

ROUDOULE

écomusée en terre gavotte 

2015
n°34

le journal

UNE NOUVELLE EXPOSITION
VIVRE LA MONTAGNE EN HIVER



Sommaire

p. 2 au musée

Deux nouvelles publications :
Entrevues & Guillaume au temps de Vauban.
Topoguide « Puget se raconte ».

p. 4 en terre gavotte

Vivre la montagne en hiver. Après Valberg, notre nouvelle exposition
gagne l'Ecomusée en 2015.
Les fortifications de l'Époque Moderne entre Alpes-Maritimes et Piémont.
L'Ecomusée s'implique dans la vie scolaire.

p. 8 recherches

Nos ancêtres les hommes-volants. Des Provençaux et des Niçois
dans l'aviation de 1914. *E. de Vachon.*
Un Rostagnois dans la Grande Guerre : Joseph Geay. Suite. *P. Thomassin.*
La société rurale traditionnelle dans les Alpes méridionales. *J.-L. Fontana.*
Les Chemins de fer de Provence et l'hiver : une contrainte
ou une chance ? *J. Banaudo.*
Planter de la lanvardula angustifolia. *M. Belmont.*
Mon couteau en culotte courte. *R. Fournier.*

p. 36 vie de l'association

Roudoule : panorama 2014.
In memoriam.

p. 39 agenda

p. 40 livres

adhérer à l'écomusée



L'année 2014 a été riche et fructueuse et si ce numéro 34 de notre journal n'en rend compte que très partiellement, c'est que nous sommes déjà tournés vers l'année 2015 et le développement de nos projets : un vaste programme de recherche autour du fleuve Var, des projets muséographiques à Entrevaux, l'inscription dans les projets de développement du territoire, le renouvellement de nos journées d'animation, notre implication croissante dans les milieux scolaires...

La qualité du travail effectué (avec intelligence et passion il faut le dire) nous permet de bénéficier du soutien financier constant du Département mais aussi de celui de la Région et de l'État. Avec le parc national du Mercantour, c'est un véritable partenariat que nous avons engagé en lui apportant notre contribution sur le volet anthropologique.

On ne le dira jamais assez, la vraie force de notre association, ce sont ses adhérents. Outre l'apport des cotisations et des dons (qui, rappelons-le sont déductibles des impôts à hauteur de 66%), les adhérents ont généré l'énergie qui a permis de lancer cette utopie (créer un établissement culturel à Puget-Rostang), de la faire reconnaître, de la partager, de la transmettre comme le dit si bien Jean-Michel Dulucq, auquel Ange rend hommage plus loin (p.38). Jean-Michel, dont l'appui fraternel a été essentiel pour moi et pour nous tous ces dernières années. A vous, à nous, maintenant, d'entretenir la flamme.

Je vous donne rendez-vous pour la fête annuelle de l'Ecomusée, le 1^{er} mai 2015, avec l'inauguration de notre exposition « Vivre la montagne en hiver » qui sera suivie d'un repas convivial et d'animations autour de jeux en bois, spécialement fabriqués pour l'événement. L'occasion de montrer que notre association est bien sûr viable, mais aussi vive, vivace, vivante et vivifiante... Avec tous ces qualificatifs issus du latin *vivere*, continuons à témoigner que l'écomusée, c'est la VIE !

Patrice Deméocq
Président de l'Ecomusée

DEUX NOUVELLES PUBLICATIONS.

ENTREVAUX ET GUILLAUMES AU TEMPS DE VAUBAN.

Dans le sillage des travaux de l'écomusée sur la Paix d'Utrecht, il nous est paru opportun de consacrer un ouvrage aux places de Guillaume et d'Entrevaux. En effet, nos recherches au Service Historique de la Défense à Vincennes nous ont amenés à redécouvrir de nombreux plans et documents forts intéressants pour l'histoire militaire locale, et de revisiter Vauban et son œuvre militaire.

On sait la constante préoccupation de Vauban en vue de la fortification et de la défense des frontières du royaume de Louis XIV. Incontestablement il avait porté à sa perfection le système architectural de la fortification bastionnée dans les vastes plaines du Nord et de l'Est où des citadelles justement renommées l'illustrent parfaitement. Dans les étroites vallées de montagne il lui fallut imaginer d'autres dispositifs, mieux adaptés au terrain, susceptibles de mieux résister aux incursions ennemies.

Sa découverte des Alpes est totale et la relation qu'il en donne insiste volontiers sur l'âpreté du climat qui, dit-il, lui procure « *souvent occasion de souffler dans mes doigts* ». *L'impétuosité des cours d'eau, démesurément grossis par les orages ou la fonte des neiges, le conduit à faire du Var « un fou et un gueux indomptable* ». Le relief n'est pas en reste donnant de mauvaises sentes où l'on ne peut conduire une artillerie significative. Les lieues de Provence qu'on y parcourt « *en valent deux de Paris par l'étendue et au moins quatre par la difficulté et danger des chemins* ».

