorgimento*, diverses factions religieuses issues du Réveil parcourent le comté de Nice, qui s'inscrit dans les Alpes-Maritimes en 1860. Voir Myriam A. Orban, *Léon Pilatte, pasteur à Nice*, « Bulletin de la Société de l'Histoire du Protestantisme Français », vol. 160 (juillet-août-septembre 2014), pp. 733-770 (38 pages).

<sup>168</sup> Fanlo Jean-Raymond *et al.*, Présentation, dans « Gabriel Audisio, *Prendre une ville ...* » *op. cit.* p. 9-13.

<sup>169</sup> Selon le secrétaire d'Épernon, Girard, Montauroux était défendue par Paul de Thésan Vénasque ; quatorze capitaines furent pendus, les autres furent renvoyés avec un bâton blanc, mais les historiens divergent sur ce chiffre. cf. Gustave Lambert, *Histoire ...*, *op. cit.*, p. 298.

## LES OUVRIERES DES BOUCHONNERIES VAROISES

### TRAVAIL FEMININ EN MILIEU INDUSTRIEL RURAL

1880-1950

---

Laurie STROBANT BEN DAOUD  
Professeure certifiée d'histoire-géographie, Académie de Nice

*« Voici la bande charmante, Nanette au minois si joli,  
Léonore la gracieuse, et Lucie qui toujours rit.  
Marthe à l'opulent corsage, Lise qui a le regard si doux,  
Les autres ont bien leurs avantages, vous en trouverez pour tous les goûts ».*

Les strophes de ce poème intitulé « Lou Suve » (le chêne-liège), écrit par un bouchonnier anonyme d'Agay en 1889 et publié dans l'almanach *Lou Franc Prouvençau* de

Draguignan<sup>170</sup>, décrit de manière plutôt licencieuse les ouvrières des bouchonneries associées aux suberaies (forêts de chênes-liège) des massifs des Maures et de l'Esterel, dans le département du Var. Au-delà du ton grivois de cet écrit, celui-ci met en lumière le développement du salariat féminin en usine dans ce secteur d'industrie rurale du sud de la France qui représente le site de production d'objets en liège (surtout les bouchons) le plus important de l'Hexagone au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>171</sup>.

Le liège est un matériau naturel utilisé depuis des millénaires en Méditerranée. Alors que son usage connaît un relatif déclin suite à la chute de l'Empire romain<sup>172</sup>, il fait l'objet d'un nouvel essor à partir du début du XVIII<sup>e</sup> siècle avec la généralisation de la bouteille en verre, nouveau mode de consommation qui accompagne le développement viticole. Les premiers bouchons sont taillés à la main et leur efficacité permet un développement rapide de leur utilisation donnant ainsi naissance à la bouchonnerie. En France, les statuts de la corporation des bouchonniers sont fixés le 24 août 1726<sup>173</sup>.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le secteur de la bouchonnerie connaît des mutations. Les importations de liège en provenance d'Italie, de la péninsule ibérique et du Maghreb<sup>174</sup> viennent compléter les apports locaux devenus insuffisants, et les ateliers se mécanisent progressivement. Dès les années 1830-1840, apparaissent les coupeuses, machines munies de lames à poignée et de cales qui permettent de découper le liège en bandes ou en carré, préalablement à la fabrication du bouchon lui-même ; des scies circulaires viennent compléter ces équipements dès les années 1850. C'est aussi à ce moment que les tubeuses semi-automatiques voient le jour : elles permettent le percement des bouchons dans la bande de liège de manière standardisée ; les tubeuses complètement automatiques apparaissent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>175</sup>. Or, cette automatisation des bouchonneries conduit à la recherche d'une main d'œuvre peu qualifiée et faiblement rémunérée (souvent payée à la journée). La mécanisation entraîne simultanément une baisse des effectifs ouvriers en bouchonnerie (hommes et femmes) et une féminisation de la main d'œuvre. En 1856, on compte 627 femmes pour 1 232 hommes dans la bouchonnerie, alors qu'en 1883, elles sont 525 pour 762 hommes<sup>176</sup>. En outre, les recensements montrent que cette féminisation ne concerne pas uniquement les employés payés à la journée mais également les ouvriers employés à l'année.

---

<sup>170</sup> Albert Giraud, « Liège, bouchons... et bouchonnières », *Bulletin de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan et du Var*, t. LIII-Nouvelle série, 2017, p. 100-101.

<sup>171</sup> Jacques Daligaux, « L'industrie du liège dans le Massif des Maures du début du XIX<sup>e</sup> siècle à la fin du XX<sup>e</sup> siècle, apogée et déclin d'une industrie rurale provençale », *Provence historique*, 181, 1995, p. 385.

<sup>172</sup> Gérard Dessain et Margaret Tondelier, *Liège de Méditerranée*, Espagne, Cronion SA : Edisud/narration, 1991, p. 56.

<sup>173</sup> *Ibid.*, p.10.

<sup>174</sup> Arch. dép. Var, service pédagogique, « Corpus de six documents iconographiques sur la bouchonnerie dans le Var » [En ligne], p. 2, consulté le 1<sup>er</sup> mars 2018, URL : <https://archives.var.fr/article.php?laref=534>

<sup>175</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>176</sup> Jean-Marc Olivier, « Bouchonniers du Sud de la France. Les bouchonniers du Sud de la France et l'équilibre socio-économique des campagnes au fil du XX<sup>e</sup> siècle », *Suberaies, usines et commerçants. Passé, présent et futur du commerce du liège* (actes de colloque) [En ligne], 2005, consulté le 1<sup>er</sup> mars 2018, URL : [http://jean-marc-olivier.blog.lemonde.fr/2005/01/17/2005\\_01\\_bouchonniers\\_du/](http://jean-marc-olivier.blog.lemonde.fr/2005/01/17/2005_01_bouchonniers_du/)

Ainsi, dans les années 1880, on assiste à un rééquilibrage progressif des effectifs féminins et masculins. Le début du XX<sup>e</sup> siècle constitue un tournant et à partir de ce moment, les femmes représentent clairement la majorité des ouvriers au sein des localités bouchonnières varoises, les effectifs féminins étant en moyenne un tiers plus important que les effectifs masculins<sup>177</sup>. Cette féminisation du secteur se retrouve également au sein des solidarités ouvrières<sup>178</sup>. Dès les années 1860, on assiste à la naissance de sociétés de secours mutuels exclusivement féminines<sup>179</sup>. En outre, dans les années 1900, les organisations syndicales naissantes sont nombreuses à rendre clairement visible leur composante féminine à travers leur dénomination à l'image du syndicat d'ouvrières et ouvriers bouchonniers fondé en 1912 à Bormes-les-Mimosas<sup>180</sup>. Les femmes sont aussi de plus en plus visibles sur les cartes postales mettant en avant l'industrie bouchonnière du Var. Certains titres (cf. fig. 1 : « sortie des ouvrières bouchonnières ») occultent même parfois complètement la composante masculine alors même qu'un certain nombre d'hommes apparaissent sur ces mêmes cartes postales.

En réalité, l'industrialisation a modifié la vision du travail féminin opposant l'image d'un monde préindustriel (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) où le travail des femmes était informel, souvent non rémunéré et exercé de manière familiale à domicile, à l'image du monde industrialisé de l'usine qui exige un engagement salarié à plein temps hors de la maison. Alors que la production et la reproduction sont décrites dans l'ancien temps comme des activités complémentaires, elles sont présentées comme structurellement inconciliables par la suite<sup>181</sup>. Ce n'est pas le travail des femmes en tant que tel qui dérange : c'est l'extension du travail salarié à l'extérieur de chez soi et contre un salaire qui émancipe potentiellement du conjoint<sup>182</sup>. Or, plus que tout autre, ce sont les ouvrières d'usines qui ont cristallisé ces craintes. Progressivement, le terme d'ouvrière devient au XIX<sup>e</sup> siècle, un « mot impie, sordide » comme l'écrit Michelet signifiant ainsi le refus de considérer la place que les femmes ont, de fait, dans le développement industriel.

« L'ouvrière symbolise la déviance et le désordre puisque son indépendance potentielle – même si elle connaît la misère – et la teneur de ses tâches – hors du cadre familial – lui font transgresser les normes de la « féminité » », résume la chercheuse Alice Primi<sup>183</sup>.

---

<sup>177</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var à la Belle Époque : travail, genre et migrations transméditerranéennes*, (mémoire de Master 2 recherche en histoire de la Méditerranée moderne et contemporaine, Université Côte d'Azur, 2016), Arch. dép. Var, 500 J 227, p. 68-70.

<sup>178</sup> *Ibid.*, p. 72-73.

<sup>179</sup> Albert Giraud, « Liège, bouchons... », p. 99-105.

<sup>180</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var...*, p. 72.

<sup>181</sup> Joan Scott, « La travailleuse », dans Georges Duby et Michelle Perrot (dir.), *Histoire des femmes en Occident, le XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Plon, 1991, p. 419-445, p. 422 et suiv.

<sup>182</sup> Sylvie Schweitzer, *Les femmes ont toujours travaillé. Une histoire du travail des femmes aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*. Paris, Odile Jacob, 2002, p. 195.

<sup>183</sup> Alice Primi, « La question des femmes au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Michèle Riot-Sarcey, *De la différence des sexes, le genre en histoire*, Bibliothèque historique Larousse, 2010, p. 161-184, p. 170 et suiv.



Fig. 1. La « sortie des ouvrières bouchonnières » de Gonfaron, 1906 (Cliché Giraud. Galfard éditeur). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois dans le département du Var*. Breil-sur-Roya, Editions du Cabri, 2004, p. 138.

Dans les localités rurales du Var, les documents d'archives semblent aller dans le sens d'une homogénéisation de la condition ouvrière des femmes (employées des bouchonneries, briquetteries, chapelleries...) à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>184</sup> quant à la précarité liée à la dimension fluctuante de leurs effectifs. Les bouchonneries font partie des 138 000 manufactures et usines que compte la France en 1850, des établissements souvent de petite taille puisqu'ils sont, pour les neuf dixièmes, situés dans des communes de moins de 5 000 habitants<sup>185</sup>. Toutefois, les archives montrent qu'à la Belle Époque, si de nombreuses entreprises restent encore familiales, il n'est pas rare de trouver des établissements dont les effectifs sont supérieurs à 10 salariés. Ces indications permettent donc de classer clairement les bouchonneries varoises dans l'industrie puisqu'à partir de 1860, sont qualifiées d'industrielles, les entreprises de plus de dix salariés<sup>186</sup>.

Les bouchonneries varoises ont été peu étudiées du point de vue de l'histoire sociale<sup>187</sup>, la majorité des études portant sur l'industrie du liège dans ce département étant menées dans

<sup>184</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var...*, p. 24.

<sup>185</sup> Sylvie Schweitzer, *Les femmes ont toujours travaillé...*, p. 94.

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> En dehors de Jean-Marc Olivier, « Bouchonniers du Sud... », art. cit.

une perspective liée aux problématiques environnementales actuelles<sup>188</sup>. Or, étudier ce domaine d'activités du point de vue de l'histoire sociale ouvre de nouvelles perspectives, au croisement de plusieurs grilles de lecture : environnement, travail, migration et genre. En outre, cette dernière grille a été assez peu prise en compte pour les études portant sur la thématique du travail à l'échelle de la Provence, en dehors de quelques travaux notables parmi lesquels on peut citer ceux de Coline Zellal (au croisement de l'histoire du travail et des entreprises et de l'histoire des femmes et du genre) portant sur la filière de la parfumerie grasse<sup>189</sup>, une industrie qui, comme la bouchonnerie a la particularité d'être étroitement liée au monde agricole, mais avec une division sexuée des tâches différente. Certaines études croisent aussi les champs genre, travail et migrations comme ceux de Silvia Corazza<sup>190</sup>, Paola Corti<sup>191</sup>, Karine Lambert et Valérie Pietri<sup>192</sup>, ces deux dernières apportant aussi leur pierre aux édifices de l'histoire des entreprises et de l'histoire rurale, avec une étude portant sur les fileuses italiennes de Trans-en-Provence (Var). Citons aussi les articles de Stéphane Kronenberger concernant le rôle des femmes dans les processus migratoires en direction du Sud-est de la France, en questionnant notamment les liens entre les sociétés de départ et d'accueil à travers la mise en lumière du rôle des femmes dans les « migrations de maintien »<sup>193</sup>. Dans sa thèse, Linda Guerry, quant à elle, met en avant le poids des représentations concernant les étrangers et les nationaux, dans les politiques et les pratiques administratives, à partir du cas des ouvrières étrangères de Marseille dans l'Entre-deux-guerres<sup>194</sup>.

L'objectif est ici de comprendre dans quelles mesures les conditions de travail et de vie des ouvrières du liège s'inscrivent dans la condition ouvrière féminine fin XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècles, et quelles particularités émergent de ces conditions d'existence dans ce secteur d'industrie rurale originale (dans une région sous-industrialisée) à l'ancrage local et familial fort.

Pour étudier cette question, des sources diverses ont été exploitées. Outre les recensements de populations de 1896, 1901, 1906, 1911 principalement, des documents émanant d'autorités politiques et militaires (lettres de ministre, préfet, sous-préfets, maires ; rapports de gendarmerie) ainsi que des documents administratifs ont été convoqués : procès-verbaux d'inspection du travail des rapports nationaux de la Commission supérieure du

---

<sup>188</sup> À l'image des colloques organisés par l'Institut méditerranéen du liège. Ex : « Le chêne-liège face au feu » (2004), « Le changement climatique et son impact sur les suberaies » (2010), « Liège et écoconstructions » (2012)...

<sup>189</sup> Coline Zellal, *À l'ombre des usines en fleurs, genre et travail dans la parfumerie grasse*, Aix-en-Provence, Publication université de Provence, 2013.

