

**DE « L'ITINÉRAIRE DE  
BUONAPARTE » À  
LA « ROUTE NAPOLEON » :  
MÉMOIRE ÉCRITE ET MONUMENTS  
COMMÉMORATIFS**

**Régis BERTRAND**

Comment un ruban de bitume de 320 kilomètres environ qui ne correspond que très imparfaitement au chemin muletier qui existait à la fin du Premier Empire est-il devenu en 1932 la « route Napoléon » ? Je voudrais examiner ici comment un fait historique de très brève durée a pu être inscrit dans un paysage, au prix d'une double élaboration de la mémoire historique, la première mariant transmission orale et imprimée et la seconde compensant l'érosion et la dispersion des indices matériels par les monuments commémoratifs. Au prix aussi d'une action volontariste pour tirer parti du prestige impérial au profit des petits pays que l'Empereur déchu traversa à marche forcée<sup>1</sup>.

Il est à peine utile en effet de rappeler que Napoléon débarque le 1er mars 1815 au « Golfe Jouan », alors un hameau de la commune de Vallauris. Après avoir espéré que se rallient à sa cause les garnisons ou les populations de Cannes et Antibes et ensuite de Grasse, il s'enfonce le 2 mars avec sa petite troupe dans la montagne, traverse tour à tour les Préalpes de Grasse, de Castellane (il dort le 3 au soir à Barrême) et de Digne, où il dîne le 4 à midi. Il passe la nuit au château de Malijai au carrefour de la Bléone et du Val de Durance et atteint le 5 Sisteron d'où le 5 au soir il parvient à Gap. C'est à la sortie de Sisteron que Napoléon trouve un axe majeur de circulation au moment où il quitte la Provence pour entrer en Dauphiné. Aurait alors commencé un crescendo de l'accueil « populaire », dont l'étape décisive est la « rencontre de Laffrey », le 7 mars, où les troupes envoyées pour l'arrêter se rallient à lui, puis l'entrée triomphale à Grenoble. Cet itinéraire deviendra, non sans de multiples retouches, celui de la route Napoléon.

#### • Anecdotes d'une geste

Des habitants et quelques fonctionnaires de ces départements de la France périphérique ont été avec les compagnons de Napoléon les témoins des débuts de cette aventure que sa réussite transforme en épopée. Des paysans, des aubergistes ont pu approcher l'ex-Empereur, le voir consommer des repas frugaux et même s'assoupir un moment. Des notables locaux l'ont accueilli, l'ont logé ou se sont entretenus avec lui<sup>2</sup>. Le souvenir diffus de cet épisode d'exception est dans les mémoires de ces gens obscurs, encore faut-il que ses bribes accèdent à l'écriture, voire à la mémoire historiographique.

Dès 1815-1816 paraissent à Paris *l'Itinéraire de Buonaparte en 1814* puis *l'Itinéraire de Buonaparte de l'île d'Elbe à l'île de Sainte-Hélène*, ouvrages de circonstance rédigés par l'ancien avocat Fabry, publiciste fécond<sup>3</sup>. Leur auteur a compris que Napoléon n'avait eu de cesse, sitôt de retour à Paris, de transformer en geste cette tentative réussie et de faire de son récit un enjeu d'histoire immédiate et de mémoire potentielle. Fabry a donc mené une contre-enquête<sup>4</sup>. Il est vraisemblablement venu sur place, il semble bien avoir en particulier rencontré des membres de la famille Tartanson qui a hébergé Napoléon à Barrême à moins qu'il n'ait bénéficié d'un récit mis par écrit par Tartanson père ou fils. Du moins cette étape occupe-t-elle dans son récit une place disproportionnée. Fabry fixe presque d'emblée les principaux traits du récit du retour de l'île d'Elbe, à cette nuance près que son récit est hostile à Napoléon. Il transcrit ces menus faits dont on prétend à tort qu'il ne sauraient être inventés, détail significatif de leur impact sur l'imaginaire, voire l'affectivité. Pour n'en citer qu'un : « arrivé près d'un village appelé Mouan (Mouans-Sartoux), il entendit sonner les cloches, il crut que c'était le tocsin, et se regarda comme perdu. Un roulier qui vint à passer et qu'il questionna sur ces cloches lui dit qu'on les sonnait pour un enterrement et dissipa sa frayeur ». Les générations suivantes

---

<sup>1</sup> Cette étude offerte à Michel Derlange ne portera que sur la partie du trajet qui correspond à notre espace de recherche commun, le territoire de l'ancienne Provence. Elle s'arrêtera donc à Sisteron.