Confronté à ces défis naturels Vauban trouvera une réponse originale, s'en faisant des alliés. Les torrents servent à la défense des places, comme en 1704 où l'armée de Savoie est obligée de lever le siège d'Entrevaux, chassée par la soudaine crue du Var. Le relief, dominant trop souvent les fortifications, offre néanmoins des escarpements rocheux quasi imprenables que l'on renforce de tours bastionnées et de murailles couvertes. Les chemins privent certes du canon mais favorisent la création de véritables compagnies alpines formées de montagnards, parfaits connaisseurs des lieux et des passes, accoutumés aux rigueurs du climat.

Loin d'avoir été l'homme du système bastionné que l'on présente trop souvent, Vauban a su magnifiquement exploiter les ressources particulières du terrain alpin qui lui était si peu familier.



La cathédrale d'Entrevaux et l'ouvrage à cornes de la porte de Savoie ou d'Italie. Photo P. Thomassin

TOPOGUIDE « PUGET SE RACONTE ».

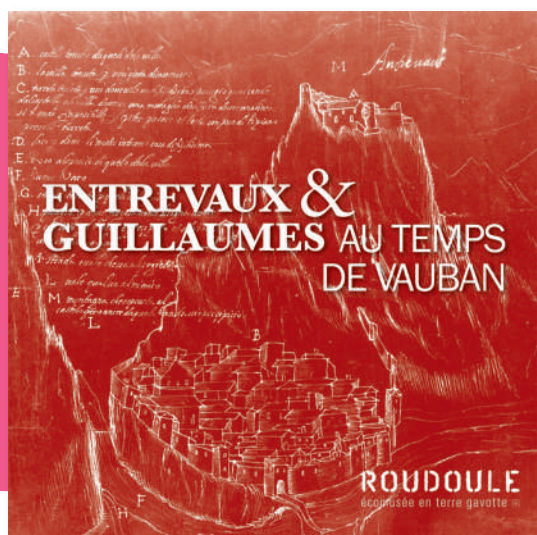
En 2014, l'Association Culturelle du Pays Pugétois a confié à l'Ecomusée la réédition du topoguide « Puget se raconte » qui avait été conçu il y a une dizaine d'années par cette même association en partenariat avec l'Office de Tourisme intercommunal Provence Val d'Azur.

La réédition de ce livret conserve le parcours proposé dans les rues de Puget en 18 étapes. Il a subi un

profond travail de réécriture abondamment illustré par de nouvelles photographies en couleurs. Aux visiteurs et plus encore aux résidents locaux, ce livret fait porter un regard inattendu et renouvelé sur Puget-Théniers et sa riche histoire.



La rue du 4 septembre de Puget-Théniers. Photo E. de Vachon

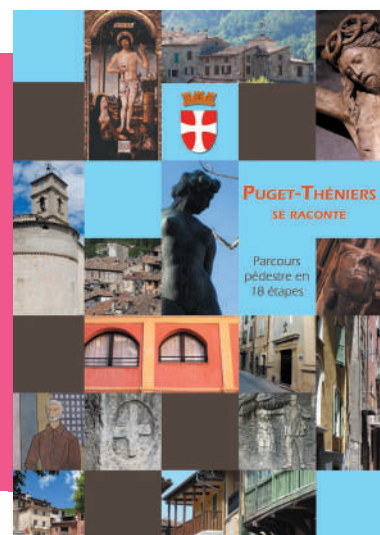


PUGET SE RACONTE

Parcours pédestre en 18 étapes.
Coédition ACPP / Roudoule 2014,
36 p. couleurs, A5. 5€.

ENTREVAUX & GUILLAUMES AU TEMPS DE VAUBAN

P. Thomassin,
Edition Roudoule 2014.
68 p. couleurs, 21x21 cm. 10 €.



VIVRE LA MONTAGNE EN HIVER.

APRÈS VALBERG, NOTRE NOUVELLE EXPOSITION GAGNE L'ÉCOMUSÉE EN 2015.

Inaugurée cet hiver à Valberg (et accrochée jusqu'au 27 avril prochain), cette exposition gagne le cœur de l'Écomusée à Puget-Rostang pour le 1^{er} mai avec une présentation plus étoffée destinée à valoriser nos collections et celles que nous confient gracieusement institutions culturelles et collectionneurs (voir notre article dans le journal n° 33, 2014, pp. 10 à 13).

Roudoule, dans la continuité de l'exposition, souhaite étudier les aménagements ayant conduit au développement du tourisme hivernal et à la création des stations de sports d'hiver dans les Alpes du Sud (Peïra-Cava, Beuil-Valberg, Auron, isola 2000, la Colmiane, Limone, Praloup, Allos...) Cette étude a pour objectif d'identifier les aménagements liés à l'essor

touristique alpin et de reconnaître les caractéristiques d'architecture et d'urbanisme des ensembles édifiés dans chacune des stations. Elle s'appuiera sur la méthodologie mise en place par l'équipe « architecture - paysage - montagne » et le savoir-faire de l'École nationale supérieure d'Architecture de Grenoble. Pour stimuler l'intérêt de la communauté scientifique, des travaux de recherche dans les fonds des cabinets d'architectes constructeurs et des entretiens avec les acteurs de cette aventure, permettront dans le courant de l'hiver 2017 de créer une nouvelle exposition et d'éditer un ouvrage de référence. La documentation rassemblée (archives et fonds photographiques) sera progressivement versée sur le site de Roudoule.