<sup>190</sup> Silvia Corazza, « Itinerari professionali femminili : le setaiole di una comunità manifatturiera piemontese nella Francia meridionale », *Recherches Régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 133, 1995, p. 107-135.

<sup>191</sup> Paola Corti et Ralph Schor (dir.), *L'émigration transfrontalière : les Italiens dans la France méridionale*, n° spécial de *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, 1995, p. 107-135.

<sup>192</sup> Karine Lambert et Valérie Pietri, « La route de la soie. Un siècle de migrations féminines piémontaises vers les filatures de Trans-en-Provence (1830-1930) », *Cahiers de la Méditerranée*, 58, 1999, p. 97-118.

<sup>193</sup> Stéphane Kronenberger, « Famille et migration : société de départ et rôle des femmes dans le processus migratoire » Communication présentée lors du colloque Familles, individus et solidarités dans les sociétés méditerranéennes du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours, Tunis 7-9 juin 2007 ; « Italiennes sédentaires et migrantes : le rôle des femmes entre pluriactivité et reproduction familiale (1880-1920) », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, n° 196, 2010, p. 87-96.

<sup>194</sup> Linda Guerry, *Le genre de l'immigration et de la naturalisation*, Lyon, ENS Editions, 2013, 303 p.

travail des enfants et des filles mineures employées dans l'industrie, des lettres du cabinet de l'inspecteur divisionnaire de Marseille au préfet du Var ou encore des comptes rendus des commissions départementales du travail. La consultation de dossiers de naturalisation, lesquels peuvent donner des informations sur des couples naturalisés ensemble, ont pu apporter des informations complémentaires en terme de salaires.

D'autre part, les archives d'entreprises ont été instructives quant aux distinctions genrées des modes de rémunération. Et les statuts de syndicats, quoique leur rédaction réponde souvent à une forme assez convenue, ont permis d'obtenir de précieuses informations en ce qui concerne les conditions de travail.

La présente étude prend en compte des supports divers puisqu'elle se fonde aussi sur l'analyse d'un corpus iconographique constitué de treize cartes postales sur lesquelles figurent des ouvriers et ouvrières photographié.e-s au début des années 1900, deux photographies où figurent des employés de l'usine Guillabert de Seillans, fournies par les archives municipales de Seillans (non datées mais postérieures au début des années 1900) et d'une photographie montrant un intérieur de Gonfaron, non datée également et émanant des archives départementales du Var. Jean-Luc Mayaud précise que les photographies sont de véritables documents d'histoire et qu'à ce titre elles doivent être analysées comme tels et non « abandonnées au seul plaisir de la contemplation »<sup>195</sup> : l'image est une source à part entière. Si elles sont insuffisantes à elles seules, les photographies permettent en effet de compléter d'autres sources et de dresser un tableau plus abouti d'un sujet d'étude. Dans le cadre de mes recherches sur les bouchonneries varoises, ces sources m'ont semblé essentielles pour percevoir les lieux d'exercice du métier et les conditions de travail (positions sur les machines, répartition genrée en fonction des activités, présence féminine etc.). Toutefois, l'esprit critique et la perception des intentions doivent toujours être présents<sup>196</sup> : la majorité des photographies du corpus sont des cartes postales, donc des documents destinés à être diffusés ailleurs en France, et ayant ainsi une visée quelque peu promotionnelle vis-à-vis des bouchonneries varoises. En dépit de ces éléments, leur étude n'en reste pas moins utile quant aux points précédemment cités. Enfin, un poème anonyme écrit par un bouchonnier d'Agay et datant de la fin des années 1880 a été exploité<sup>197</sup>. Un entretien de deux anciennes bouchonnières de la fabrique Guillabert de Seillans, réalisé le 23 mars 2016 dans les locaux de l'écomusée de Fayence, a en outre été utilisé comme source orale : les ouvrières ont exercé à la fin des années 1950-début des années 1960 mais avec un matériel en partie similaire à celui utilisé dans la période ici étudiée, d'où l'intérêt de leurs témoignages<sup>198</sup>.

---

<sup>195</sup> Jean-Luc Mayaud, *Gens de la terre, La France rurale 1880-1940*, Paris, Éditions du Chêne, 2003, p. 9.

<sup>196</sup> À ce propos, Coline Zellal, « Mémoire et images du travail dans les parfumeries grassoises (1900-1950) : les clichés du genre », [En ligne], *Genre et Histoire*, 2012, paragraphe 25, consulté le 1er mars 2018, URL : <http://journals.openedition.org/genrehistoire/1551>.

<sup>197</sup> Albert Giraud, « Liège, bouchons... », p. 100-101.

<sup>198</sup> Les deux anciennes bouchonnières témoignent sous les simples prénoms de Sylviane et Monique, ne souhaitant pas que leur patronyme soit divulgué.

Dans un premier temps, la division sexuée des tâches est questionnée en s'intéressant à la mixité, à la place des « clichés du genre » au sein de l'industrie originale qu'est la bouchonnerie ainsi qu'aux inégalités salariales. Puis, la question plus générale du statut social des bouchonnières est évoquée : on s'interroge alors sur la place de ces femmes au sein de leur foyer et à la précarité professionnelle.

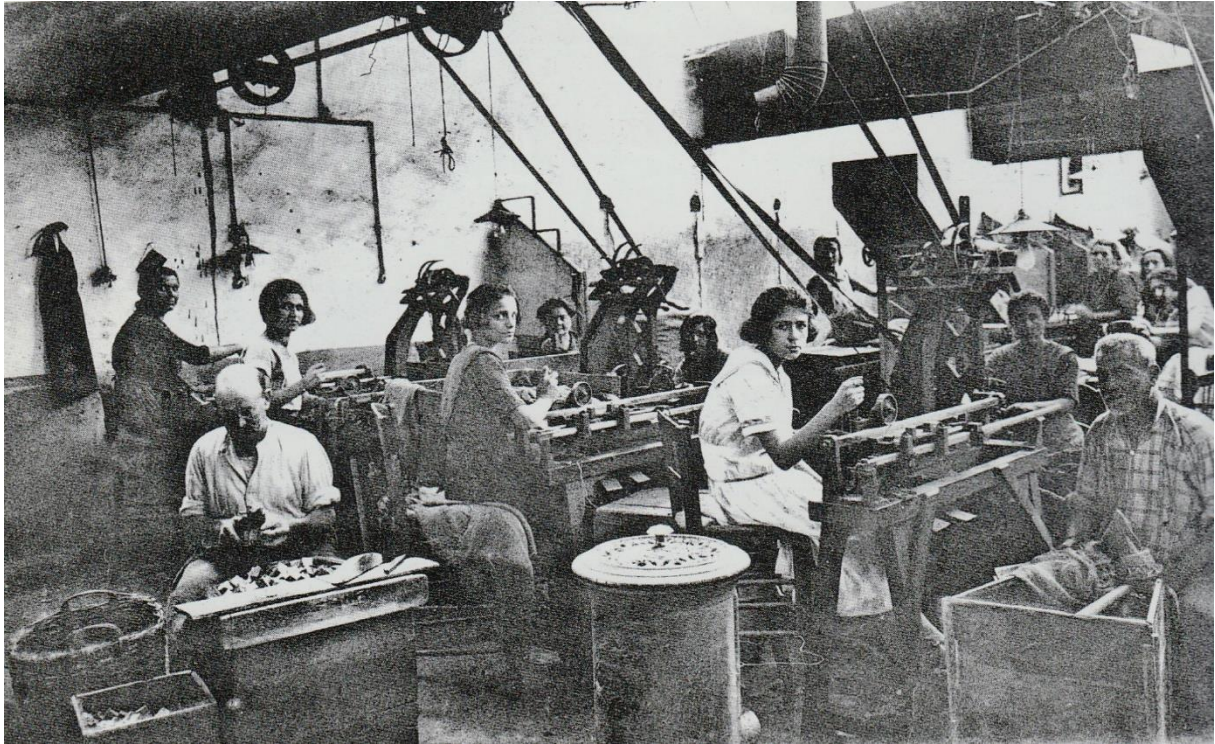


Fig. 2. Atelier de coupe à Pignans, établissements Melan Moutet, carte postale de 1909 (A. Couturier éditions). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois*, op. cit., p. 134.





Fig. 3 Sortie d'usine à Vidauban, carte postale de 1906 (Phototypie E. Lacour Marseille). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois*, op. cit., p. 138.

## **I – Tâches masculines, tâches féminines...**

### **1 – La question de la mixité**

En premier lieu, on constate que les tâches de levage, découpe et flambage, réalisées en amont de la transformation du liège, incombent exclusivement aux hommes, traditionnellement associés à la force<sup>199</sup>. Cette répartition s'explique aussi par l'obligation pour les travailleurs de rester durant de longues semaines en forêt, hors de la sphère domestique, traditionnellement associée aux femmes. En effet, les constructions sociales séparent nettement les sphères d'activités des hommes de celles des femmes présentées comme dévouées « aux tâches quotidiennes et domestiques sans cesse renouvelées » et dont « la faiblesse physique

---

<sup>199</sup> Michelle Zancarini-Fournel, Mathilde Dubesset, *Parcours de femmes. Réalité et représentations, Saint-Étienne, 1880-1950*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1993, p. 127.

constitutive [nécessite] une protection à l'extérieur de l'espace domestique »<sup>200</sup>. Parallèlement, la masculinité s'est construite autour de clichés tels que l'horreur de l'enfermement domestique<sup>201</sup>. Ainsi, la présence masculine associée à ces premières tâches agricoles (étroitement liées à l'activité industrielle qu'est la bouchonnerie) s'inscrit dans une logique genrée inverse des travaux agricoles de cueillette réalisés en amont du travail en parfumerie (quasi-exclusivement réalisés par des femmes, s'inscrivant ainsi dans d'autres « clichés du genre »<sup>202</sup>).

En bouchonnerie, les femmes n'interviennent qu'à partir des étapes dites de finition, des étapes supposées faire davantage appel à la minutie, la patience et la dextérité qui leur sont traditionnellement associées<sup>203</sup>. Néanmoins, les activités que les femmes exercent ici ne sont pas sans remettre en cause certains de ces « clichés du genre ».

En effet, à l'inverse des corpus photographiques exposant les métiers de la parfumerie grasse<sup>204</sup>, il n'est pas rare d'apercevoir des espaces de mixité au sein des ateliers de bouchonnerie, y compris dans des salles mécanisées, comme cette salle d'une fabrique de Cogolin (figure 4). Ceci peut s'expliquer par la dimension encore familiale de nombreuses bouchonneries<sup>205</sup> : l'organisation y est alors moins normée que dans les établissements industriels plus conséquents. En outre, l'industrie de la bouchonnerie correspond à des zones restreintes à l'échelle du territoire national : seuls deux autres territoires constituent des zones de production conséquentes<sup>206</sup>, la vallée de la Gélise prolongée par l'Albret et les Aspres entre le Tech et le Têt<sup>207</sup>, dans le Sud-ouest de la France. Or, cette originalité industrielle induit aussi nécessairement une forme de flou quant aux séparations genrées supposées s'opérer (*cf* I 1-).

---

<sup>200</sup> Sylvie Schweitzer, *Les femmes ont toujours travaillé...*, *op. cit.*, p. 61-62.

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 62.

<sup>202</sup> Expression de Coline Zellal, « Mémoire et images du travail dans les parfumeries... », *art. cit.*

<sup>203</sup> *Ibid.*

<sup>204</sup> *Ibid.*, paragraphe 2.

<sup>205</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var...*, *op. cit.*, p. 13-21.

<sup>206</sup> Jean-Marc Olivier, « Bouchonniers du Sud... », *art. cit.*

<sup>207</sup> Les vallées de la Gélise et de l'Albret sont dans le département du Lot-et-Garonne. Les Aspres entre le Tech et le Têt, dans le département des Pyrénées-Orientales.



Fig. 4. Atelier d'une fabrique de bouchon, à Cogolin, carte postale de 1912 (Editions Beuffetie). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois, op. cit.*, p.135.

La figure 4 montre une salle mixte à double titre : des hommes et des femmes s'y côtoient et on y observe des activités de coupe du liège en bande (à droite) et du travail sur tourneuses (à gauche). Si la droite de cette photographie d'atelier montre bien une prédominance féminine, la gauche de la salle montre que sur les machines à percer les bouchons cylindriques s'activent des hommes et des femmes dans un rapport plus équilibré.

De la même manière, les photographies d'ateliers de séchage (après lavage des bouchons de liège) montrent des hommes aussi bien que des femmes et des enfants.



Fig. 5. Atelier de séchage des bouchons de liège, après lavage, dans une usine de Pierrefeu, carte postale de 1906 (Guende photographie Marseille. L.Olive, Dépositaire Toulon). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois...* op. cit., p. 133.