<sup>2</sup> J'ai étudié par ailleurs l'image de la Haute-Provence et de ses habitants qui se dégageait des récits de l'événement : Bertrand Régis, « L'invention de la Haute-Provence, jalons pour une recherche. L'épisode napoléonien », *Histoire des Alpes - Storia delle Alpi - Geschichte der Alpen* (Lugano), n° 6, 2001, "Entre la mer et les Alpes", p. 105-115.

<sup>3</sup> Jean-Baptiste-Germain Fabry (1780-1821) fait l'objet d'une notice dans le *Dictionnaire* d'Hoeffler. Il avait publié sous l'Empire *Le Spectateur français*.

<sup>4</sup> J'utilise ici [Fabry J.-B.-G.], *Itinéraire de Buonaparte de l'île d'Elbe à l'île de Sainte-Hélène*, Paris, 1816 et rééd. dans les années suivantes, p. 1 à 43 pour la partie provençale du récit.

reprindront à satiété l'anecdote en la réécrivant d'une façon moins péjorative pour le grand homme.

Entre 1838 et 1843, donc au moment du « retour des cendres », paraît la première revue « savante » de Haute-Provence, les *Annales des Basses-Alpes*. Sa livraison d'avril 1840 renferme un récit anonyme du passage de Napoléon dans le département, inspiré de Fabry. Celle d'août 1840 procure la relation de l'abbé Laurent, économiste du grand séminaire de Digne, qui y reconstitue son dialogue impromptu avec Napoléon, et celle de juillet 1843 le récit de J.-J. L. de Gombert, maire de Sisteron en 1815. La marche de Napoléon est le seul fait postérieur à l'Ancien Régime qu'évoquera cette revue. Il en est de même dans la petite encyclopédie départementale publiée par l'abbé Féraud, dont la nouvelle édition de 1861 renferme un développement de vingt-trois pages consacré au « Passage de Napoléon Ier dans les Basses-Alpes ». Cet ex-cursus traduit à la fois la volonté de son auteur de contribuer à l'histoire de France par quelques « détails » nouveaux et de rectifier l'image des « Bas-Alpins » que reflètent les publications disponibles, qui insistent sur le contraste entre l'enthousiasme des Dauphinois au passage de l'Empereur et la réserve des Provençaux - d'autant que les Basses-Alpes ont été en décembre 1851 l'un des principaux départements insurgés contre le coup d'État du neveu de Napoléon. L'abbé Féraud ajoute aux informations déjà publiées - en particulier par Fabry et les *Annales des Basses-Alpes* - des données inédites, ainsi un manuscrit de Gras-Bourguet, adjoint au maire de Castellane qui n'a pas été retrouvé depuis, et une première collecte de la tradition orale<sup>5</sup>.

L'arrondissement de Grasse va également jouer un rôle essentiel dans le développement d'une mémoire historique de l'événement. Le golfe de Cannes attire des voyageurs avides de « visiter les lieux où Bonaparte aborda après avoir rompu son ban à l'île d'Elbe », selon la formule de Chateaubriand qui s'y s'arrête brièvement le soir du 28 juillet 1838, au cours de son voyage en Provence, le temps d'une méditation devant la mer qui constituera la dernière page du vingt-troisième livre des *Mémoires d'outre-tombe*<sup>6</sup>. L'année suivante, au début d'octobre 1839, Victor Hugo y vient à son tour suivre les traces de la légende napoléonienne : « Pendant deux heures, j'ai marché sur le sable où cet homme a marché il y a vingt-quatre ans, je me suis mouillé les pieds dans ce flot où est tombée sa rêverie pleine d'anxiété ; la mer jetait sous mes pas des roseaux et des algues... »<sup>7</sup>.

Les souvenirs de l'événement suscitent aussi la curiosité des touristes français et étrangers qui séjournent à Cannes<sup>8</sup>. Parmi les ouvrages qui s'efforcent de la satisfaire, l'on citera celui de J.-B. Girard, *Cannes et ses environs*, qui consacre un développement au passage de l'Empereur et résume le témoignage de l'adjoint au maire de l'époque « M. Antoine Vidal, qui vit encore et qui malgré son grand âge, raconte cet événement avec toute la lucidité d'un jeune homme »<sup>9</sup>. En 1867, Eugène Millard observe dans la préface de son récit du débarquement de Napoléon qu'« il est temps en effet si l'on veut recueillir les miettes de cette histoire de la bouche même des habitants, douaniers, marins, soldats, témoins déjà rares de l'événement ». Il affirme avoir « durant deux hivers » recherché « la plupart d'entre eux » et leur avoir « fait surtout raconter ce qu'ils avaient vu ». « C'est donc, conclut-il, à la tradition orale qu'ont été empruntés la plupart des détails de ce fait historique ». Il publie aussi, comme l'indique d'ailleurs le titre de son livre, des « documents locaux », et en particulier le rapport de F. A. Poulle, maire de Cannes, daté du « 2 mars 1815, 10 h du soir »<sup>10</sup>. A la génération suivante, Paul Sénéquier publie à deux reprises le témoignage du colonel Gazan, qui séjournant au Cannet