NOS EXPOSITIONS EN MOUVEMENT

Des plantes et des hommes dans le Mercantour

Après avoir séjourné deux saisons à l'Écomusée, l'exposition entame sa tournée transalpine. Cet été, elle est accueillie dans la salle du Parc National du Mercantour à Barcelonnette. Avec l'aide de madame Andréis, elle a été traduite en italien et devrait être présentée au Museo Civico de Cunéo durant la saison estivale 2015. Le catalogue est bientôt épuisé, dépêchez-vous pour l'acquérir !

Travailler aux champs

Inaugurée au musée Regain d'Annot, cette exposition va s'étoffer dans les années à venir en abordant une nouvelle thématique liée à la transformation des productions agricoles. Les visiteurs pourront apprécier les spécificités techniques des moulins à farine, à huile, à noix et de leur mode d'entraînements (turbines à cuillères, roues à aubes...). La base de données sur les moulins des Alpes-Maritimes que nous avons amorcée en 2005 devrait s'enrichir dans le cadre de cette recherche.

Des hommes et un fleuve

La recherche amorcée l'année dernière a permis de mettre en évidence le rôle positif ou néfaste du fleuve

Expositions en mouvement... et collections sous les feux de la rampe ! Michel Graniou nous régale avec ses compositions et natures mortes, ici, photographie d'une série commandée par l'Écomusée sur les collections culinaires en 2014.



dans la défense des places d'Entrevaux et Guillaumes. Elle se poursuit cette année autour des aménagements stratégiques et des ponts construits dans la basse vallée du Var. Nos « adhérents chercheurs » s'investissent dans le projet. Laurent Caméra a réalisé des cartes détaillant la géologie du fleuve. Christian Graille a rédigé un article sur les canaux d'irrigation. Gilbert Mari approfondit son travail sur l'exploitation minière et la minéralogie en bordure du fleuve. L'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) s'associe à ce projet. Cédric Ropars prépare un article sur la mobilité des graviers du Var et nous fait profiter de son expérience sur la biodiversité fluviale tout comme la Ligue Protectrice des Oiseaux (LPO) qui outre l'ornithologie se passionne pour la morphodynamique fluviale.

LES FORTIFICATIONS DE L'ÉPOQUE MODERNE ENTRE ALPES-MARITIMES ET PIÉMONT.

PROGRAMME DE RECHERCHE.

Les guerres de l'Époque Moderne (Ligue d'Augsbourg, Succession d'Espagne, Succession d'Autriche, Révolution et Empire) et le passage des troupes pour envahir soit la France soit les états de la Maison de Savoie ont nécessité l'aménagement ou le renforcement de fortifications sur le massif des Alpes entre le Piémont, le Comté de Nice et la Provence. Les citadelles les plus importantes, comme Colmars-les-Alpes, Entrevaux et Guillaumes ont fait l'objet de récentes études approfondies. Mais l'enquête que Roudoule a ébauchée au Service Historique de la Défense en 2012 dans le cadre du programme « Au cœur des Alpes Utrecht » a permis de mettre en évidence des aménagements fortifiés sur les reliefs et autour d'ouvrages civils ou religieux, notamment dans la haute vallée de l'Ubaye. Dans les Alpes-Maritimes, pour faire face aux tentatives de reprise du comté de Nice par le Souverain Victor Amédée II, Les ingénieurs des fortifications étudient et