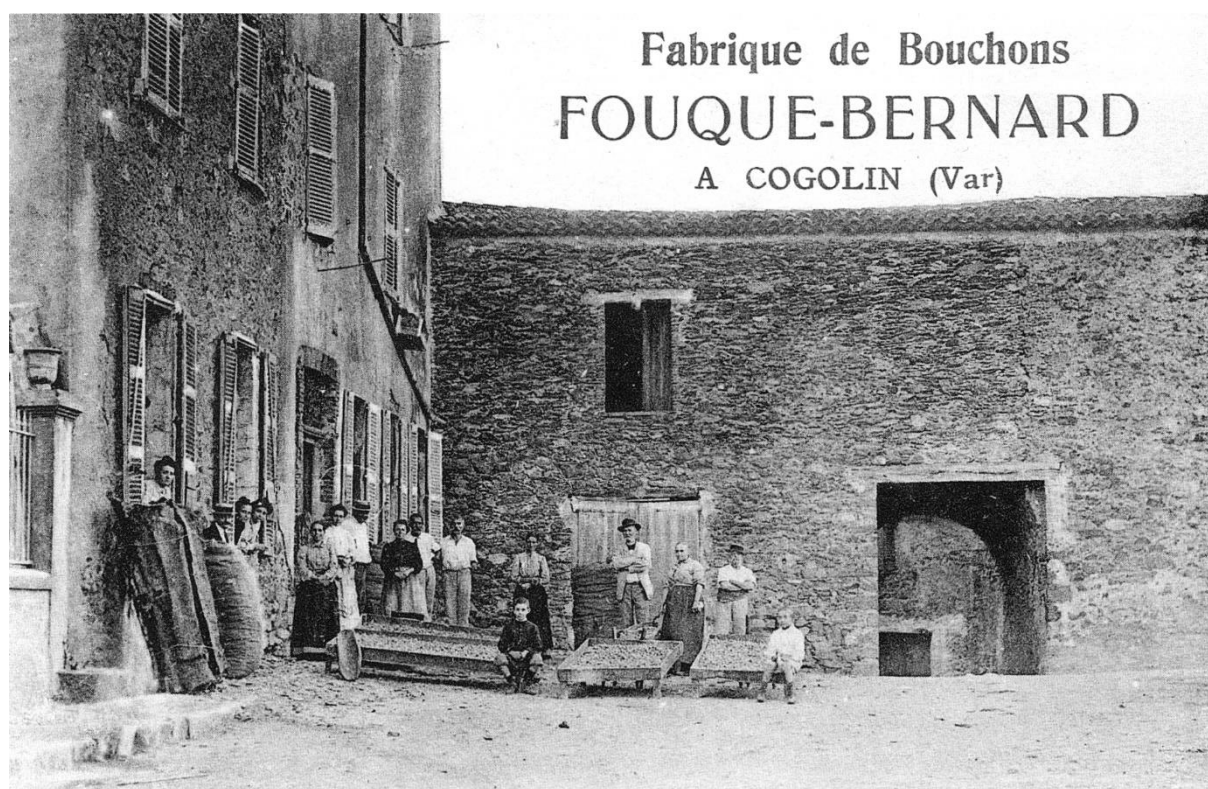


Fig. 6. Atelier de séchage, Cogolin, carte postale de 1907. Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois*, op. cit., p. 132.

D'ailleurs, dans une lettre datant de 1855, le ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics fustige déjà la mixité qui existe dans les ateliers du Var et du canton de La Garde-Freinet plus particulièrement<sup>208</sup>. Il écrit au préfet du Var : « Quant aux inconvénients qui résultent de la présence simultanée d'hommes, de femmes et d'enfants dans un même atelier, on ne peut qu'approuver les observations présentées par la commission et les moyens par lesquels elle s'efforce de combattre ces inconvénients »<sup>209</sup>... Sans en dire plus. On peut penser que la motivation affichée a trait à la moralité des employés. La promiscuité et le risque pour les bonnes mœurs est en effet souvent mis en avant quant aux motivations pour séparer les hommes et les femmes en usine<sup>210</sup>, prétexte aussi pour asseoir une séparation (genrée) des tâches. Cette mixité en usine contribue d'ailleurs à dévaloriser la figure de l'ouvrière au XIX<sup>e</sup> siècle. Comme le résume Alice Primi, celle-ci est en effet « représentée en créature dénaturée par la promiscuité sexuelle et la pénibilité de l'usine »<sup>211</sup>. Associée à la misère et la dépravation, tout un imaginaire collectif négatif se construit autour de la figure de l'ouvrière au cours du Second Empire en particulier, dans le sillage d'auteurs comme Jules Simon<sup>212</sup>, à une époque où les ouvrages consacrés à la moralité des femmes fleurissent<sup>213</sup>.

## **2 – L'originalité de l'activité : un obstacle à la mise en œuvre d'une organisation genrée stricte**

À partir de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, la fragilité des distinctions entre les qualités et les capacités masculines et féminines (toujours remises en question par les activités réelles effectuées par les femmes aux champs et dans les usines) a conduit à l'élaboration de distinctions biologiques (dans une logique d'essentialisation du masculin et du féminin) supposées démontrer la supériorité des hommes sur les femmes : les différences biologiques sont censées fonder les hiérarchies sociales. Une sémantique nouvelle se met alors en place pour établir des caractères « masculins » et « féminins » par paires de contraire, toujours hiérarchisés en défaveur du féminin (rationnel/émotionnel ; indépendant/dépendant ; propre à l'activité publique/domestique etc.). Il s'agit, dans une société révolutionnaire, de refonder les logiques de domination hommes/femmes en s'appuyant non plus sur des coutumes ancestrales mais sur des critères biologiques. Les industrialisations successives et le rôle que les femmes y joueront ne feront qu'accentuer ce phénomène. On cherche de plus en plus à assigner les femmes à des tâches supposées correspondre à leurs qualités naturelles. Cependant, dans les secteurs d'activités plus originaux tels que la bouchonnerie, on peut plus difficilement s'appuyer sur des constructions préétablies ou diffusées ailleurs en France qui attribueraient telle ou telle tâche aux hommes ou aux femmes. Ainsi, dans la filature de Trans-en-Provence située dans le même secteur géographique que les bouchonneries varoises, l'ensemble des employés est constitué de femmes, celles-ci étant les ambassadrices supposées de la minutie et d'une manière générale les employés de filatures (établissements d'industrie textile fort

<sup>208</sup> Arch. dép. Var, 10 M 4.

<sup>209</sup> *Ibid.*

<sup>210</sup> Sylvie Schweitzer, *Les femmes ont toujours travaillé...*, *op. cit.*, p. 196.

<sup>211</sup> Alice Primi, « La question des femmes... », *op. cit.* p. 170

<sup>212</sup> Jules Simon, *L'ouvrière*, Paris, Hachette et Cie, 1861.

<sup>213</sup> Joan W. Scott, « L'ouvrière, mot impie, sordide », *Actes de la recherche en Sciences Sociales*, 1990, p. 2-15.

répandus) sont traditionnellement des femmes. À l'inverse, pour ce qui est des bouchonneries, les points de comparaison à l'échelle nationale sont moindres et les séparations entre tâches masculines et tâches féminines dans un secteur qui se féminise fortement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, sont donc moins évidentes à opérer.

En ce qui concerne le secteur d'activités ici présenté, une répartition genrée du travail existe bien en théorie, mais elle n'est que partiellement appliquée dans les faits. L'enjeu est donc de cerner dans quelles mesures l'originalité de l'activité en bouchonnerie est un obstacle à une stricte mise en œuvre sexuée et prédéfinie de la répartition des tâches, et cela malgré le poids indéniable des représentations collectives qui conduisent à de nombreuses similarités avec d'autres secteurs de l'industrie.

Certaines tâches sont quasi-exclusivement réservées aux femmes, notamment les femmes les plus âgées. Il s'agit des activités de triage qui consiste à trier les bouchons de liège en fonction de leur qualité. En témoignent les photographies d'époque (la figure 7 semble aussi montrer la surveillance masculine de l'atelier) et le témoignage de Monique et Sylviane, anciennes bouchonnières à la fabrique Guillabert, dans les années 1950-60. Ces dernières évoquent également une machine arrivée tardivement pour enlever les rainures noires des bouchons coniques pour les parfumeries, à l'aide d'une grande meule, très pointue (deux pierres). Travail très minutieux, c'était bien aux femmes qu'il incombait, confortant le « cliché du genre » : les femmes sont traditionnellement associées à la dextérité comme le mettent en lumière de nombreux travaux à l'image de ceux de Laura Lee Downs<sup>214</sup>. Néanmoins, ce travail n'en était pas moins dangereux. Sylviane et Monique affirment s'être coupées plusieurs fois et que l'on pouvait « se lever un bout de doigt » avec cette machine. Cependant, le travail exercé par les femmes reste souvent répétitif : maniement de manivelles ou encore observation des machines à tamponner les bouchons de liège aux noms de viticulteurs ou de parfumeurs (dans les années 1950).

---

<sup>214</sup> Laura Lee Downs, *L'inégalité à la chaîne : la division sexuée du travail dans l'industrie métallurgique en France et en Angleterre, 1914-1939*, Paris, Albin-Michel, 2002. Traduit de l'anglais : publication originale 1995.



Fig. 7. Salle de triage d'un établissement de La Garde-Freinet, carte postale de 1906 (Editions F. Jaudel). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois...*, op. cit., p. 136.



Fig. 8. Salle de triage des ateliers Melan Moutet, Pignans, carte de 1906 (A. Couturier éditions). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois...*, op. cit., p. 136.

Le travail de triage effectué par ces femmes est peu qualifié, supposé peu intellectuel et ne requiert pas de savoir-faire technique particulier. Ces caractéristiques peuvent servir de justification implicite à une rémunération moindre pour les femmes<sup>215</sup>. Pourtant, celles-ci exercent aussi des activités en lien avec les machines. En témoignent par exemple les photographies de salles de tourneuses ou les procès-verbaux indiquant des accidents du travail sur des machines telles que celles vouées à couper le liège en bande. Citons par exemple ce procès-verbal des services de l'Inspection concernant la fabrique de bouchons de César Bernard à Saint-Raphaël en 1889 faisant état d'un accident du travail survenu sur une mineure de treize ans: alors qu'elle était en train de tourner le volant de la machine coupant le liège en bandes sa main s'est posée, aux dires de son responsable hiérarchique « sur les engrenages qui mettent en jeu le couteau destiné à couper le liège en bandes » lui endommageant sévèrement trois doigts. L'inspecteur souligne en outre, que « les engrenages n'étaient point recouverts d'un organe protecteur, comme le prescrit le décret du 13 mai 1875 »<sup>216</sup>. D'autre part, le poème « Lou Suve » évoqué en introduction<sup>217</sup> et dont le ton est certes frivole et voyeur (témoignant de la « curiosité » que représente le salariat féminin en usine à l'époque), demeure néanmoins un témoignage précieux qui illustre la familiarisation des ouvrières avec le travail sur machine comme le montre en particulier la strophe suivante :

*« Mais chantons les gentes ouvrières  
Qui nous fabriquent les bouchons.  
Regardez-les comme elles sont fières  
Quand les machines font ronron »*

Or, le fait qu'elles soient fières lorsque les machines sont en marche suggère évidemment que ce sont elles qui les font fonctionner. Le paragraphe suivant montre quant à lui la diversité des tâches exercées par ces bouchonnières :

*« Les unes tournent, arrondissent  
Les bouchons qu'elles font à foison.  
Les autres les trient, les blanchissent.  
Il ne reste qu'à les mettre en ballots ».*

La figure 9 fait partie des photographies qui viennent confirmer cette présence féminine sur les machines tourneuses : on distingue dans la salle dédiée à cet effet, de nombreuses femmes et des adolescents.

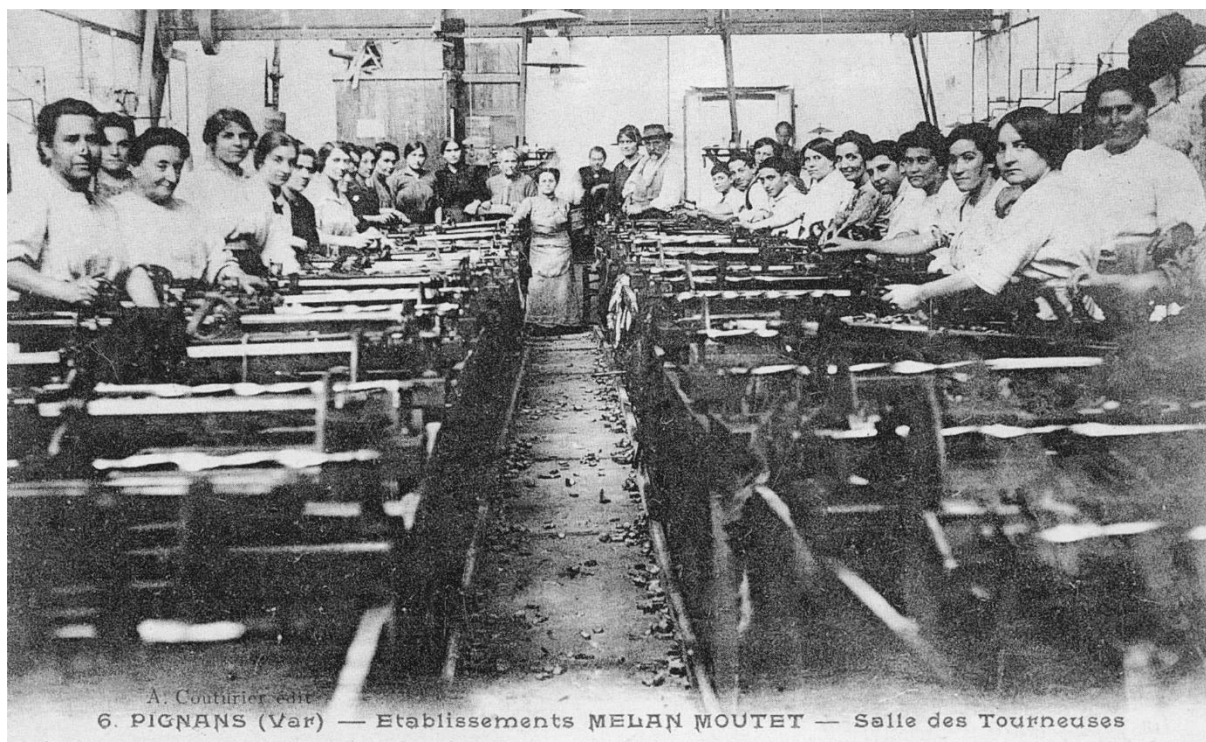
---

<sup>215</sup> Sylvie Schweitzer, *Les femmes ont toujours travaillé...*, op. cit., p. 195.