<sup>5</sup> Féraud abbé J.-J., *Histoire, géographie et statistique du département des Basses-Alpes*, Digne, 1861, p. 93-116.

<sup>6</sup> Chateaubriand René de, *Mémoires d'outre-tombe*, éd. Le Vaillant Maurice, Paris, Gallimard, Bibl. de la Pléiade, 1951, t. 24, ch. 17, p. 1032-1033 « Ma visite à Cannes ». Voir également p. 1116 la variante restée manuscrite « Une nuit au Golfe Juan ».

<sup>7</sup> Hugo Victor, *Voyages*, éd. C. Gely, Paris, R. Laffont, coll. « Bouquins », p. 712-713 « Voyage de 1839. Provence ».

<sup>8</sup> Un exemple en est fourni par Brewster Margaret-Maria, *Lettres de Cannes et de Nice (1856-1858)*, trad. D'Engert J., Nice, 1998, p. 148-152.

<sup>9</sup> Girard J.-B., *Cannes et ses environs. Guide historique et pittoresque*, Paris-Cannes, 1859 (et rééd.), p. 154-162.

<sup>10</sup> Millard Eugène, *Le Golfe Juan, station d'hiver. Débarquement de l'Empereur Napoléon Ier au Golfe Juan d'après la tradition et les documents locaux*, Cannes, 1847.

lorsqu'il était jeune demi-solde, s'était trouvé témoin de l'épisode cannois. L'auteur l'avait rédigé le 26 juillet 1879<sup>11</sup>. Les souvenirs d'Augustin Mireur sur la rencontre de l'Empereur et de la mère du général Mireur à l'étape d'Escagnolles sont recueillis en 1889 par le notaire Perrolles de Grasse - son informateur est alors âgé de 92 ans<sup>12</sup>. Hubert Dhumez publiera encore en 1931 la relation d'Edouard Noguier de Malijai<sup>13</sup>.

Dans les dernières décennies du XIXe siècle, les récits de ces minces notables semblent ne revêtir qu'un intérêt de plus en plus anecdotique aux yeux des spécialistes du Premier Empire. L'histoire positiviste disqualifie l'oralité, se méfie de ces témoignages rédigés a posteriori par des gens obscurs qui pour la plupart n'étaient pas bonapartistes - à la différence des compagnons et fidèles de l'Empereur qui ont laissé des mémoires. Elle se fonde avant tout sur les documents administratifs qui émanent des détenteurs du pouvoir et de leurs proches, désormais classés et communiqués aux chercheurs dans les archives publiques. Elle introduit aussi une hiérarchie entre le grand genre qu'est l'histoire nationale et le genre plus modeste que constitue l'histoire provinciale et locale, qu'elle tend à abandonner aux membres des sociétés savantes départementales. Dans le cas du retour de l'île d'Elbe, l'histoire locale se trouve croiser fugitivement l'histoire de France, ce qui explique sans doute les trésors d'érudition et les vastes dépouillements d'archives mis en œuvre par Christian Cauvin, professeur au lycée de Digne et Hubert Dhumez, bibliothécaire et archiviste de Cannes, pour décrire minutieusement et quasiment heure par heure ces premières journées du mois de mars 1815<sup>14</sup>.