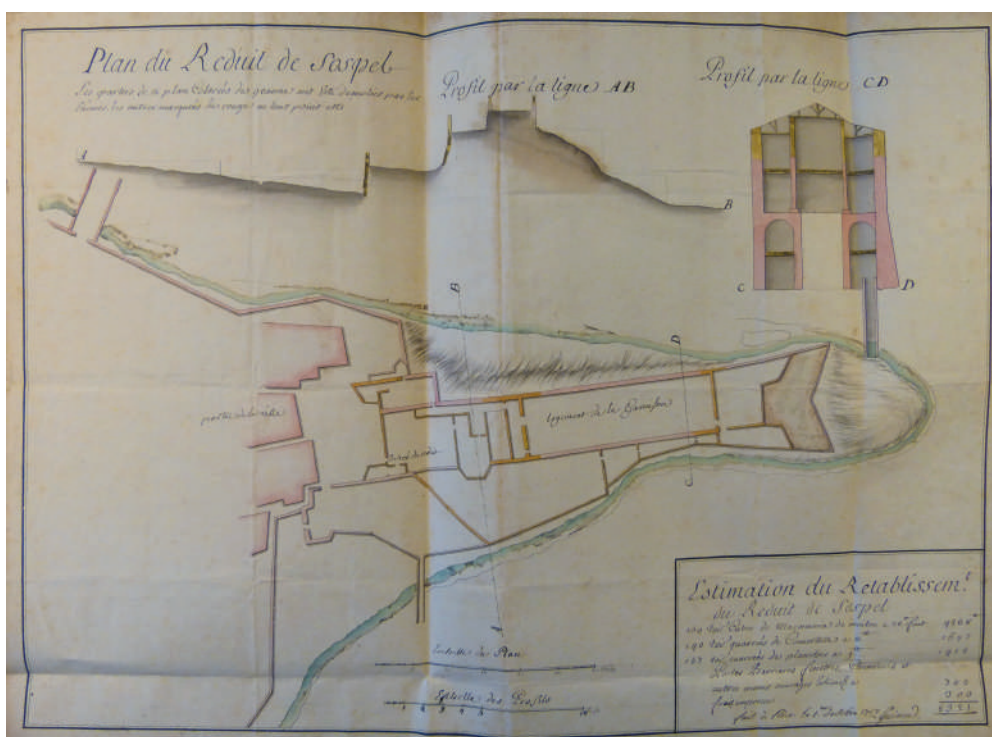
envisagent des aménagements fortifiés comme des « redoutes » ou des réduits à l'exemple de ce que l'on trouve dans la région de Sospel. De nombreux camps retranchés, à l'instar de celui de Semboula près de la Turbie ou de simples retranchements ont été ainsi établis pour ralentir, stopper ou héberger des troupes combattant en montagne.

Ce programme de recherche vise à étudier ces aménagements fortifiés et la correspondance relative aux différents sites et conflits militaires dans l'aire du Parc national du Mercantour et du Parco Alpi Marittime.

Il nécessitera des missions aux archives du Service Historique de la Défense et aux Archives d'Etat à Turin.

Il sera réalisé avec l'aide du Pays d'Art et d'Histoire de la Roya-Bévéra et en collaboration avec le Centre d'Etudes et de Recherches historiques sur l'architecture militaire du Piémont et la Sabença de la Valéia.

Il fera l'objet en 2016 d'une publication et d'une exposition qui sera conjointement réalisée avec le Pays d'Art et d'Histoire de la Roya-Bévéra.



Le « Réduit de Sospel » s'appuyant sur l'église Saint-Pierre, « fait à Nice, le 1^{er} octobre 1707 ». SHD, cote 1VH2243, Vincennes.

L'ÉCOMUSÉE S'IMPLIQUE DANS LA VIE SCOLAIRE.

Mise en œuvre par la Communauté de communes des Alpes d'Azur pour les 14 écoles concernées, la réforme du temps scolaires suit son cours avec l'implication de tous les partenaires locaux désireux de s'engager auprès des enfants.

Un rappel préalable s'impose en distinguant deux « moments » de la vie scolaire :

- le temps scolaire d'une part, assumé par l'Education Nationale (les « heures de classe » à proprement parler) ;
- le temps hors scolaire d'autre part, lui-même différencié entre « périscolaire » et « extrascolaire ». Seul le temps périscolaire nous intéresse ici, il concerne les plages horaires avoisinant le temps scolaire (trajet en bus, accueil à l'école, repas, après la classe, le mercredi après-midi, le temps récemment dégagé par la réforme). Ce temps est pris en charge par la collectivité compétente (commune ou intercommunalité). L'extra-scolaire désigne les week-ends et les vacances.

Pour débroussailler l'horizon, disons que le projet éducatif territorial (PEdT) s'intéresse au temps périscolaire (en l'articulant au mieux avec le temps scolaire) et que l'Ecomusée s'intéresse au PEDT et au temps scolaire !

Le temps scolaire

Il est toujours temps de rappeler notre rôle et donc notre disponibilité pour des activités pédagogiques propres à nourrir les projets éducatifs des enseignants. En tant qu'établissement culturel, l'écomusée est appelé à se rapprocher des écoles, et réciproquement. Dans la théorie, l'Education Artistique et Culturelle prévoit l'intégration d'éléments culturels (visite d'un musée par exemple) en tant que tels, sans être nécessairement collé à un aspect du programme car ils sont susceptibles de traverser toute les disciplines. L'« objet culturel » est à prendre comme tel, comme on prend le français ou les mathématiques. On ne cherche pas à connecter un exercice de mathématiques à un texte en cours de français... Pourquoi s'interdire de voir une pièce de théâtre, même si elle n'a pas de lien avec le programme ? Des agents de la Délégation Académique aux Arts et la Culture (DAAC) de l'Académie de Nice rappelaient ce principe en substance lors d'une récente rencontre entre professionnels des musées (médiateurs) et de l'enseignement. C'est la théorie... Mais on sait dans tous les musées combien les enseignants se sentent

« coincés » par une nécessité de correspondance à tout prix. Cela ne signifie pas pour autant qu'il faut se laisser aller à n'importe quoi et à l'incohérence. Mais insistons sur le fait que l'art et la culture ont leurs propres vertus éducatives de 7 à 77 ans.