<sup>216</sup> Arch. dép. Var, 10 M 4 ; analyse du procès-verbal : Laurie Strobant, « Le travail des enfants : jeune fille victime d'un accident dans une bouchonnerie », *L'atelier numérique de l'Histoire* [En ligne], 2017, URL : <http://atelier-histoire.ens-lyon.fr/AtelierHistoire/episodes/view/291>

<sup>217</sup> Cité par Albert Giraud, « Liège, bouchons... », art. cit., p. 100-101.





A. Couturier édité  
6. PIGNANS (Var) — Etablissements MELAN MOUTET — Salle des Tourneuses

Fig. 9. Salle de tournage, Pignans, établissements Melan Moutet, carte postale de 1909 (A. Couturier éditions). Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois...*, op. cit., p. 134.

En outre, l'Inspection du travail des enfants et des filles mineures dans l'industrie, souligne l'inefficacité des commissions de contrôle mises en place en 1874 en ce qui concerne les bouchonneries du Var, mettant en avant des conflits d'intérêts entre les personnes composant ces commissions (qui pour beaucoup sont des fabricants de bouchons) et les structures supposées être contrôlées par ces commissions (... des fabriques de bouchons !)<sup>218</sup>. Ces éléments ne vont pas dans le sens d'une amélioration des conditions de travail des employés, les commissions étant supposées veiller au respect des normes en termes de déclaration d'heures de travail ou encore de protection des appareils coupants et dangereux.

---

<sup>218</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonnerie du Var...*, op. cit., p. 76-78.



Fig. 10. Machine utilisée pour couper le liège en bandes<sup>219</sup>.

---

<sup>219</sup> Machine photographiée par Laurie Strobant à l'écomusée de Fayence et actuellement conservée dans les locaux de la mairie de Seillans.



Fig. 11. Tourneuse, machine vouée à la formation des bouchons cylindriques<sup>220</sup>.

En réalité, la dangerosité était utilisée comme prétexte pour différencier les tâches et par conséquent, implicitement, les salaires. On retrouve également ces critères de distinction sexuée des tâches dans les témoignages de Sylviane et Monique. Cette dernière explique : « à cette époque-là [fin des années 1950-début des années 1960] on nous mettait un peu toutes les machines, sauf les machines plus importantes, avec un peu plus de force ; c'était plutôt les hommes ». Et Sylviane de rajouter : « et un peu plus dangereuses aussi ». Les deux femmes citent deux engins principalement dédiés aux hommes : la « refendeuse, avec de grosses lames » (pour couper le liège en bande) et la machine qui perçait les bouchons cylindriques dans les bandes de liège, susceptible de faire « perdre un doigt » en cas d'accident. Elles ajoutent que ces machines étaient plus dangereuses que celles où étaient majoritairement postées les femmes, à l'image de la meule à enlever les rainures noires (apparue tardivement, dans les années 1960) qui menaçait « juste » de faire perdre « un bout de doigt », comme si les deux femmes avaient été conditionnées à trouver leur travail moins physique et moins dangereux que celui des hommes alors même qu'elles décrivent avec précision cette meule

---

<sup>220</sup> Machine photographiée par Laurie Strobant à l'écomusée de Fayence et actuellement conservée dans les locaux de la mairie de Seillans.

« très aiguillée ». Si les cartes postales de la Belle Époque montrent souvent des hommes attelés à ce travail de découpe du liège en bandes, il semble pourtant que nombre de femmes y travaillaient aussi, au moins occasionnellement, et cela dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. En témoignent certaines photographies (cf. figures 2 et 4) et le procès-verbal précédemment évoqué. En outre, Sylviane, la bouchonnière des années 1960, explique que sa « machine préférée » était justement la machine dite à percer les bouchons cylindriques, l'autre machine dangereuse, donc. Or, on l'empêchait d'y passer trop de temps : « c'était plutôt pour les hommes ». Pourtant, en questionnant davantage les deux anciennes bouchonnières, on apprend que cette machine ne requerrait pas de force particulière, un argument pourtant présenté comme distinctif par les deux dames auparavant. Elles évoquent même la nécessité d'être délicate, une qualité traditionnellement attribuée aux femmes, comme évoqué précédemment. En outre, Monique et Sylviane décrivent certains travaux requérant de la force et effectués par des femmes, en particulier la tâche qui consistait à faire sécher les bouchons sur de grands panneaux (après les avoir lavés à l'acide) en les étendant sur des canisses sur lesquelles ils devaient sécher. Les grands panneaux qui soutenaient le tout mesuraient environ 2 mètres de large. Il fallait les porter pour les déplacer. Monique se rappelle que c'était « lourd ». Donc, en déconstruisant le discours des deux anciennes bouchonnières, on saisit l'artificialité de la séparation des tâches effectuées par les hommes et par les femmes, une distinction fragile mais nécessaire pour justifier implicitement les distinctions de salaires.

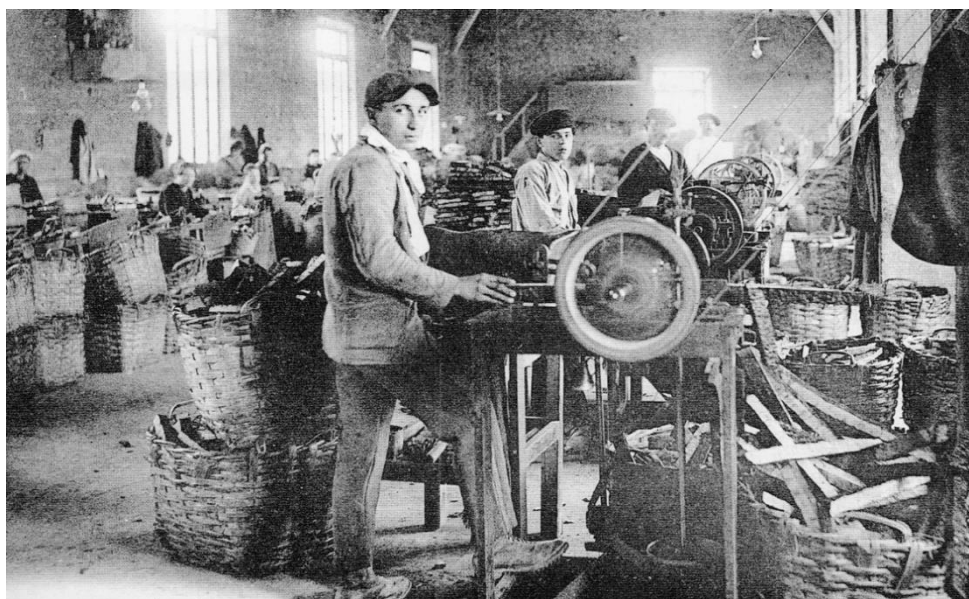


Fig. 12. Machines vouées à couper le liège en bande, Pierrefeu, carte postale de 1911. Raymond Bernardi, *Les métiers d'autrefois*, op. cit., p. 133.

### **3 – Les inégalités salariales**

Si la répartition sexuée des tâches effectuées apparaît poreuse dans son application, les distinctions de salaires entre les hommes et les femmes sont quant à elles évidentes et les inégalités salariales peuvent être appréhendées à travers des sources diverses. Si les archives d'entreprises et les archives syndicales se font très rares en la matière, ces dernières montrant

d'ailleurs une forme de déni du problème que constituent ces inégalités salariales, d'autres sources comme les dossiers de naturalisation, se sont avérées utiles.

Ces derniers sont instructifs quant aux différences salariales lorsque les deux époux font le même métier. Par exemple, le dossier de naturalisation de Jean-Baptiste Elena (né italien- dans le Piémont)<sup>221</sup> précise que celui-ci gagne 2 francs par jour en tant qu'ouvrier bouchonnier chez Guillabert (à Seillans) en 1893, tandis que son épouse, Marguerite Equi, née française, qui exerce la même profession chez le même employeur ne gagne qu'un franc par jour. En outre, l'origine géographique et le parcours de l'époux montre que son insertion professionnelle en tant que bouchonnier ne correspond pas à la recherche d'une main d'œuvre particulièrement qualifiée dans le travail du liège mais que son insertion a été occasionnelle. Ainsi, pour ce cas du moins, d'éventuelles différences de qualification ne semblent pas pouvoir justifier les inégalités salariales.

Les différences de cotisations syndicales entre les hommes et les femmes montrent aussi les différences de salaires puisque celles-ci sont proportionnelles aux revenus des membres du syndicat. Dans les statuts du syndicat d'ouvrières et d'ouvriers bouchonniers de Pierrefeu fondé en 1911, il est indiqué que tout membre fondateur admis au syndicat devra payer la somme de 1 franc pour les hommes et 0,50 franc pour les femmes. De la même manière, les cotisations mensuelles varient du simple au double : 0,50 franc pour les hommes et 0,25 franc pour les femmes<sup>222</sup>. Dans les statuts du syndicat d'ouvriers bouchonniers de Saint-Tropez de 1919, il est indiqué que la cotisation mensuelle pour les hommes s'élève à 1 franc, et à 0,60 franc pour les femmes<sup>223</sup>. Ces éléments coïncident avec la condition des ouvrières dans l'ensemble des secteurs, des salariées dont les rémunérations sont en moyenne inférieures de moitié à celle des hommes<sup>224</sup>. On pourrait d'ailleurs faire un parallèle entre les femmes de l'industrie bouchonnière du Var, particulièrement mises en avant dans une logique folklorique et promotionnelle de la filière *via* les cartes postales, avec les bonnetières de Troyes, célébrées à travers la Fête de la bonneterie (à ceci près que la féminisation de ce dernier secteur s'est principalement affirmée après la Première Guerre mondiale, donc plus tardivement). Helen Harden Chenut, qui les étudie, a mis en avant le même type de paradoxe, avec d'une part, valorisation des ouvrières et d'autre part, des inégalités salariales toujours fortement présentes<sup>225</sup>. Or, l'égalité de salaire entre les sexes n'est que très peu défendue par les cadres des organisations syndicales<sup>226</sup> et les responsables politiques (socialistes et communistes)<sup>227</sup> de la fin du XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle, ces derniers étant pour beaucoup, davantage enclins à défendre la répartition dite « naturelle » des tâches et à faire l'éloge de la ménagère, figure d'ailleurs en

---

<sup>221</sup> Arch. dép. Var, M 6, naturalisations, dossier n° 6698 X 93.

<sup>222</sup> Arch. dép. Var, 10 M 28, statuts du syndicat d'ouvrières et ouvriers bouchonniers, art. 12 et 13.

<sup>223</sup> Arch. dép. Var, 10 M 28, statuts de la chambre syndicale des ouvriers bouchonniers de Saint-Tropez (refondé en 1919), art. 7.

<sup>224</sup> Michelle Perrot, *Les femmes où les silences de l'histoire*, Paris, Flammarion 1998, p. 121.

<sup>225</sup> Helen Harden Chenut, *The Fabric of Gender: Working-Class Culture in Third Republic France*, University Park, Pa., Pennsylvania State University Press, 2005.

<sup>226</sup> Joan W. Scott, *op. cit.*, p. 136.

<sup>227</sup> *Ibid*, p. 12-127.

pleine construction à cette période<sup>228</sup>. Le désintérêt pour cette question des salaires féminins se trouve par ailleurs conforté par la position de nombreux économistes qui considèrent que si le salaire de l'époux assure l'entretien de toute la famille, celui de la femme ne sert qu'à s'auto-reproduire ou éventuellement à compléter celui du mari<sup>229</sup>.

Par ailleurs, des documents mettent clairement en évidence le fait que les inégalités salariales en bouchonnerie trouvent leur origine dans une distinction en terme de mode de rémunération : à la pièce pour les femmes, au forfait/à la journée pour les hommes. Ainsi, les archives de l'entreprise Mouriès Frères (fig.13) montrent de façon très claire que cette distinction se fait à l'avantage des hommes.

Nom et prénom	Tourneuses à main, bouchons cylindriques	Nombre de journées	Prix de la journée	Montant du salaire (en francs)
Cavalitou Antonia	32 700			98,10
Bastons Remédio	40 200			120,60
Jeanetti Françoise	36 600			109,80
Gastaldi Marie	40 500			121,50
Yuanale Henriette	21 600			64,80
Audemard Marie	39 000			117,50
Bertolotto Albine	29 000			87,60
Carominatti Marcelle	14 400			43,20
Bonnaud Sidonie	22 400			67,20
Condroyes Alphonsine	14 000			42,20
Bonnaud Fernande	15 000			45,20
Isaïa Julienne	5 200			15,60
Roustan Joseph	1 600	10	18	180,60

Fig. 13. Extraits d'archives de l'entreprise Mouriès Frères de Vidauban montrant les inégalités salariales pour la quinzaine du 2 au 15 novembre 1922<sup>230</sup>.

On remarque que Joseph Roustan, qui est le seul homme, a produit nettement moins de bouchons que les femmes mais, étant payé à la journée et non à la pièce, son salaire est bien

<sup>228</sup> Sabine Bosio-Valici et Michelle Zancarini-Fournel, *Femmes et frères de l'être, un siècle d'émancipation féminine*, Paris, Larousse, 2001, p. 6.

<sup>229</sup> *Ibid.*

<sup>230</sup> Tableau reproduit à partir du livre de tenue des comptes, salaires et fonctions de l'entreprise Mouriès Frères de Vidauban. Arch. dép. Var, 1 J 819.

plus avantageux. Or, n'étant présent dans aucun autre atelier de l'usine durant la quinzaine en question, il est clair que ses journées de travail ne correspondent qu'aux bouchons qu'il a produits dans la salle des tourneuses à main.

De la même manière, dans les annexes des statuts du syndicat professionnel d'employés et ouvriers du liège de Saint-Raphaël créé en 1937<sup>231</sup>, il est indiqué que les hommes sont payés à l'heure tandis que les femmes sont payées à la pièce. De plus, et uniquement pour les femmes, la direction se réserve le droit de refuser la marchandise et de ne pas payer le travail. Il est indiqué : « FEMMES : aux pièces, contrôlées et acceptées par la DIRECTION, qui se réserve le cas échéant de refuser la mauvaise production »<sup>232</sup>.