### • La mémoire des lieux

Napoléon n'a fait que passer à marche forcée dans ce paysage qu'il a à peine effleuré du regard, ne laissant derrière lui que le souvenir de quelques mots et gestes, et plus souvent d'une silhouette un instant aperçue, que d'ailleurs tous n'ont pas su identifier, comme le raconte Fabry - mais la tradition historiographique ne retiendra pas de tels détails, un rien péjoratifs pour son héros. Le butin de près d'un siècle de collecte peut paraître intellectuellement maigre car il est fait pour l'essentiel de menus détails localisés dont certains semblent fortement marqués par le travail de la mémoire. Rien de comparable en Provence avec la « rencontre » de Laffrey ou l'entrée à Grenoble ou l'arrivée aux Tuileries. L'on signale les arrêts et étapes, les menus servis à l'Empereur et quelques rencontres : ici à Castellane avec un grognard, là à Escagnolles avec la mère du général Mireur, mort au cours de la campagne d'Égypte. Autant de bribes de mémoire dont la signification n'est pas la même pour les historiens académiques et universitaires parisiens et les érudits provençaux. Les premiers trient sévèrement ce mince héritage et n'en retiennent que les éléments susceptibles d'animer leur récit et de nourrir l'image d'un dernier avatar de l'Empereur qui serait redevenu proche du peuple. Pour les seconds, il s'agit d'autant de miettes d'historicité attestant du passage du grand homme dans leurs villes et villages - d'où la tendance à la duplication de certaines de ces anecdotes en plusieurs lieux.

La mémoire du parcours de la troupe impériale se trouve aussi inscrite dans le paysage. Au Golfe Juan, le visiteur peut voir, outre la plage où « Napoléon posa le pied sur le sol français », l'olivier sous lequel il se reposa au débarquement. Les auteurs de la seconde moitié du XIXe siècle signalent que cet arbre aujourd'hui disparu portait, gravé au couteau, « un grand N couronné du petit chapeau ». <sup>15</sup> A Cannes, la toponymie conserve la trace de son bref séjour avec la « rue du bivouac »

<sup>11</sup> Gazan colonel et Sénéquier Paul, *Le retour de l'île d'Elbe*, Grasse, 1903 (seconde édition augmentée, la première est de 1898).

<sup>12</sup> Publié dans Lombard Jean, *Un volontaire de 1792. Psychologie révolutionnaire et militaire*, Paris, (1891), p. 368.

<sup>13</sup> Dhumez Hubert, « La nuit de Malijai », *L'Illustration*, 26 septembre 1931, p. 101-111.

<sup>14</sup> Cauvin Christian, « Le retour de l'île d'Elbe et les cent jours dans les Basses-Alpes », *Annales des Basses-Alpes [Bulletin de la Société scientifique et littéraire de Digne]*, t. XVII à XXIII (1916-1931) et Digne, 1916. Dhumez Hubert, *Mélanges inédits relatifs au passé du pays cannois*, Cannes, 1961, p. 117-173.

<sup>15</sup> Selon Millard, op. cit., p. 67, qui l'attribue à « un jeune soldat corse »; Girard, op. cit., p. 158-159 y voit une trace de « la vénération du peuple ».

(actuelle rue des Belges) ; au-dessus de Grasse, le plateau de Roquevignon est devenu « plateau Napoléon » ; trois cyprès y indiquent l'endroit où l'Empereur s'est assis. A Saint-Vallier-de-Thiery, Napoléon s'est arrêté un moment sur la place de l'Apié sous un grand ormeau entouré d'un banc en pierre de taille. On signale le rocher où Napoléon se serait installé devant les Bains thermaux de Digne pour tenir conseil avec ses généraux avant d'entrer dans la ville. Il leur aurait dit que l'on y était mal assis, d'où le nom du rocher, qui très vraisemblablement s'appelait ainsi bien avant. Au nord de Sisteron, c'est un rocher que l'on appellerait depuis le chapeau de Napoléon. Quatre sites sinon cinq seraient le cadre de l'épisode de la chute du mulet chargé d'une partie du trésor qui à la suite d'un faux pas serait tombé dans un précipice où l'on aurait longtemps recueilli des pièces d'or en remuant les pierres<sup>16</sup>. La route de Cannes à Digne est jalonnée par les auberges où Napoléon s'est arrêté et même par celles où il aurait dû s'arrêter si elles avaient déjà existé<sup>17</sup>.

Autant d'historiettes fixées par un va-et-vient entre l'oralité endémique et l'imprimé, souvent très modeste et d'audience locale, qui incrustent le souvenir d'un moment fugitif en des lieux bien déterminés et apportent la preuve que Napoléon y a été présent puisque l'on sait avec précision ce qui s'y est alors passé. Ainsi se réalise cette fixation de la mémoire collective d'un événement dans l'espace dont Maurice Halbwachs a naguère décrit le processus pour les récits bibliques et évangéliques<sup>18</sup>. Au terme de cette historicisation du paysage, il n'est plus guère de séquence de la route et surtout de village ou hameau bordiers qui ne soient individualisés par une anecdote.