Ces considérations formulées, on peut dérouler ici brièvement les offres de l'Ecomusée en rappelant que le médiateur se déplace pour intervenir dans les classes :

- les thèmes d'interventions sont variés, modulables, transformables à volonté, pourvu qu'ils répondent aux attentes des enseignants et soient en phase avec les capacités des élèves (architecture rurale, objet du quotidien, reboisement, réemploi, etc.) ;
- ce peut être une seule et unique intervention ou une série de plusieurs liées entre elles ;
- ce peut être un parcours commenté sur un site extérieur (pleine nature, village) ;
- ce peut être bien entendu une visite commentée de l'écomusée, et quel que soit le thème de l'exposition en cours (« Vivre la montagne en hiver » à partir de mai 2015), le médiateur s'attache à écouter les préoccupations de l'enseignant pour adapter sa visite ;
- ce peut être une combinaison d'interventions et de visites.

La qualité d'une médiation dépend également de la richesse des échanges en amont et en aval entre l'enseignant et le médiateur, sinon cela ressemblerait à une visite ou une conférence toute faite, un peu rigide... L'Ecomusée rencontre actuellement les différents directrices et directeurs d'écoles.

Le temps périscolaire

Actuellement, l'Ecomusée, avec de nombreuses associations locales, prend part à l'élaboration du projet éducatif territorial (PEdT) en participant aux différentes rencontres organisées par la Communauté de communes. Les deux premières ont consisté en une présentation de la réforme et en la formulation d'un diagnostic (offres et lacunes actuelles, manques et faiblesses actuels du territoire en termes de présence



Une activité sur l'architecture rurale et le paysage permet aux enfants d'apprendre à observer et à comprendre leur environnement : situation géographique, matériaux, usages et fonctions sont identifiés grâce à des maquettes, des figurines, des échantillons et des photographies. Réfléchissant par petits groupes, les enfants apportent progressivement leurs pierres à l'édifice pour former un ensemble cohérent.

éducative et culturelle). Le créneau le plus courant pour concevoir des activités s'applique sur des durées a priori trop courtes (45 minutes en fin de chaque journée dans certains cas, comprenant le temps de s'installer, de se calmer, d'être réceptif...).

L'Ecomusée a jugé nécessaire lors de la dernière rencontre de remettre à l'esprit la tentation de vouloir toujours amener la ville à la campagne, en risquant ainsi de perdre une approche éducative pertinente. « On manque de théâtre, de musée, de cinéma... » (et pourtant...). Si Alphonse Allais proposait de « construire la ville à la campagne car l'air y est plus pur », prêtons attention à cette envie irrésistible d'ajouter sans cesse des équipements inappropriés et coûteux qui enlèveront à nos campagnes ce que nous sommes venus chercher (pour beaucoup aujourd'hui une « qualité de vie », et des loyers et impôts modérés). Ce serait le comble. Oh non ! Que le lecteur ne se méprenne pas à interpréter ces lignes comme un réquisitoire contre le progrès ! Où voulons-nous en venir ? Approprions-nous le territoire tel qu'il est : le règne de la nature, la fascinante danse des saisons, le silence, le tapage des animaux, une notion du temps et des distances bien particulière, ce qui fait

l'habitant de la campagne, ce qui fait son histoire et son empreinte dans le paysage.

Un projet à l'essai

Nos échanges avec la Communauté de communes Alpes d'Azur nous ont permis de formuler une première proposition. A l'image de la LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux) qui animera au printemps des activités pour toutes les écoles de la Communauté de communes d'une durée de 2h30 (à cheval sur le temps scolaire et le temps périscolaire), l'Ecomusée projette pour le dernier trimestre une activité sur l'architecture rurale et le paysage façonné par l'homme. Cette activité formera en quelques sortes un diptyque avec celle de la LPO traitant le volet naturaliste de nos paysages (faune, flore, géologie). Elle sera ainsi directement mise à profit par les enseignants des classes primaires (cycles 2 et 3) et prolongée d'une manière plus légère sur le temps périscolaire.

Pour en savoir plus :
www.roudoule.fr, rubrique « Groupes et scolaires » puis « outils pédagogiques » dans l'onglet « Ecomusée »
ou s'adresser à Emmanuel de Vachon

NOS ANCÊTRES LES HOMMES-VOLANTS. DES PROVENÇAUX ET DES NIÇOIS DANS L'AVIATION DE 1914.

Difficile d'échapper au centenaire de la Grande Guerre ! On remue les malles, on secoue les sacs, on tapote les vieux cartons, on époussette les boîtes. Il faut dire aux plus jeunes ce que ça a été que cette boucherie mondiale, il faut encore en parler ! Bien sûr les collégiens n'y échapperont pas et l'écomusée a quelque chose sous la main pour eux. Effectivement il y a bien eu des soldats des Alpes-Maritimes, il y eut même des aviateurs. Mais pour le centenaire et par le truchement des interventions pédagogiques encouragées par le Conseil général auprès des collègues, le médiateur que je suis fait un écart, je sors du cercle scientifique et culturel de l'écomusée. Je leur raconte ma guerre, celle que je connais : celle de René Chambe, mon arrière-grand-père, pas plus niçois qu'alpin. Mais évoquons d'abord quelques figures locales.