En outre, ces dernières indications, émanant pourtant d'un syndicat ouvrier, ne sont là que pour donner des bases indicatives aux travailleurs. Il n'est nullement question au sein de ce syndicat de s'insurger contre les inégalités en termes de mode de rémunération. D'ailleurs dans les statuts de ce même syndicat (dont les cadres sont exclusivement des hommes), il est précisé que seules les femmes mariées peuvent participer à l'administration ou à la direction du syndicat. Il est notable qu'aucune revendication en lien avec la question de l'égalité homme-femme n'ait été retrouvée dans les archives syndicales ou d'entreprises. Malgré l'existence d'une conscience politique ancienne et l'organisation de grèves (à La Garde-Freinet en particulier) protestant contre la diminution des salaires sous le Second Empire<sup>233</sup>, il semble que dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle le combat des ouvriers du secteur se situe davantage dans une logique de « lutte de place »<sup>234</sup> face à la concurrence étrangère (de la péninsule ibérique en particulier) que dans une logique de lutte de classes (d'autant plus que le groupe des petits patrons se renouvelle constamment et émane bien souvent du groupe des ouvriers bouchonniers lui-même<sup>235</sup>), ou de revendications féminines. Seul l'intitulé de certains syndicats insistant sur la composante également féminine du personnel des fabriques (« syndicat des bouchonniers et bouchonnières... ») souligne la volonté de rendre visibles les femmes. D'ailleurs, les entretiens avec les bouchonnières ayant exercé dans les années 1950-1960 (période où l'activité décline grandement) semblent confirmer l'absence de revendications féministes. Ces témoignages permettent toutefois d'affirmer que dans les années 1960 les femmes étaient désormais payées à l'heure mais gagnaient toujours moins que les hommes.

Cependant, il convient de noter que malgré les inégalités en termes de modes de rémunération et donc de salaires, l'existence même d'une rémunération normalisée et standardisée contribue à distinguer le travail féminin ouvrier de ce qu'il était avant le XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, si les femmes travaillaient déjà auparavant (fileuses, couturières, ouvrières des usines de tabac ou des brasseries), les modes de rémunération normés (avec

---

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> *Ibid.*, art. 7. Document annexe aux statuts du syndicat professionnel des ouvriers et employés du liège, créé en 1937 à Saint-Raphaël, comprenant des employés des établissements Beroard, faisant part des « bases salariales » dans la façon dont sont rémunérées les femmes.

<sup>233</sup> Michel Bellenfant et Yves Rinaudo, *Le Var au XIX<sup>e</sup> siècle (1815-1914)*, imprimerie du C.R.D.P de Nice, Conseil Général du Var, 1990.

<sup>234</sup> Jean-Marc Olivier, *op. cit.*

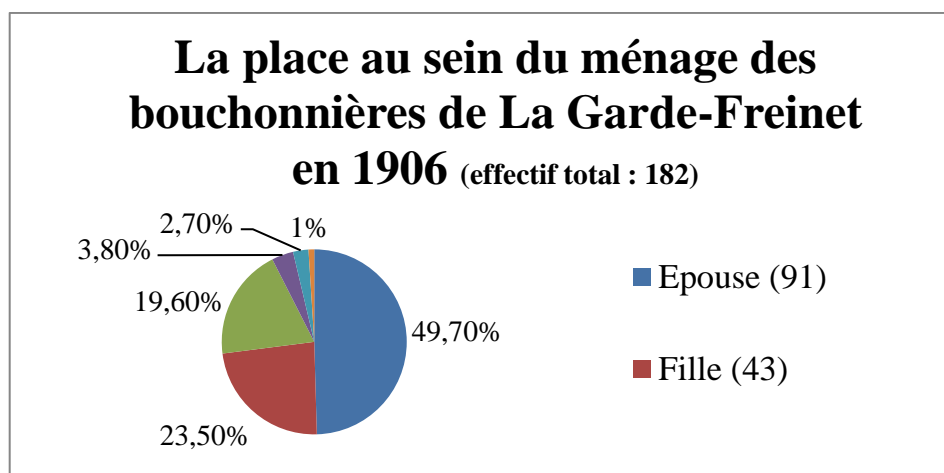
<sup>235</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var... op. cit.*, p. 13-21.

l'industrialisation, les salaires des femmes sont strictement calculés, à la pièce – comme ici –, à l'heure ou à la journée) font partie des éléments qui, associés à d'autres (comme la multiplication des usines, les horaires des ouvrières clairement définis, de jour, comme de nuit, dans des lieux, de plus, souvent mixtes) entraîne des interrogations sur la légitimité de ce travail féminin. Ce travail féminin en usine prend le contrepied de ce que la société considère traditionnellement comme « les métiers de femmes » c'est-à-dire ceux qui s'inscrivent dans le prolongement des fonctions « naturelles », maternelles et ménagères. Contrairement aux métiers d'infirmière ou institutrice, le métier d'ouvrière ne correspond pas au modèle de la femme qui aide, soigne et console. En outre, il mettrait en danger la vertu des femmes, attiserait leur vanité et compromettrait leur capacité à assurer dignement leurs fonctions de mère de famille<sup>236</sup>.

## II – Le statut social des ouvrières bouchonnières

### 1 – Un poids important au sein des ménages et de la filière bouchonnière

Il s'agit ici de s'intéresser à la manière dont sont enregistrées les femmes au sein du ménage dans les recensements, de manière à cerner leur rôle et leur statut dans un cadre familial. En effet, la manière dont les femmes se présentent au recenseur en dit long sur la manière dont elles se perçoivent et sont perçues par les autres membres du ménage. À La Garde-Freinet, en 1906, on compte 182 femmes bouchonnières, un échantillon assez important des bouchonnières du Var. Voici la répartition de leur place au sein des ménages :



\*Autres (membres de la famille) : belle-mère (1), belle-sœur (2), petite-fille (1), belle-fille (1).

\*\*Autres (non membres de la famille) : pensionnaire (1), ménagère (1).

Fig. 14. La place des femmes au sein de leur ménage pour les bouchonnières de La Garde-Freinet en 1906<sup>237</sup>.

<sup>236</sup> Sylvie Schweitzer, *Les femmes ont toujours travaillé...*, op. cit., p. 195.

<sup>237</sup> Diagramme réalisé à partir du recensement de 1906. Arch. dép. Var.



On constate que la moitié des femmes exerçant la profession de bouchonnière à La Garde-Freinet en 1906 sont des mères de famille vivant avec leur époux. D'une part, cette constatation va contre l'idée reçue qui a longtemps eu cours selon laquelle seules les femmes célibataires travaillent, « privées d'un Monsieur-Gagne-Pain »<sup>238</sup> ; et d'autre part, la profession de bouchonnière leur procure une visibilité en tant que travailleuses, particulièrement rare en milieu rural où leur présence dans les secteurs où elles collaborent avec leur conjoint (commerce, travaux des champs...) ou dans le cadre du travail à domicile, a souvent conduit à une sous-estimation de leurs activités économiques<sup>239</sup>. La profession de bouchonnière se distingue d'ailleurs souvent de celle de l'époux : sur les 94 bouchonnières recensées avec leurs époux, environ la moitié<sup>240</sup> ont un mari dont la profession est également bouchonnier ; donc environ autant exercent une profession autre : « *menuisier patron* », « *employé boulanger* », « *cultivateur* », « *bûcheron* », « *cantonnier* »<sup>241</sup>... Ces ouvrières bouchonnières ne travaillent donc pas comme auxiliaires de leurs maris, mais se situent bien dans une activité professionnelle distincte ce qui leur procure une certaine indépendance. Parfois, la situation professionnelle de l'épouse semble même moins précaire que celle du mari : on note ainsi au sein des ménages des maris, des pères ou des frères manœuvres<sup>242</sup> (profession non qualifiée et fortement précarisée), « *journaliers divers* »<sup>243</sup> ou « *maçons divers* »<sup>244</sup> alors que les épouses et/ou filles travaillent pour des employeurs fixes et que la dénomination d'ouvrière bouchonnière est plus qualifiante que celle de « *journalier* ». On peut supposer alors que ce travail salarié donne aux femmes une importance accrue au sein du foyer de par le fait qu'il s'agit d'un travail souvent indépendant de celui du mari et une contribution notable aux revenus de la famille. C'est ainsi que certaines femmes vivant avec des hommes sont recensées, fait très inhabituel, comme « chef de ménage ». C'est le cas de Baptistine Mobiglia (37 ans) qui vit seule avec son frère boulanger (32 ans).<sup>245</sup> Citons encore la fratrie Bracco qui forme un ménage de trois bouchonniers (exerçant dans trois bouchonneries différentes) au sein duquel c'est l'aînée, Virginie, âgée de 36 ans, qui est enregistrée comme « chef de ménage » et non l'un de ses deux frères, pourtant largement majeurs.

Parmi l'ensemble des « *filles* » et « *filles* » vivant en famille donc, et exerçant la profession de bouchonnière à La Garde-Freinet en 1906, soit 64 personnes, plus de la moitié exercent la même profession qu'un de leurs parents (36) et cette proportion serait sans doute plus importante si l'on comptabilisait les journaliers. Ce terme est en effet trop vague mais peut néanmoins tout à fait désigner des journaliers bouchonniers. Presque la moitié de ces 36 personnes sont des filles (21). Et parmi ces filles, 14 exercent le même métier que leur mère. On constate ainsi une certaine reproduction familiale, par la mère, à l'image de Joséphine Paul

---

<sup>238</sup> Sylvie Schweitzer, « La mère de Cavanna. Des femmes étrangères au travail au XX<sup>e</sup> siècle », dans *Travail, Genre et sociétés. Migrations et discriminations*, 2008, n° 20, p. 29-45.

<sup>239</sup> *Ibid.*

<sup>240</sup> 49 sur 94.

<sup>241</sup> Recensement quinquennal de population de La Garde-Freinet, 1906, p. 16.

<sup>242</sup> *Ibid.* p. 2.

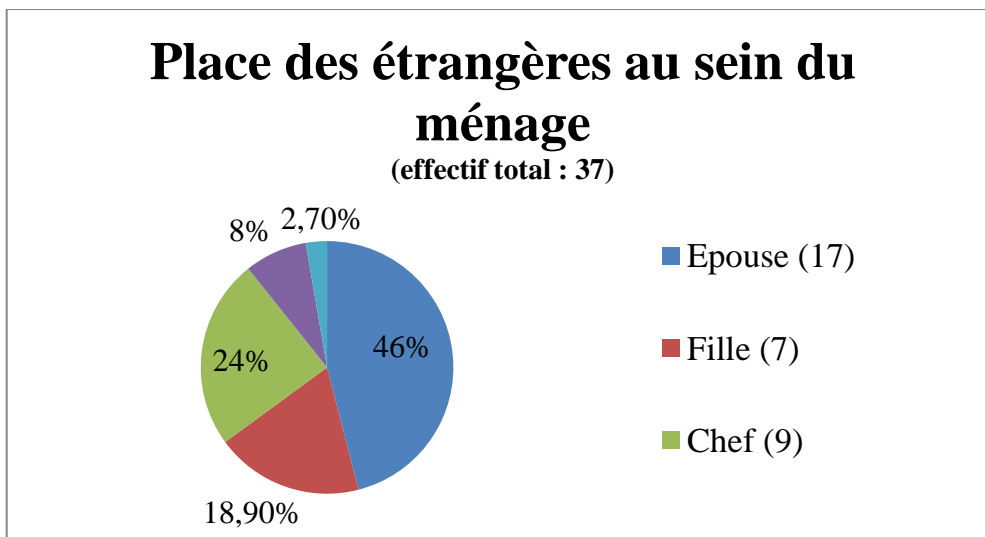
<sup>243</sup> *Ibid.* p. 25.

<sup>244</sup> *Ibid.* p. 25.

<sup>245</sup> Recensement quinquennal de population de La Garde-Freinet 1906, p. 15.

dont la mère est aussi bouchonnière et le père, facteur.<sup>246</sup> Citons encore Marcelle Bracco qui vit seule avec sa mère et sa sœur : elles font toutes les trois le même métier<sup>247</sup>. La dimension sexuée de la reproduction sociale est particulièrement visible chez certaines familles comme les Raybaud<sup>248</sup> de La Garde-Feinet : le père et le fils sont cultivateurs tandis que la mère et la fille sont bouchonnières.

En outre, parmi celles dont les mères ne sont pas recensées comme bouchonnières en 1906, on sait par d'autres recensements qu'elles ont pu l'être auparavant<sup>249</sup>. Parmi les « filles » dont la mère n'est pas bouchonnière, on note principalement des journalières ; suivent aussi des couturières, blanchisseuses, femmes au foyer. On remarque donc, outre la reproduction sociale, des situations d'acquisition d'un meilleur statut social, moins précaire que celui de journalière, ou un statut qui émancipe potentiellement de la sphère domestique (associée à la couture, à la blanchisserie ou l'absence de profession). Pour certaines « filles », le père est cultivateur et la mère « *ouvrière agricole* » comme Élisabeth Gaytté (recensement 1911) ce qui suggère sinon une forme d'ascension sociale à une époque où la mécanisation est associée au progrès (dans un contexte rural qui n'est pas celui parfois déprécié de l'usine de la grande ville), du moins une forme d'émancipation par rapport au métier des parents.



\* Autre, membre de la famille : belle-sœur (2), belle-fille (1).

\*\* Autre, non membre de la famille : pensionnaire (1).

Fig. 15. Place des étrangères au sein du ménage à la Garde-Feinet en 1906<sup>250</sup>.

<sup>246</sup> Recensement quinquennal de population, La Garde-Feinet, 1906, p. 12.