La fête est une autre façon de faire revivre dans l'espace un événement passé. Eugène Millard affirme en 1867 qu'une « fête commémorative du débarquement de l'Empereur » se serait « célébrée tous les ans, depuis 1837, le premier dimanche du mois de mars, sur le rivage même où l'Empereur posa le pied en quittant le brick l'Inconstant ». Il relate de façon plus certaine la fête du cinquantenaire de l'événement, qui eut lieu en 1865 et attira « plus de dix mille personnes venues du Golfe Juan, de Nice, d'Antibes, de Cannes, du Cannet, de Vallauris, de Grasse, de cinq à six lieues à la ronde ». Il reconnaît que « les cris de Vive l'Empereur rapproch(aient) le passé du présent »<sup>19</sup>. Une telle fête cessa certainement à la chute du Second Empire<sup>20</sup>.

Il est un autre moyen de rendre le souvenir d'un fait historique sans cesse sensible aux yeux: il consiste à ériger ces monuments commémoratifs qui vont se multiplier à l'époque contemporaine<sup>21</sup>. Le premier aurait relevé de « l'histoire immédiate ». Au Golfe Juan, les officiers du 87<sup>e</sup> de ligne en garnison à Antibes auraient fait poser dès le 6 mai 1815 une « pierre commémorative » à proximité de l'olivier. Il s'agissait plus précisément d'une « pyramide ». Après les Cent Jours, ce monument fut renversé « par quelques personnes venues des environs »<sup>22</sup>. En octobre 1839, Victor Hugo note laconiquement : « point d'inscription pour l'Empereur ». Puis le Second Empire fait naître un monument plus important: dès 1853, une colonne supportant le buste de Napoléon y est érigée; en 1871 le buste est abattu mais la colonne subsiste et est même classée en 1913 monument historique. Sur le

---

<sup>16</sup> Je reviens plus en détail sur cette légende dans Bertrand, *op. cit.*, p. 111-112, où j'ai omis de signaler qu'elle est aussi attestée par « une tradition persistante » à Boade. Cauvin Christian, « Sur la route Napoléon du Golfe Juan à Lyon », *Le Feu*, 1932, 107, qui la mentionne, observe à juste titre que l'arrière-garde de la colonne fut bousculée à cet endroit le 4 mars par la troupe qui la suivait et que plusieurs mulets furent jetés dans le ravin.

<sup>17</sup> Hugo, Brewster, Millard, *op. cit.* en signalent déjà au Golfe Juan et citent leurs enseignes.

<sup>18</sup> Halbwachs Maurice, *La topographie légendaire des évangiles en terre sainte*, Paris, 1941.

<sup>19</sup> Millard, *op. cit.*, p. 5-6. 1857 serait plus vraisemblable, ces fêtes ayant pu suivre l'érection de la colonne commémorative citée *infra*.

<sup>20</sup> Les fêtes organisées au cours des dernières décennies en des étapes de la Route Napoléon font actuellement l'objet des recherches de Maryline Crivello.

<sup>21</sup> Des descriptions historiques accompagnées de photographies en sont fournies par Antomarchi Pascal, *Le retour de l'île d'Elbe par étapes jusqu'à Grenoble. La route Napoléon*, Marseille, 1932. et Chollier Antoine, *La vraie route Napoléon*, Paris, vers 1935. Je les reprends ici en les précisant si nécessaire. Quelques renseignements dans Arch. dép. des Alpes-Maritimes 4 T 10.

<sup>22</sup> Alliez abbé, *Visite aux îles de Lérins*, Brignoles, 1840, p. 97 et Millard, *op. cit.*, p. 32. Ce dernier se trompe lorsqu'il affirme que la colonne qui la remplaça fut établie « dans les premières années de la Monarchie de Juillet ».

piédestal, cette inscription elliptique : « souvenir du 1er mars 1815 ». Un nouveau buste sera posé après 1932 sur ce monument qui a été entre temps déplacé<sup>23</sup>. En octobre 1930 le syndicat d'initiative fera installer sur le trottoir du bord de mer une plaque : « ici a débarqué Napoléon - 1er mars 1815 ».

A Saint-Vallier, l'ormeau sous lequel Napoléon s'est abrité un moment sur la place de l'Apié est abattu par le vent en 1867, ce qui pousse la population à le remplacer en 1869 par une colonne commémorative ; le banc qui l'entourait est remonté autour d'un platane. L'inscription qu'il avait reçue est martelée en 1871 et elle sera rétablie en 1931.