Georges Flachaire, Jean-Auguste Loste, Eugène Mô, Auguste Maïcon, Edouard Corniglion-Molinier et tant d'autres originaires de nos contrées ont servi dans l'aviation qu'ils fussent pilotes, observateurs ou mécaniciens. Mais d'où vient cette aviation militaire ? Quelle(s) forme(s) a-t-elle adoptée(s) ? Qui sont ces aventuriers de l'air ? Depuis mon jeune âge, j'entends ces mots, ces noms, « Chambe », « pionnier », « M.S. 12 ». Et puis il y a des livres, Chambe était écrivain. J'ai lu « *Au temps des carabines* » (Flammarion, 1955) et d'autres de ses livres. J'ai fouillé, j'ai retrouvé des photographies, j'ai lu des lettres à son frère Joseph. C'est amusant, les destins d'Eugène Mô et de René Chambe se sont croisés, apparemment sans se rencontrer. Commençons par Mô le Niçois (né en 1891) dont l'histoire est bien racontée par ailleurs.

Eugène Mô ne fut jamais breveté, ni observateur, ni pilote. Jeune mécanicien, il s'engage comme volontaire dans l'armée en 1909 pour quatre ans. Affecté comme fantassin à l'entrée en guerre, il ne rêve que d'une chose, tout mécanicien qu'il est : se porter aux commandes d'un de ces aéroplanes qui survolent les lignes. On le place alors au camp d'Avord où réside la principale école de pilotage. Il n'y a pas « d'Armée de l'air », elle n'existera comme telle qu'en 1934 ! En attendant, farouchement attachés à leur indépendance, les aviateurs seront toujours liés à leur arme d'origine, pour la plupart la Cavalerie.

En 1914, la guerre des airs est une guerre de reconnaissance. Bien que l'on pense plutôt aux charges de la cavalerie, les cavaliers étaient surtout utiles pour effectuer des reconnaissances à l'intérieur des lignes ennemies, toujours prêts à charger en cas de rencontre pour « culbuter du Boche ». Dès lors que les lignes se cristallisent en un front de positions retranchées et dûment aménagées, les raids de cavalerie ne sont plus possibles. Pour voir, il faut prendre de la hauteur. Les aéroplanes, qui sont mobiles, complètent ainsi

les dispositifs de ballons d'observation. Il n'est alors nullement question de se battre dans les airs. A l'Etat-major, on balaie d'un revers de manche l'idée d'armer les avions. D'autres pourtant y pensent très fort et parmi eux, un certain Charles de Rose, cavalier, breveté pilote. Nous y reviendrons. Un autre homme s'affaire sérieusement à perfectionner des équipements de combat et de bombardement, préoccupation datant déjà d'avant la guerre : le sergent Henri Dieterlen. Au début de la guerre, Roland Garros travaille également sur un système de tir à travers l'hélice.



recherches

Eugène Mô se plaît dans cette ambiance de terrain d'aviation mais son statut de mécanicien ne le satisfait guère, il demande à effectuer des missions d'observation à bord d'avions biplaces. Certaines de ces missions, dites « missions spéciales » sont périlleuses, tenues secrètes et bien préparées. Elles consistent par exemple à déposer des passagers pour des missions d'espionnage dans les lignes ennemies, charge à eux le plus souvent de revenir par leurs propres moyens. On donne satisfaction à Mô qui se voit affecté à l'escadrille M.F.12 (comme Maurice-Farman, constructeurs), attachée à la V^e Armée dans le secteur de Reims. Le Niçois est emporté au printemps 1915 comme passager pour une « mission spéciale », déposé avec ses pigeons voyageurs. Il est malheureusement aussitôt capturé et emprisonné à Réthel (Ardenes), condamné à mort en mai et exécuté le 5 août suivant. Il eut une conduite exemplaire au poteau d'exécution, bravant la mort en criant « Vive la France ! ». La documentation reste très floue, on le comprend, sur ces missions spéciales tenues très secrètes.

Fin février 1915, l'escadrille M.F. 12 devient M.S. 12. Les aviateurs « montent » (terminologie de cavalier) désormais des biplaces Morane-Saulnier « Parasol », délicats à piloter mais plus rapides. Chambe, sous-lieutenant de cavalerie, s'est porté volontaire comme beaucoup d'autres cavaliers, pour l'aviation dès novembre 1914, il suit son apprentissage d'observateur en décembre. Breveté observateur, il est affecté dans une première escadrille puis entend parler du projet du fameux commandant de Rose de mettre sur pied une escadrille équipée pour la chasse. De guerre lasse l'Etat-Major a cédé devant le chef de l'aéronautique de la V^e armée, lui permettant d'équiper l'escadrille n° 12 avec les nouveaux « Parasol » et de recruter les pilotes et passagers taillés pour la traque. La M.S. 12, première escadrille de chasse proprement dite, devient le bébé de Rose dont il confie le commandement au lieutenant de Bernis. Le 28 février 1915, de Rose réunit la nouvelle équipe et donne le ton des combats à venir : ils seront inédits car ils seront aériens. La France compte alors deux victoires fortuites, deux équipages ont abattu deux avions allemands avec leur armement dérisoire pour se défendre au sol en cas d'atterrissage forcé : la carabine. Ils ont abattu des avions en vol à la carabine... De Rose le savait déjà, il l'avait dit. Aujourd'hui, ils sont là, prêts, fébriles. Pas de parachute, pas de mitrailleuse, on fait encore avec ce qu'on a : toujours la carabine du cavalier. L'escadrille 12 détiendra longtemps le record des victoires. A peine un mois après sa création, deux équipages abattent deux avions allemands les 1^{er} et 2 avril 1915 : le fantasque et génial pilote Jean Navarre et son observateur-tireur Robert, et le non moins célèbre pilote Pelletier-d'Oisy et son passager Chambe... A coups de carabine... 3^e et 4^e