<sup>247</sup> *Ibid.* p.14.

<sup>248</sup> *Ibid.* p. 42.

<sup>249</sup> À l'image de Marie Casson. *Ibid.* p.15. Voir aussi Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var...*, *op. cit.*, p. 41-42.

<sup>250</sup> D'après le recensement de population de La Garde-Feinet, 1906. Arch. dép. Var.

À l'échelle de la Provence, le taux d'immigrés avoisine le quart de la population totale au début du XX<sup>e</sup> siècle et il est très largement composé d'Italiens à cette époque. Cette part non négligeable concerne aussi bien les (grands) centres urbains<sup>251</sup> que les zones plus rurales<sup>252</sup>, le moyen et l'arrière-pays<sup>253</sup> anciennement inscrits dans les migrations saisonnières transfrontalières avec l'Italie<sup>254</sup>, que le littoral plus récemment dynamisé par l'essor du tourisme et des hivernants d'Europe du Nord. À l'échelle des bouchonneries de La Garde-Freinet, la part des femmes étrangères n'est que de 20 % de l'ensemble des femmes employées en 1906. Hommes et femmes confondus, les étrangers représentent seulement 25 % des ouvriers de la fabrique Alexis, la plus importante fabrique de bouchons de la ville, et 10 % des ouvriers de chez Escoffier, autre établissement considérable de la ville<sup>255</sup>. Au total, en 1906, ils ne représentent que 16 % des ouvriers bouchonniers de la Garde-Freinet et moins du quart des ouvriers bouchonniers de Draguignan. Ces proportions sont peu élevées si l'on songe qu'à l'échelle nationale, au début des années 1900, les étrangers représentent 51 % des ouvriers d'usines<sup>256</sup>. À l'échelle de la Provence, certains secteurs de l'industrie emploient massivement les étrangers : en 1912, à Marseille, les Italiens représentent par exemple les deux tiers des employés des huileries<sup>257</sup> et cette prépondérance étrangère est également visible pour les secteurs aux activités fortement féminisées (89 % des ouvrières des quatre principales filatures de Marseille sont italiennes). Dans les zones rurales, les étrangers sont aussi massivement présents comme à Trans-en-Provence (Var) où près de 70 % des employées de la filature du village sont italiennes en 1906.<sup>258</sup>

Le fort ancrage local (associé à son exercice familial) de l'activité bouchonnière et la conscience de son importance pour l'économie de la ville<sup>259</sup> peuvent expliquer la forte participation locale au travail des bouchonneries et donc la nécessité plus faible de recourir à une main-d'œuvre étrangère dans de fortes proportions. En outre, pour le travail du liège, une composante espagnole (catalane plus précisément) vient s'ajouter à la composante italienne.

---

<sup>251</sup> Yvan Gastaut, « Histoire de l'immigration en PACA aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles », dans la revue *Hommes et Migrations*, n° 1278, mars-avril 2009. Histoire des migrations panorama régional, volume II, p. 50.

<sup>252</sup> À titre d'exemple, les immigrés italiens constituent le tiers de la population de Gassin et un cinquième de la population de Ramatuelle en 1906. À ce propos, voir l'article de Laurie Strobant « L'immigration piémontaise dans la presqu'île de Saint-Tropez, fin XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle », *Ansima i me pass (dans mes pas), récit d'une expérience au croisement de l'histoire, de l'ethnographie et du spectacle vivant*, dépôt légal : 3<sup>e</sup> trimestre 2019. ISBN : 978-2-9555625-4-3.

<sup>253</sup> À ce sujet, voir par exemple l'article de Stéphane Kronenberger, « Grasse, terre d'immigration en Provence (1851-1914) », *Recherches régionales Alpes-Maritimes et contrées limitrophes*, n° 207, 2014.

<sup>254</sup> Ralph Schor, *Histoire de l'immigration en France, de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Armand Colin/Masson. Paris, 1996, p. 20.

<sup>255</sup> D'après le recensement de La Garde-Freinet en 1906. L'étude des recensements des localités voisines montre que les ouvriers travaillant pour ces fabriques mais étant domiciliés dans une autre ville est très faible et ne concerne pas plus les étrangers que les Français. L'étude des travailleurs habitant La Garde-Freinet est donc représentative de la main d'œuvre de ces entreprises.

<sup>256</sup> Ralph Schor. *Histoire de l'immigration...*, *op. cit.*, p. 19.

<sup>257</sup> Stéphane Mourlane et Céline Rognard. *Empreintes italiennes, Marseille et sa région*. Lyon : Editions Lieux Dits, 2013, p. 40.

<sup>258</sup> Karine Lambert et Valerie Pietri, *op. cit.*, p. 101.

<sup>259</sup> Jean-Marc Olivier, *op. cit.*

Elle est liée à la maîtrise d'un savoir-faire spécifique et constitue une des particularités de ce secteur d'activités<sup>260</sup>.

Les figures 14 et 15 montrent que concernant les travailleuses du liège, on a une part un peu plus importante de femmes recensées comme chefs de ménage chez les étrangères (24 % des bouchonnières étrangères), comparé à la part des chefs de ménage femmes sur l'ensemble des bouchonnières (un peu moins de 20 %) ; des proportions néanmoins assez proches.

En revanche, lorsque l'on prend les femmes dans leur ensemble, toutes nationalités confondues, presque la moitié des femmes chefs de ménage vivent seules (16 sur 36 soit 44,4 %) tandis que chez les étrangères cette part n'est que de 22 %. Ce pourcentage est d'autant plus faible que dans d'autres ateliers d'industrie rurale du Var, les célibataires sans enfant sont prédominantes au sein des travailleuses italiennes. C'est le cas dans la filature de Trans-en-Provence où ce cas de figure représente 79 % des ouvrières italiennes de la filature : cette prépondérance des célibataires sans enfants semble ici s'expliquer par la jeunesse des employées d'une part, leur mobilité, leur statut social peu attractif et leur condition d'étrangères d'autre part<sup>261</sup>. La majorité des femmes chefs de ménage étrangères exerçant la profession de bouchonnière à La Garde-Freinet en 1906 sont des femmes avec des enfants à charge à l'image de Mariette Vincens, Espagnole qui vit seule avec son fils, commis aux Dames de France<sup>262</sup>. Cette dernière profession de migrant de seconde génération est par ailleurs intéressante et permet de l'associer aux cols blancs<sup>263</sup>, mettant ainsi en avant une évolution dans l'insertion professionnelle entre la première et la seconde génération : on passe du secteur secondaire au secteur tertiaire. L'exemple de Jeanne Demelas née en Sardaigne qui élève seule ses trois enfants<sup>264</sup> peut aussi être évoqué ou encore celui de l'Italienne Marguerite Vallati qui vit seule avec ses quatre enfants dont l'un est bouchonnier<sup>265</sup>. En outre, la présence de ces femmes est récente pour certaines comme Jeanne Demelas dont on devine l'arrivée dans la ville depuis peu à travers les lieux de naissance des enfants. La présence de ces femmes seules interroge. On peut émettre l'hypothèse qu'il s'agisse de migrations de maintien et que ces femmes n'ont pas vocation à rester définitivement dans la localité.

Les ouvrières d'usines étrangères, ayant parfois acquis une situation d'indépendance dans le cadre de la migration, peuvent subir des reproches émanant de leur pays/communauté d'origine. Pour Amy Bernardy, une observatrice piémontaise contemporaine de la Belle Époque ayant produit un rapport concernant l'émigration féminine, celle-ci est condamnable car elle est

---

<sup>260</sup> Laurie Strobant, « Les ouvriers étrangers dans l'industrie du liège varoise au tournant du XX<sup>e</sup> siècle : entre savoir-faire recherché et précarité », dans *La Revue du Freinet*, n° 13, 2017, p. 37-58.

<sup>261</sup> Karine Lambert et Valerie Pietri, « La route de la soie... », *art. cit.*, p. 105.

<sup>262</sup> Recensement quinquennal de population, La Garde-Freinet, 1906, p. 14.

<sup>263</sup> Judith Rainhorn, *Des rives, des continents. Les migrants italiens à La Villette (Paris) et à East Harlem (New York) de 1880 aux années 1930. Intégration, mobilités et territoires urbains*. Thèse dirigée par M. Pinol, soutenue publiquement le 28 novembre 2001, Université de Tours-François Rabelais. Tome 1, p. 492.

<sup>264</sup> Recensement quinquennal de population, La Garde-Freinet, 1906, p. 23.

<sup>265</sup> *Ibid.*, p. 35.

associée à la dépravation et à l'immoralité. Elle évoque des dangers pour la santé des femmes travaillant en usine en particulier : « application trop appuyée dans des locaux fermés, usure de la vue, anémie et autres désordres dus à ce régime ». Son discours se double aussi d'une critique concernant les femmes qui migrent seules, c'est-à-dire sans suivre un père, un mari. Elle situe leurs motivations du côté de l'envie de luxe et de liberté et fustige leur supposée attirance pour « l'industrialisation » qui les éloignerait du mode de vie et des valeurs rurales. On peut toutefois penser que les bouchonnières sont moins touchées par ce type de reproches, vivant précisément dans un environnement rural. Mais jamais leur rôle clé dans les « stratégies de maintien », c'est-à-dire dans des stratégies migratoires élaborées à une échelle familiale, n'est évoqué. Pourtant, c'est souvent dans le cadre collectif d'une décision du groupe de parentés que s'effectue la migration : les membres partis à l'étranger deviennent alors les pourvoyeurs de ressources essentielles au maintien de la famille dans le village d'origine. Or, parmi ces acteurs au cœur des logiques de maintien se situent justement les migrantes qui s'insèrent dans le secteur industriel. C'est ce que souligne Stéphane Kronenberger : « Moins connue que la servante, la jeune ouvrière est pourtant une autre figure importante de l'émigration féminine transalpine. La crise structurelle que subit, dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, le secteur proto-industriel amène en effet certaines familles de la montagne à réorienter leur stratégie pluriactive ».

En outre, le capital social joue un rôle clé dans l'insertion socioprofessionnelle des migrantes. Une fois arrivées en France, elles ne sont pas livrées à elles-mêmes et soumises à toutes les tentations de dépravations morales possibles comme on peut l'entendre ici et là. Ces femmes qui migrent seules sont souvent hébergées dans un premier temps par des membres du village d'origine. Il semble en être ainsi pour la bouchonnière Justine Sensamini, originaire de Chiusa di Pesio, dans la province de Cuneo, dans le Piémont et hébergée à Seillans, en 1906 par la famille Gastaldi, originaire de la même localité. De façon similaire, la même année et dans cette ville, Angèle Alberto est hébergée par une autre famille Gastaldi. Tous sont aussi originaires de Chiusa di Pesio bien que n'ayant aucun lien de parenté comme le précise le recensement. Les réseaux migratoires jouent un rôle clé dans l'accueil et l'insertion socio-professionnelle des migrantes.

Si Amy Bernardy affirme que les conséquences économiques des migrations féminines sont le plus souvent positives (à l'image du gouvernement italien qui apprécie l'apport financier que les remises des émigrants représentent pour la balance des comptes italienne), elle considère que ces migrations qui touchent essentiellement des « jeunes filles de 8 à 30 ans » sont discutables pour ce qui est de la moralité et de la santé de migrantes, en lien avec l'évolution de « leurs relations avec le monde extérieur ». Elle ajoute « dans cet ordre d'idée, nous pouvons mettre au premier rang de cette influence néfaste les usines ». Tuberculose et maladies vénériennes sont aussi citées en tant qu'illustrations de la dégradation sanitaire et morale des femmes émigrantes.

Concernant les épouses, elles sont, comme pour l'ensemble des bouchonnières, nombreuses à exercer la profession de bouchonnière de manière différenciée par rapport à leur

mari<sup>266</sup>. De la même manière, leur place de salariée permet à ces femmes de générer un revenu propre, accroissant leur autonomie et augmentant la dépendance des ménages vis-à-vis des revenus des femmes. Ceci renforce le statut social et le pouvoir de négociation de ces dernières face aux autres membres de la famille<sup>267</sup>. Ce pouvoir de négociation est d'autant plus fort que nombreux sont les maris de ces bouchonnières à exercer un emploi particulièrement précarisé<sup>268</sup> (journalier, manœuvre, etc.).

En ce qui concerne les « *filles* » (recensées comme telles, donc vivant avec leur famille) issues de l'immigration, la dimension émancipatoire du travail salarié en usine semble bien présente. Si l'on écarte les migrantes de seconde génération, nées en France, qui sont plus nombreuses que les primo-arrivantes à être dans une situation de reproduction sociale vis-à-vis de l'activité des parents<sup>269</sup>, les migrantes « *filles* », donc arrivées jeunes en France puisque vivant encore avec leurs parents en 1906, exercent essentiellement cette profession de bouchonnière par contraste avec la profession de leurs parents, souvent plus précarisée ou réputée particulièrement difficile physiquement (journalier, manœuvre, maçon, mineur...). Ces métiers de migrants de première génération peuvent aussi être associés à la culture d'origine (cordonnier, cultivateur dans le cadre de migrations internes au monde rural) et certains sont particulièrement mobiles dans leur pratique (marchand ambulant, matelassier...) ce qui caractérise souvent les activités des Italiens primo-arrivants du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>270</sup>. Ainsi, les sœurs Alberti, Véronique et Mariette, originaires de Cuneo, sont les filles d'un journalier et d'une matelassière<sup>271</sup>. Or, elles sont toutes deux ouvrières bouchonnières chez un employeur fixe, l'une chez Alexis, l'autre chez Escoffier, à La Garde-Freinet. Et ces emplois *a priori* stables puisque le nom de l'employeur est précisé, ont toutes les chances de leur donner, là encore, un pouvoir de négociation accru au sein de leur famille. On retrouve ce type de schéma dans de nombreuses familles d'origine piémontaise du Var<sup>272</sup> mais également pour les migrants d'autres origines : ainsi l'Autrichienne Martinelly<sup>273</sup>, âgée de 17 ans en 1906, travaille cette année-là pour l'entreprise Guillabert de Seillans, tandis que son père est scieur de long et sa mère ne travaille pas.