En revanche le retard des Alpes de Haute-Provence est significatif: pas de plaques commémoratives avant le début du XXe siècle dans ce département, dont la mémoire collective est restée très marquée par la répression de ses tentatives de résistance au coup d'État de 1851, sinon peut-être l'étrange inscription de Volonne : à la sortie du bourg, sur une ferme, on lit « Eishi, lou 5 de mars 1815, Napoléon, lé P. P. ». La tradition assure qu'elle signifie « ici le 5 mars 1815 Napoléon passa et pissa ». Elle a très vraisemblablement été posée par Victor Lieutaud, félibre et notaire à Volonne et est donc antérieure à sa mort en 1926. Elle relèverait dès lors d'une volonté ambiguë de commémoration de la part de ce royaliste notoire<sup>24</sup>.

### • De la nationale 85 à la route Napoléon

En fait l'essentiel des plaques qui jalonnent la route datent de la période où elle devient officiellement route Napoléon. L'autre exception possible, celle de La Martre dans le Var, a été posée par le promoteur de la route, l'abbé Jules Chaperon, curé du village.

On dispose désormais d'une biographie de ce prêtre, né dans l'Isère en 1877 et mort en 1951, qui eut une action infatigable dans la haute vallée de l'Artuby<sup>25</sup>. Il y avait créé en particulier un orphelinat pour enfants tuberculeux des grandes villes, *Notre montagne*, et pour le financer il partit pour la Turquie comme aumônier militaire, puis il n'hésita pas entre 1925 et 1933 à séjourner aux Etats-Unis pour y recueillir des fonds. Comme d'autres curés de la Provence montagnaise, l'abbé Chaperon luttait opiniâtrement et par tous les moyens contre la dépopulation de ces régions et leur déclin économique qui s'accroissent dans la première moitié du XXe siècle. Il a créé en 1910 à La Martre un syndicat d'initiative, étudie l'histoire du village et croit découvrir que l'Empereur aurait fait une halte d'environ une heure le 3 mars 1815 vers six heures du matin à l'auberge du Logis du Pin et que son tenancier, Laugier, aurait prêté à sa petite troupe deux mulets. Peu importait sans doute que le fait n'ait guère été signalé jusqu'alors : il vient s'ajouter au jalonnement légendaire de l'itinéraire impérial en comblant une sorte de lacune: celle du bref trajet que la route de Grasse à Digne fait à travers le département du Var depuis que l'arrondissement de Grasse en a été détaché pour être intégré aux Alpes-Maritimes. En 1913, l'abbé Chaperon présente à la préfecture, en tant que président du syndicat d'initiative, la demande que la R N. 85 soit baptisée « route Napoléon », sans doute en prévision du centenaire du retour de l'île d'Elbe. La guerre survient mais l'abbé est obstiné : après la guerre et son séjour en Turquie, il fonde une seconde fois le syndicat d'initiative et l'affilie à la fédération des syndicats d'initiative de la Côte d'Azur et la Corse. Il reprend sa suggestion et publie des articles sur le passage de Napoléon.

Depuis Paris, Napoléon et sa petite troupe semblent s'être engloutis hardiment dans l'indétermination géographique de « défilés difficiles et pleins de neige », pour reprendre l'affirmation de Napoléon à Sainte-Hélène, recueillie par Las Cases<sup>26</sup>. La Provence orientale correspond effectivement alors à une lacune bibliographique et il en résultera jusqu'à nos jours une imprécision

<sup>23</sup> Cliché de la colonne avec le buste supprimé en 1871 publié par Cauvin Ch. « Sur la route Napoléon... », *op. cit.*, p. 102.

<sup>24</sup> Je remercie M. Christian Maurel pour cette suggestion ainsi que pour les clichés de cette plaque qu'il m'a fournis.

<sup>25</sup> Roger Fauck, *La vie mouvementée du curé Jules Chaperon. Biographie d'un prêtre social dans la haute vallée de l'Artuby (Var)*, Paris, 2000, p. 45-47 et *passim*.

<sup>26</sup> Las Cases Emmanuel de, *Mémorial de Sainte-Hélène*, édition de Fugier André, Paris, 1961, t. II, p. 338 (conversation du 14 septembre 1816).