A gauche : Carte postale de la correspondance Geay. Coll. Roudoule.

Ci-dessus : Eugène Mô, mécanicien niçois dans l'aviation et passager pour une unique mission spéciale. Photo publiée dans Nice Historique n°4 1999.

victoires aériennes. Non, que dis-je, 4^e et 5^e car le matin même du 1^{er} avril, Roland Garros, Niçois d'adoption, appartenant à une autre escadrille a abattu un avion. La sentence du commandant de Rose lâchée ce 28 février leur revient : « Qui ose gagne ! ».

Terminons par Jean Loste et Georges Flachaire qui atteignent les sphères de la renommée en devenant « as de l'aviation », avec respectivement 7 et 8 victoires individuelles. Il faut 5 victoires homologuées, scrupuleusement attestées et renseignées, pour être un as. Le pilote de chasse, qui dès 1915 avec le monocoque Morane et surtout 1916 avec le Nieuport XI demeure seul dans son appareil équipé d'une mitrailleuse, doit être à la fois fin tireur et excellent manœuvrier. Il n'est pas rare de se voir à court de munition ou même neutralisé par une mitrailleuse enrayée, seul compte alors l'art de se mouvoir, d'éviter, de bluffer ou de se

recherches

montrer prudent... Ecoutez plutôt l'extrait d'une citation à l'ordre de l'armée concernant Flachaire : « *Le 30 avril 1916, a attaqué un avion ennemi venu pour bombarder nos cantonnements. Après un sérieux combat et bien que n'ayant plus ni munitions, ni essence, a manœuvré si adroitement son adversaire qu'il l'a forcé à atterrir dans nos lignes où pilote et observateurs ont été faits prisonniers.* ». Et voici le remarquable Honoré Millo, Niçois qui, à presque 20 ans, intègre la fameuse escadrille des Cigognes en juillet 1918 : « *Citation à l'ordre de l'armée. Vaillant pilote arrivé depuis deux jours en escadrille, a fait preuve d'un rare sang-froid et d'une grande énergie. Cerné par six monoplans et contraint par une avarie de moteur à atterrir à 15 kilomètres dans les lignes adverses, a immédiatement réparé son appareil, sans se soucier de la présence de soldats allemands, a remis son moteur en marche et a rejoint les lignes françaises.* »

Voilà pour cette mise en bouche. Les collégiens en prennent « plein la vue » pendant deux heures : lectures des livres de Chambe (pour un « baptême de l'air » littéraire), extraits de sa correspondance, projection de photographies d'époque de sa collection, quelques anecdotes accompagnant les objets « reliques ». L'esprit d'aventure, d'audace et de chevalerie qui régnait dans l'aviation était bien particulier, assez unique, et c'est par cette porte d'entrée que les élèves rentrent dans l'histoire de la Grande guerre.

Emmanuel de Vachon



Georges Flachaire, pilote de l'escadrille N 67.
Photo SHD.

Quelques sources d'information et de distraction

- *Cent ans d'aviation dans les Alpes-Maritimes*, Ed. Conseil général des Alpes-Maritimes / Silvana Editoriale, 2011.
- *Eugène Mô, un destin niçois pendant la grande guerre*, Nadine Bovis-Aimar, Nice historique n° 61, année 1999. (sur Eugène Mô).
- Nice Matin, articles publiés le 10 novembre 2013 (Eugène Mô), 20 avril 2014 (Le as oubliés de la Grande guerre), 17 juillet 2014 (Les Meetings aériens : l'attraction niçoise).
- Site internet « albindenis.free.fr », site inévitable sur l'aéronautique en 14-18.
- Site internet « www.asoublies1418.fr ».
- Les ouvrages de René Chambe : *Au temps des carabines* (Flammarion, 1955), *Dans l'enfer du ciel* (Baudinière, 1933), *Sous le casque de cuir* (roman, Baudinière, 1928), *Route sans horizon* (Plon, 1981), *Histoire de l'aviation* (Flammarion, 1981 pour la dernière édition), *Guynemer* (Marcus, 1949),...
- Un film : *Baron rouge*, de Mikolai Müllerschön, 2008 (sur le pilote allemand Manfred von Richthofen, l'as des as, qui avait peint son avion en rouge... bien après Navarre !).