En outre, certaines logiques matrimoniales montrent le rôle structurant des femmes au sein de la filière bouchonnière. À l'échelle de La Garde-Freinet par exemple, on remarque de

---

<sup>266</sup> Comme Isabel Rafaël, originaire de Roccabruna et exerçant la profession de bouchonnière à Draguignan en 1911, qui est l'épouse d'un cordonnier, profession fréquente chez les Piémontais. Recensement quinquennal de population de Draguignan, 1911.

<sup>267</sup> Afshar 1998 ; Kabeer, 1994. Cités par Gerdien Steenbeek, Annelou Ypeij et Fenneke Reysoo. *Genre, mondialisation et pauvreté*, dirigé par Christine Verschuur avec Fenneke Reysoo, collection « cahiers genre et développement » n° 3, 2002, L'Harmattan. Iuèd-efi, Genève. Communication « genre et mondialisation : exploration d'un débat », p. 23-44, ici p. 26.

<sup>268</sup> Comme Thérèse Allione dont le mari est journalier. Recensement quinquennal de population, Gonfaron, 1911, p. 6.

<sup>269</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var... op. cit.*, p. 92.

<sup>270</sup> Ralph Schor, *Histoire de l'immigration...*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>271</sup> Recensement quinquennal de population de La Garde-Freinet, 1906 p. 26.

<sup>272</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var... op. cit.*, p. 93.

<sup>273</sup> Recensement quinquennal de population, Seillans, 1906, p. 198.

nombreux mariages mixtes entre des bouchonniers catalans et génois (détenteurs d'un savoir-faire spécifique) avec des femmes françaises pleinement intégrées au milieu bouchonnier local, de par leur profession et leur contexte familial<sup>274</sup>.

D'une manière générale, la profession de bouchonnière procure au travail des femmes une certaine visibilité en tant que profession exercée à l'extérieur de la sphère domestique. Pour les travailleuses nationales comme pour les étrangères, c'est aussi un moyen d'acquérir une certaine indépendance professionnelle et financière vis-à-vis du mari ou du père.

## **2 – La question de la précarité**

Il est difficile de cerner la main d'œuvre d'appoint des bouchonneries dans les recensements, le terme de journalier étant flou et pouvant aussi bien désigner des journaliers agricoles que des journaliers industriels. Néanmoins, en prenant en compte l'absence de « *patron* » fixe, il semble que l'on puisse saisir une partie de la main d'œuvre mouvante des bouchonneries. Or, en prenant en compte ce critère, il apparaît que les femmes sont davantage présentes au sein de la population des bouchonniers précarisés. L'exemple de La Garde-Freinet, avec ses centaines de bouchonniers, est représentatif de cette situation (fig. 16).

<i>Part des femmes en situation de précarité<sup>275</sup> au sein de la population bouchonnière, à La Garde-Freinet, 1906</i>		
Effectifs bouchonniers	Nombre de femmes au sein des bouchonniers	<b>Part des femmes au sein des effectifs de bouchonniers</b>
308	185	<b>60 %</b>
Effectifs bouchonniers dont l'employeur n'est pas spécifié	Effectif des femmes au sein des bouchonniers dont l'employeur n'est pas spécifié	<b>Part des femmes au sein des bouchonniers dont l'employeur n'est pas spécifié</b>
17	12	<b>70,5 %</b>

Fig. 16.

<sup>274</sup> Laurie Strobant, « Les ouvriers étrangers dans l'industrie du liège varoise au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, entre savoir-faire recherché et précarité », *Revue du Freinet, Pays des Maures*. Conservatoire du Patrimoine du Freinet, n°13, 2017, p. 46. Url : <https://www.conservatoiredufreinet.org/massif-maures/uploads/2020/07/Revue-13-ouvriers-etrangeurs-STROBANT.pdf>

<sup>275</sup> Le fait que l'employeur ne soit pas mentionné dans le recensement montre que la personne exerce sa profession en changeant régulièrement de patron, induisant de fait une situation professionnelle précaire.

Si l'on croise les critères de l'origine étrangère et du sexe, on retrouve la même tendance (Fig. 17).

<i>Part des bouchonnières étrangères au sein de la population bouchonnière totale et de la population bouchonnière en situation de précarité</i>		
Effectifs bouchonniers	Nombre d'étrangères au sein des bouchonniers	<b>Part des étrangères au sein des effectifs de bouchonniers</b>
308	33	<b>10,7 %</b>
Effectifs bouchonniers dont l'employeur n'est pas spécifié	Effectif des femmes étrangères au sein des bouchonniers dont l'employeur n'est pas spécifié	<b>Part des étrangères au sein des bouchonniers dont l'employeur n'est pas précisé</b>
17	3	<b>17 %</b>

Fig. 17.

En outre, on note des distinctions de statut au sein des différentes communautés étrangères, en lien avec les qualifications supposées de certaines communautés, les ouvriers sardes d'une part, et catalans d'autre part étant particulièrement recherchés pour leur savoir-faire lié au travail du liège dans leur région d'origine<sup>276</sup>. Un registre d'immatriculation d'étrangers fait état de l'arrivée de bouchonniers sardes dans le village de Seillans entre 1896 et 1916 (figure 17). Or, ce registre montre que leur venue est programmée : dès leur arrivée dans le village, ils sont enregistrés comme bouchonniers. De plus, certains ne présentent aucun document attestant leur identité, sans que cela ne pose problème ce qui est un marqueur de confiance, le signe que la personne est vraisemblablement attendue. Enfin, le document fourni par l'un d'entre eux, « une feuille illimitée de congés », indique que le migrant quitte un emploi pour venir travailler à la bouchonnerie Guillabert. De plus, ce document suggère une place importante dans la hiérarchie de l'entreprise d'origine. Il est en effet impensable qu'un simple ouvrier peu qualifié (et encore moins un journalier servant de main d'œuvre d'appoint), puisse obtenir un tel « privilège ». Tout laisse penser que ces migrants sont attendus et donc recherchés pour un savoir-faire spécifique. Les indications salariales visibles dans les dossiers de naturalisation confirment le meilleur salaire des Sardes et des Catalans (tous originaires de la province de Gérone) par rapport aux Piémontais<sup>277</sup> dont le parcours géographique et professionnel montre que l'insertion dans le secteur de la bouchonnerie s'est fait de manière circonstancielle<sup>278</sup>. Or, parmi les onze migrants qualifiés du registre de Seillans, on ne note qu'une seule femme.

<sup>276</sup> Laurie Strobant, « Les ouvriers étrangers dans l'industrie du liège... » *op. cit.*, p. 48-52.

<sup>277</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var... op. cit.*, p. 52.

<sup>278</sup> Laurie Strobant, *Revue du Freinet...*, p. 57-58.



<i>Immigrants sardes recensés comme bouchonniers et déclarés sur le registre d'immatriculation d'étrangers de Seillans pour les années 1896 et 1916</i>						
Nom	Prénom	Lieu de naissance	Date d'arrivée	Date de déclaration	Document fourni	Numéro de fiche immatriculation
Lecle	Alexandre	Terranova-Pausania	1 <sup>er</sup> janvier 1910	3 janvier 1910	Extrait de naissance et passeport	161
Castagna	François	Ozieri	1903 (à l'âge de 5 ans)	5 août 1916	Certificat de naissance	191
Pintus	Pascale	Tempio	10 avril 1903	12 avril 1903	Passeport	104
Demuro	Emilio	Tempio	10 avril 1903	12 avril 1903	Passeport	105
Grimaldi	Antonio Paolo	Tempio	4 juillet 1905	6 juillet 1905		117
Panigada	Angelo Giuseppe	Opera	30 septembre 1905	2 octobre 1905	Passeport et extrait de casier judiciaire	118
Deriù	Salvatore	Pattada	30 novembre 1905	1 <sup>er</sup> décembre 1905		121
Umana	Paola	Oschiri	10 mai 1906	12 mai 1906	Passeport	126
Serra	Tommaso	Terranova-Pausania	14 octobre 1906	16 octobre 1906	Passeport et certificat de bonne conduite	129
Sechi	Giovanni	Tempio	14 juin 1907	16 juin 1907	Passeport	137
Vacco	Remo	Pattada	22 décembre 1907	24 décembre 1907	Feuille de congés illimités	146

Fig. 18. Extrait de registre d'immatriculation d'étrangers<sup>279</sup>.<sup>279</sup> Archives municipales de Seillans.

Au total, les femmes ne représentent que deux des six Sardes encore présents à Seillans en 1911 alors qu'elles représentent la totalité des travailleurs piémontais de la bouchonnerie cette année-là. D'autre part, les effectifs piémontais de l'établissement Guillabert ont été presque intégralement renouvelés entre 1906 et 1911, ce qui confirme l'idée d'une forte mobilité et précarité de la main d'œuvre et particulièrement de la main d'œuvre étrangère piémontaise féminine. Cette distinction d'origine et de qualification parmi les migrants italiens (Sardes dont la venue est planifiée, donc vraisemblablement recherchés pour leur savoir-faire ; Piémontais plutôt peu qualifiés, main d'œuvre d'appoint), associée à une distinction sexuée (en 1911, les Sardes sont majoritairement des hommes et les personnes originaires du Piémont sont toutes des femmes), conforte l'idée de la situation particulièrement précaire correspondant à la main d'œuvre féminine étrangère. Cependant, certains cas de figure permettent de nuancer notre propos et montrent que parmi les bouchonnières piémontaises, certaines occupent un emploi stable<sup>280</sup>.

Les bouchonnières sont donc nombreuses à exercer une profession différente de celle de leur mari, dans un secteur distinct de celui-ci. Le statut d'ouvrière d'atelier ou d'usine procure donc une certaine indépendance dans la mesure où ces femmes ne sont plus les auxiliaires des maris au champ ou à la boutique. Et cette émancipation en marche cristallise les angoisses des observateurs contemporains évoquées précédemment. Les travailleuses d'usines suscitent la méfiance d'une façon générale en France ; les étrangères sont aussi fustigées par les observateurs issus de leur environnement d'origine : elles sont accusées de trahir les valeurs traditionnelles de leur société d'origine.

Ainsi, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on assiste à une féminisation de la main d'œuvre des bouchonneries varoises, en lien avec la mécanisation du secteur qui entraîne une hausse des effectifs moins qualifiés et payés à la journée, employés en grande partie constitués de femmes. Outre les recensements, cette place prédominante des femmes se retrouve souvent sur les photographies et au sein des effectifs des syndicats ouvriers. La présence des femmes au sein des bouchonneries remet en cause les traditionnelles distinctions genrées, associant les femmes à la minutie et les hommes à la force. Si les femmes sont presque exclusivement présentes dans certains ateliers comme les ateliers de triage (activité très faiblement qualifiée), leur capacité effective à accomplir d'autres tâches supposées nécessiter de la force (séchage) ou dangereuses (sur les machines à couper le liège en bandes ou sur les tourneuses), bouscule les codes. On tente malgré tout de maintenir, tant que faire se peut, une certaine distinction entre les tâches féminines et masculines, distinction qui, bien que bancal dans son application, reste nécessaire pour justifier implicitement les inégalités salariales. Malgré tout, le secteur de la bouchonnerie correspondant à une industrie assez originale à l'échelle de la France (seulement deux autres sites de production importants en dehors du Massif des Maures), les distinctions entre tâches féminines et tâches masculines sont particulièrement difficiles à définir et donc à mettre en œuvre. Se jouent alors une dualité et une tension constante entre les constructions des penseurs supposées justifier l'infériorité sociale de la femme par son infériorité naturelle/biologique et la réalité du travail féminin puisque dans la réalité, les femmes font un travail souvent aussi

---

<sup>280</sup> Laurie Strobant, *Les bouchonneries du Var... op. cit.*, p. 95

physique et dangereux que les hommes : par leurs activités mêmes, elles remettent en cause les schémas traditionnels du genre. Les différences de salaires répondent donc le plus souvent à des modes de rémunération différenciés entre hommes et femmes. En outre, il semble que les femmes constituent la main d'œuvre la plus précarisée des bouchonneries (en termes de stabilité d'emploi), les femmes étrangères (et notamment piémontaises) étant encore plus concernées que les Françaises. Toutefois, ce travail salarié, parfois pour un employeur stable, effectué en dehors de la sphère domestique, leur procure un pouvoir de négociation accru au sein du ménage. Cette indépendance des ouvrières d'usine n'est pas sans susciter la crainte et l'indignation d'une partie des observateurs contemporains. Les femmes étrangères concentrent les préjugés liés au travail des femmes ouvrières (crainte quant à la dimension émancipatoire de ce travail salarié hors de la sphère domestique), au travail des étrangers (prétendue concurrence pour la main d'œuvre nationale) et au travail des femmes en situation migratoire (perte supposée des valeurs traditionnelles de l'environnement d'origine), à ceci près que l'industrie bouchonnière est une industrie rurale, donc qui s'effectue dans un environnement d'origine de nombreux migrants.

## COMPTES-RENDUS BIBLIOGRAPHIQUES

**HEYRIES Hubert, *Histoire de l'armée italienne*, Perrin, Paris, 2021, 597 pages.**

Ce fut après la proclamation du royaume d'Italie, le 17 mars 1861, que naquit l'armée du nouvel État, le 4 mai suivant. Dès lors, le destin de l'Italie et de ses soldats se trouva étroitement lié. Or les études consacrées à l'histoire militaire de la péninsule sont peu nombreuses. Aussi faut-il saluer l'excellent ouvrage qu'Hubert Heyriès publie sur le sujet.