tenace qui fera écrire à certains historiens que Napoléon a voulu éviter la Provence et s'est directement dirigé vers le Dauphiné, alors qu'il a au contraire traversé l'ancienne Provence en diagonale sur une de ses plus fortes longueurs<sup>27</sup>. Certes, la route de Grasse à Sisteron n'était pas entièrement carrossable - elle le sera pour l'essentiel à partir de la monarchie de Juillet. Mais il s'agissait d'une route impériale, royale puis nationale (la RN 85) et d'un des principaux axes de liaison entre le bas et le haut pays, un des plus importants depuis le Moyen Âge, car elle constituait l'itinéraire muletier d'hiver unissant Grasse à Grenoble, centres importants de mégisserie et tannerie<sup>28</sup>. Au demeurant, entre le Golfe Juan et Sisteron, Napoléon avait traversé trois chefs lieux de canton, Saint-Vallier de Thiey, Barrême et Volonne, trois sous-préfectures, Grasse, Castellane, Sisteron et une préfecture, Digne. C'était une voie interrégionale que l'action opiniâtre des Ponts et chaussées continuait en ces débuts du XXe siècle d'améliorer pour la rendre entièrement praticable par les automobiles et autocars. Mais l'importance économique de la route avait bien décliné: Grasse n'est plus alors un centre de mégisserie, le trajet ferroviaire entre Digne et Nice est en place, de même que la route qui suit la vallée du Var. L'abbé Chaperon perçoit qu'un nouvel enjeu se dessine pour cet itinéraire déclinant, qui est touristique.

Ce n'est en fait qu'au début des années trente que son idée est reprise par les syndicats d'initiative de Grenoble et de l'Isère avec le soutien du Touring club de France. Ce dernier nourrit depuis 1909 un projet de route des Alpes du Léman à la Méditerranée. En quête de son dernier maillon, il se rallie alors au trajet qui emprunte la N 85<sup>29</sup>. De plus, un véritable événement commémoratif a lieu entre 1927 et 1930. Une statue équestre de Napoléon par Frémiet avait été inaugurée sur la principale place de Grenoble en 1868 ; déboulonnée en 1870, elle gisait depuis en pièces détachées dans un dépôt. Elle est restaurée grâce à une souscription publique organisée en 1927 par le syndicat d'initiative de Grenoble et inaugurée une seconde fois le 31 août 1930 à Laffrey sur la « prairie de la rencontre » où Napoléon avait affronté les troupes envoyées pour l'arrêter.<sup>30</sup> Jusqu'alors une simple plaque y rappelait l'événement. L'effet est éloquent : ce Napoléon colossal qui semble chevaucher par dessus les buissons marque une sorte de terminus dont la colonne du Golfe Juan serait le départ. La même année 1930 se tient au Golfe Juan un congrès de tous les syndicats d'initiative établis le long de la N 85 dont le but est de mettre en valeur l'intérêt touristique et historique de la route. Les Ponts et chaussées réalisent dès lors les derniers aménagements qui vont permettre aux automobiles d'accomplir l'ensemble de son parcours et au cours de l'été 1932 la route est inaugurée par G. Gourdeau, sous-secrétaire d'État aux travaux publics et au tourisme. A cette occasion eut lieu à Sisteron une reconstitution historique de l'arrivée de Napoléon dans la ville.

Il ne suffisait pas de nommer la route, encore fallait-il la jalonner de bornes spécifiques - ces dernières pourraient avoir été inspirées du principe de la voie sacrée de Verdun. Il convenait surtout de poser une plaque commémorative à chacun de ces endroits qu'une halte de l'Empereur aurait à jamais transfigurés. Un modèle uniforme de plaque épigraphique fut donc proposé sommé d'une découpe en forme d'aigle, inspirée du bas-relief du piédestal de la statue de Laffrey. Mais ces déploiements d'aigles inquiétèrent un député des Hautes-Alpes, Ernest Laffont, dont les protestations retardèrent d'un an l'inauguration. Lors de cette dernière, les bornes n'avaient pas encore été posées et l'on s'était contenté de coiffer d'un bicorné de papier les bornes kilométriques qui portaient à leur partie supérieure la lettre « N » (route nationale)<sup>31</sup>. Ce semis de bornes et d'inscriptions, attestant d'une sorte de trace homéopathique de la présence réelle de l'Empereur en ces paysages austères, donnait pourtant sens à la route, surtout en ce temps où la vitesse des automobiles était encore réduite et les haltes faciles.

---

<sup>27</sup> Voir Bertrand, .

<sup>28</sup> Fontana Jean-Loup, *Route Napoléon. De Louis XIV à Louis-Philippe, l'histoire d'un grand chemin*, Nice, 1994.

<sup>29</sup> Ferrand Henri [et Guiton Paul], *La route des Alpes françaises - la route Napoléon - la route des Alpes d'hiver*, Grenoble, 1933. Guiton a ajouté p. 183-206 le développement sur la Route Napoléon.

<sup>30</sup> Lebas R., *La rencontre*, Grenoble, 1978..