Il se révéla difficile d'amalgamer les forces issues des anciens États morcelant la péninsule. Seuls le Piémont et le royaume de Naples alignaient des troupes de valeur. Dans les faits fut menée une piémontisation de l'armée, ce qui suscita beaucoup de résistances. Dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, le budget militaire progressa fortement et le service militaire universel et obligatoire fut institué en 1875. Une alliance, la Triplice, fut conclue avec l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie en 1882. La fortification des Alpes bénéficia d'importants efforts. La marine connut un « âge d'or ». Mais les années fastes finirent à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec de sévères économies budgétaires et l'humiliante défaite d'Adoua face aux Éthiopiens (1896). Aussi les efforts de modernisation reprirent-ils, ce qui permit à l'Italie de conquérir la Libye et le Dodécannèse.

Si la France était officiellement un pays ennemi, l'Autriche était considérée avec plus d'animosité, ce qui explique la déclaration de neutralité en 1914 et l'entrée en guerre aux côtés des alliés occidentaux en 1915. Les offensives menées au début échouèrent. Le désastre de Caporetto en 1917 transforma le combat en une guerre patriotique défensive. Quand la situation fut redressée, l'offensive put reprendre. En définitive, l'armée fit preuve d'unité et de discipline, sans connaître des mutineries comme en France.

Durant les troubles de l'après-guerre, l'armée éprouva un sentiment d'abandon, ce qui facilita le glissement de nombreux cadres vers le fascisme. Aussi, lors de la marche sur Rome, Mussolini bénéficia-t-il de la passivité au moins complaisante des militaires. Ainsi fut scellée une sorte d'alliance entre l'armée et le fascisme qui respecta l'indépendance des militaires. Ceux-ci obéirent par tradition et goût de l'ordre, par opportunisme, par reconnaissance pour l'agrandissement de l'empire, rarement par conviction. Durant la Deuxième Guerre mondiale l'Italie marcha de défaites en humiliations. Cependant les armées firent preuve de courage et d'esprit de sacrifice : « Elles firent ce qu'elles purent avec ce qu'elles avaient » (p. 342). Après l'armistice, les forces se trouvèrent divisées en trois : l'armée du royaume du Sud qui mena une guerre de libération nationale aux côtés des Alliés, l'armée de la République fasciste de Salò, l'armée de la Résistance.

De 1945 aux années 1970, l'armée connut une phase de refondation après une épuration légère. L'entrée dans l'OTAN en 1949 réintroduisit l'Italie dans le jeu international. Puis vint une période de doutes attisés par les troubles politiques intérieurs. La fin de la guerre froide en 1989-1990 favorisa la mise en place d'un nouveau modèle de défense avec la fin de la conscription en 2005 et la fondation d'une armée de métier de plus en plus engagée sur la scène internationale.

Ces très rapides notations ne donnent pas une réelle idée de la richesse du livre. Hubert Heyriès offre en effet de nombreux développements et des chiffres sur le financement de la défense, l'organisation des diverses armes, le déroulement des carrières, la vie quotidienne et l'état d'esprit des soldats, la stratégie, les grandes batailles, l'expansion coloniale. Il montre

ainsi que l'image globalement négative du combattant italien est imméritée, que l'armée se comporta de manière exemplaire sur les champs de bataille, du premier Empire à la Deuxième Guerre et qu'elle respecta la légalité constitutionnelle, quelle qu'elle fût. L'armée parvint à surmonter une série de guerres éprouvantes en s'adaptant toujours à un nouveau contexte. Cette étude fondamentale fera date.

Ralph SCHOR

**BOUIS Gilles, *Chez nous, soyez reine. Couronnements et fêtes mariales au XX<sup>e</sup> siècle*, Centre diocésain d'art sacré, Villeneuve-Loubet, 2022, 131 pages.**

Gilles Bouis, archiviste et bibliothécaire du diocèse de Nice, président de l'association des archivistes de l'Église de France, est aussi délégué épiscopal à l'art sacré. À ce titre, il a organisé une exposition (16 septembre 2022-31 août 2023) consacrée aux couronnements de statues de Vierges dans le diocèse de Nice. Cette manifestation a donné lieu à l'édition d'un élégant catalogue, richement illustré.

Gilles Bouis souligne que le diocèse, avec huit couronnements effectués au XX<sup>e</sup> siècle, figure au troisième rang des diocèses français qui ont effectué de telles cérémonies. Le premier couronnement fut celui de Notre-Dame de Laghet en 1900 et le dernier celui de Notre-Dame de Villars en 1995. Monseigneur Rémond, évêque de Nice de 1930 à 1963, a procédé à cinq de ces festivités. Cinq autres cérémonies mariales, anniversaires, fêtes des vierges couronnées sur la colline du Château de Nice (1949) sont également présentées dans l'exposition et le catalogue.

L'ouvrage rappelle le fondement théologique des couronnements de vierges. Au chapitre 12 de l'Apocalypse, saint Jean écrit : « Un grand signe apparut dans le ciel : une femme, ayant le soleil pour manteau, la lune sous les pieds et sur la tête une couronne de douze étoiles ». L'Assomption et la royauté céleste de Marie sont inspirées par ce texte. La cérémonie proprement dite est codifiée par l'Église. L'évêque responsable doit s'adresser au Chapitre de Saint-Pierre de Rome ou au pape qui délivre une autorisation dans une lettre particulière ou bref.

L'auteur présente une étude précise des cérémonies. Celles-ci, au début du XX<sup>e</sup> siècle, se trouvent en résonance avec la conjoncture politique : des allocutions et même des chants liturgiques évoquent plus ou moins nettement les luttes anticléricales de l'époque. Puis, à partir de l'Entre-deux-guerres, les relations entre l'Église et l'État sont pacifiées. Monseigneur Rémond, glorieux ancien combattant de la Grande Guerre, ecclésiastique le plus haut gradé de l'armée française, parfois chargé de missions par le gouvernement, joue un grand rôle dans la réconciliation. Les couronnements qui ont lieu dans les années les 1930, alors que l'ombre de la guerre s'étend sur l'Europe, reflètent l'élan du patriotisme. Aux côtés de Marie, priée pour la défense du pays, est convoquée Jeanne d'Arc, autre protectrice nationale.

Le livre ouvre des perspectives sur l'évolution des mentalités. Jusqu'au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, l'aspect triomphaliste des cérémonies apparaît important. Des dizaines de milliers de fidèles se pressent avec ferveur autour des sanctuaires. Par la suite, les transformations démographiques, sociologiques et psychologiques de la population azurienne, la modernité voulue par le concile Vatican II entraînent le déclin puis la disparition des couronnements, sauf rassemblement ponctuel et passager des dévots de Marie.

Gilles Bouis donne de nombreux renseignements sur le décor éphémère des cérémonies, l'édification d'autels monumentaux, la mise en scène liturgique qui rassemble des architectes, des décorateurs, des artisans et même des carnavaliers. L'iconographie du livre, très soignée et bien choisie, donne à voir des documents officiels, des plans d'organisation, des photos prises lors des temps forts des cérémonies, des coupures de presse relatant ces moments, des pièces d'orfèvrerie tels que couronnes et sceptres royaux, des vêtements sacerdotaux, des cartes postales, des affiches, des bannières, des médailles, des statues... La musique n'est pas oubliée : l'exposition présente des partitions de chants et d'hymnes composés spécialement pour les couronnements, parfois en niçois. L'ouvrage contient aussi la reproduction de précieuses aquarelles peintes par Alexis Mossa, sur le vif, lors du couronnement de Notre-Dame de Laghet.

Le livre de Gilles Bouis n'est pas hagiographique et fait preuve du nécessaire recul scientifique. Il énumère les sources et la bibliographie sur lesquelles s'appuie la recherche. Cette belle publication ménage ainsi une précieuse ouverture sur l'histoire des mentalités.

Ralph SCHOR

**SCHMIDT-TRIMBORN Anne-Catherine, *La Ligue d'Action française (1905-1936). Organisations, lieux et pratiques militantes*, Peter Lang, Bruxelles, 2022, 262 pages.**

Le livre d'Anne Catherine Schmidt-Trimborn est tiré d'une thèse. Le professeur Olivier Dard, dans une excellente préface, définit l'objectif de la recherche : étudier la ligue d'Action française qui n'a jamais été examinée de manière systématique, en éclairer l'implantation, la sociologie, les activités avec leurs réussites et leurs échecs. À cet effet, l'auteur a mobilisé une importante documentation : Archives nationales, Archives de la préfecture de Police de Paris, fonds provenant de onze dépôts d'Archives départementales, sources imprimées.

L'ouvrage rappelle que l'Action française, née en 1898, devenue rapidement monarchiste sous l'influence de Charles Maurras, se dote en 1905 d'un prolongement ou ligue chargée d'organiser la base et de lancer celle-ci dans des initiatives militantes sur le terrain. La ligue constitue un mouvement polymorphe auquel s'agrègent des sortes de filiales spécialisées : camelots du roi, force d'intervention souvent violente, commissaires d'Action française qui forment le service d'ordre, branches dévolues aux étudiants, aux « dames », aux jeunes filles, aux voyageurs de commerce et aux groupements professionnels, Association Marius Plateau pour les anciens combattants, Institut d'Action française chargé de la formation intellectuelle... Une presse comprenant la *Revue universelle*, *l'Action française agricole*, des feuilles régionales et surtout le quotidien fondé en 1908 tiennent une place centrale dans le mouvement.

Avant 1914, la ligue développe une vive agitation puis elle se rallie à l'Union sacrée au début de la guerre. Le conflit mondial au cours duquel elle perd 1 972 de ses adhérents lui apporte une sorte d'aura nouvelle dans la mesure où ses thèmes de prédilection comme le

patriotisme, voire le nationalisme, ont fleuri durant cette période. La ligue semble alors se muer en un embryon de parti qui tente, avec un faible succès, l'aventure électorale en 1919. La ligue revient ensuite son identité première, celle de l'agitation. Elle se trouve ainsi en pointe dans les grandes manifestations antirépublicaines de janvier-février 1934.

Le livre esquisse une sociologie des ligueurs. Maurras dit qu'il veut rassembler les « bons de toutes classes ». De fait, même si, avant 1914, près de la moitié des présidents de sections locales sont des aristocrates, l'Action française attire aussi des membres des professions libérales, des jeunes, des ouvriers, des paysans. À partir de 1930, le discours est plus orienté vers les catégories élitistes de la société, tandis que les modèles idéologiques se font de plus en plus conservateurs. D'un point de vue territorial, les places fortes de l'action française se trouvent d'abord à Paris et dans le Midi, le Sud-Ouest, le Nord.

Anne-Catherine Schmidt-Trimborn donne de nombreux renseignements sur les combats menés par la ligue au fil du temps, sur les scandales, réels ou amplifiés, que l'Action française a dénoncés. Mais ce récit se transforme souvent en une sorte de chronique kaléidoscopique dans laquelle les idées forces et la synthèse se diluent. La présentation n'apparaît pas toujours assez claire. Ainsi le lecteur apprend que Marius Plateau a été assassiné sans que les circonstances et même le nom de la meurtrière soient donnés. Une question reste sans réponse : le livre énumère les ennemis que combat la ligue, les juifs, les métèques, les francs-maçons, les protestants, l'Allemagne et son agent supposé, Aristide Briand, surnommé parfois « le ministre des affaires de l'étranger ». Mais seuls les enfants d'Israël – avec à juste titre d'importants développements consacrés au rôle fondateur de l'affaire Dreyfus – et les Allemands sont étudiés comme objets de l'offensive maurrassienne. Les autres, pourtant si importants dans la constellation mentale de l'Action française, disparaissent quasiment de l'étude. Un tel choix aurait dû être justifié.

Malgré ces réserves, on saura gré au livre d'aborder en détail plusieurs questions importantes. Ainsi les relations complexes, faites de hauts et de bas, avec les prétendants au trône de France, sont bien caractérisées. De même, le poids de la condamnation pontificale de 1926, les débats de conscience que cet événement a engendrés, les défections qui en résultèrent sont bien montrés. Le livre revient à plusieurs reprises sur ce que Lucien Rebatet a nommé dans son livre *Les Décombres* « l'inaction française ». Certes, avec les années, sont apparues des ligues concurrentes qui ont occupé le terrain de la contestation et ont pu proposer des modèles plus mobilisateurs. Mais surtout, Maurras a éprouvé des difficultés à transformer son idéologie en militantisme et à incarner sa parole dans une action concrète. Lors de l'émeute du 6 février 1934, il n'était pas sur la place de la Concorde où se déroulaient les affrontements, mais il écrivait son article du lendemain. Voilà une leçon pour les dirigeants politiques de toutes les époques : il se révèle aventureux de mobiliser des troupes et de les laisser sans emploi.

Ralph SCHOR



## RECHERCHES RÉGIONALES

se propose de faire mieux connaître les Alpes-Maritimes et les contrées limitrophes telles qu'elles apparaissent au travers des recherches en sciences humaines et sociales.

La revue publie, dans un esprit multidisciplinaire, des travaux originaux, des résumés de thèses ou de mémoires de maîtrise, des documents d'archives, des données statistiques, des notes de lecture, toutes les informations qui font progresser la connaissance ou facilitent les études ultérieures.

En assurant ce périodique, la Direction des Archives du Département des Alpes-Maritimes reste fidèle à sa mission qui est essentiellement de fournir aux chercheurs les instruments de documentation indispensables à la réalisation de leur œuvre.

### FONDATEURS

Étienne Dalmasso  
Andrée Devun

### COMITÉ DE RÉDACTION

Yves Kinossian  
Jasmine Tillam  
Ralph Schor  
Mélanie Ulian



DÉPARTEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES  
CENTRE ADMINISTRATIF DÉPARTEMENTAL  
06206 NICE CEDEX 3 - TÉL. 04 97 18 61 71

ISSN 2105 - 2891