<sup>31</sup> Comme le signale *Le Feu*, 1932, p. 192. Voir aussi sur ces retards *L'illustration* du 11 juillet 1931, p. 399 et du 9 juillet 1932, p. 329.

A cet effort s'en ajoute un autre, qui a été poursuivi jusqu'à nos jours : dépliants, plaquettes, menus livrets, guides ont tendu à capter l'intérêt des touristes et des voyageurs, à les inciter à emprunter cet itinéraire qui n'est pas le plus direct ni le plus facile, ni même le plus séduisant. Détail significatif, nombre d'entre eux inversent le trajet réellement suivi par Napoléon en proposant un parcours de Paris à Cannes<sup>32</sup>.

Les modestes traces tangibles du passage impérial ont cependant connu une forte érosion au cours du XXe siècle : des quelques pièces de vaisselle utilisées par Napoléon et conservées par des aubergistes ou des familles, du fauteuil dans lequel il passa la nuit au château de Malijai, pratiquement rien ne semble entré dans un musée<sup>33</sup>. Les bâtiments de ses étapes n'ont guère été préservés non plus: le château de Brondet à Séranon où il passa une nuit avait été tardivement légué à la commune peu avant 1930 pour devenir un musée napoléonien; il est réduit à l'état de ruines. La maison des Tartanson à Barrême a été défigurée par l'agrandissement de la route, l'auberge du Bras d'or à Sisteron a été détruite par les bombardements de la Seconde guerre mondiale, celle du Petit Saint-Jean à Digne est devenue la trésorerie générale et le château de Malijai a été converti en HLM. Enfin, un hôtel de Digne, l'Ermitage Napoléon, avait constitué dans les années 1930 un petit musée napoléonien renfermant quelques souvenirs locaux dignes d'intérêt. Il a disparu avec la fermeture de l'hôtel, il y a une vingtaine d'années<sup>34</sup>. L'on doit ajouter que les multiples rectifications qu'a subies ce vieux chemin afin de l'adapter à la circulation automobile ont considérablement modifié dans le détail son tracé, qui s'écarte souvent de celui qu'emprunta réellement la petite troupe en 1815, en particulier entre Malijai et Volonne, où la route suit actuellement la rive droite de la Durance grâce à des ponts qui n'existaient pas au début du XIXe siècle.

Les promoteurs locaux de la route Napoléon espéraient qu'elle susciterait le développement d'une région qui figurait alors parmi les plus déprimées de France. Plus de deux générations plus tard, le rôle qu'a pu jouer la route dans la renaissance de la Haute-Provence semble difficile à définir. En 1953 un film de Jean Delannoy mettait en scène un publiciste joué par Pierre Fresnay qui lançait le « circuit Napoléon » à l'usage des Américains et ne parvenant pas à obtenir l'accès du château de Malijai, inventait de toutes pièces le passage de Napoléon à Bourg-sur-Bléone, un petit village des environs<sup>35</sup>. La réalité a été différente mais il est vraisemblable que le passage de Napoléon a eu pour mérite de faire d'un itinéraire qui avait perdu une partie de son importance économique une route touristique. Et une route touristique qui n'est point tout à fait comme les autres dans la région puisqu'elle bénéficie, au-delà du souvenir historique, d'un imaginaire napoléonien<sup>36</sup>.

---

<sup>32</sup> C'est en particulier le cas de l'ouvrage commandité par l'Action Nationale des Élus pour la Route Napoléon, *Route Napoléon*, Pont-de-Beauvoisin, 1991. L'on y trouvera un recensement (non exhaustif) des plaques et monuments commémoratifs actuels. Voir également *Guides Gallimard. La Route Napoléon*, Paris, 2001.

<sup>33</sup> Les descendants de l'hôtelier de Séranon conserveraient encore le fauteuil et la table de son repas si l'on en croit l'ouvrage que l'on vient de citer

<sup>34</sup> Bartoli Camille, *Vivre l'authentique route napoléon d'Elbe à Golfe Juan et de Golfe Juan à Digne-les-bains*, Nice, 1994.

<sup>35</sup> Le film a en réalité été tourné à Tourrette-sur-Loup. Je remercie B. Cousin pour cette précision.

<sup>36</sup> C'est l'occasion d'observer que deux autres « routes » auraient été théoriquement possibles: celle des allées et venues de Bonaparte pendant la décennie révolutionnaire, lorsqu'il inspectait les batteries côtières, participait au siège de Toulon et à l'expédition d'Égypte; celle de l'exil à l'île d'Elbe; ces événements n'étaient sans doute guère stimulants pour l'imaginaire collectif.