Eugène Mô à la sauce Jean des Vallières ?

Officier issu de Saint-Cyr, l'écrivain Jean des Vallières compta également dans les effectifs de la M.S. 12. Il tira de son passage dans cette escadrille entre 1915 et 1916 un roman, « *L'escadrille des anges* » (Grasset, 1947) qui raconte la vie d'escadrille, souvent avec humour. Ce n'est pas un roman d'aviation à proprement parler. On pourrait reconnaître dans le personnage de Mouy, notre mécanicien niçois. Il demande à être chargé de missions d'espionnage, sa première mission dans les lignes allemandes sera sa dernière... Extraits :

« Un de nos meilleurs mécanos, ce grand garçon osseux avec des cheveux en broussaille et un regard bleu nostalgique. Son idée lui est venue en voyant d'autres partir. Le bureau reçut de lui une demande adressée au ministre, où il se proposait pour une mission spéciale dans la région de Vouziers. Références : il avait monté, avant la guerre, un petit atelier de réparations dans un faubourg de la ville et il y trouverait toutes les complicités désirables. Le capitaine lui passa un poil maison. Non que Mouy ne fût dégourdi; mais il avait une drôle de tête, une vraie tête de guignard, et les bons mécanos ne sont pas légion. Que des gens dépourvus de

connaissances techniques fassent cette besogne, par bien des côtés déplaisante, en dépit du courage qu'elle exige, soit, Mouy, lui, était plus utile à l'escadrille. [...] Aucun argument, hélas ! n'eut raison de son entêtement. Obligé de transmettre la demande, le capitaine l'apostilla de la façon la plus défavorable et il obtint que Rapart, à l'armée, en fît autant.

- Il n'y a qu'à le regarder, mon commandant : la poisse et inscrite sur sa figure ! Il ferait prendre tout le monde. Mais on doit manquer d'espions. Un télégramme du ministère nous enleva Mouy. Il revint peu après, annoncé par un ordre qui nous enjoignait de le lâcher dans les lignes allemandes, avec l'attirail habituel de pétards et de pigeons. Personne ne l'interrogea ; il passa la dernière soirée avec ses anciens camarades et un brillant atterrissage de Pagotini à l'aube, non loin de Vouziers, lui valut la médaille militaire.

[...] L'attaque rendait ces messieurs très nerveux. Georges Mouy, à qui l'on ne permit même pas de se rhabiller, fut fusillé en chemise devant le pavillon. Votre capitaine avait vu jute : dans notre métier, il faut avoir une tête comme tout le monde. »



Photo de groupe de la MS 12 devant un Aviatik en 1915. De g. à dr. : au-dessus : Gastin, Moinier, Ferru ; en bas : Bodin, Navarre, Robert, de Bernis (commandant de l'escadrille), Chambe, Pelletier-Doisy, Jacottet (derrière), Mesguich. Coll. de Vachon.

UN ROSTAGNOIS DANS LA GRANDE GUERRE : JOSEPH GEAY.

Suite de l'article paru dans le journal n° 33/2014 p.17-25. Commentaires de P. Thomassin.

Après l'échec de l'offensive française en Lorraine et la sanglante défaite de Bedestroff les 19 et 20 août 1914, l'armée allemande essaie de s'emparer de Nancy. L'empereur supervise le déroulement de la bataille. Le général de Castelnau, commandant la II^e armée, déploie ses troupes autour de Nancy. Le 112^e régiment, où est affecté Joseph Geay, est positionné au sud-est de la ville à Xermamesnils non loin de Lunéville. Le régiment est engagé dans la bataille de la Trouée des Charmes et ses péripéties entre le 25 août et le 1^{er} septembre. La riposte française permet de repousser la VI^e armée bavaroise de Rupprecht de Bavière. Dès le 4 septembre, l'armée allemande se réorganise et lance une offensive frontale à l'est de Nancy, dans le secteur du Grand Couronné.

Le 112^e contourne la ville de Nancy par le sud entre le 2 et le 6 septembre, avant d'être transporté en train dans le secteur de Bar-le-Duc pour faire face à la poussée de la IV^e armée allemande commandée par le duc de Wurtemberg qui cherche à rompre le front à la jonction des III^e et IV^e armées françaises. Les combats sont acharnés. Le XV^e Corps, est appelé en renfort et le 112^e participe à la bataille de Vassincourt entre le 7 et le 12 septembre.

La réaction française, sur un front de plus de 300 kilomètres, de Senlis à Verdun a permis le recul de l'armée allemande sur l'ensemble du front de la Marne. Dès le 15 septembre, le 112^e se positionne à Chattencourt près du Mort-Homme au Nord de Verdun. Le régiment combat du 16 au 21 septembre sur le Mort-Homme, à Forges et à Béthincourt. Le 28 septembre la guerre des tranchées commence. Le 112^e organise et défend le secteur d'Avocourt jusqu'en juin 1915, date où Joseph Geay obtient ses galons de sergent.

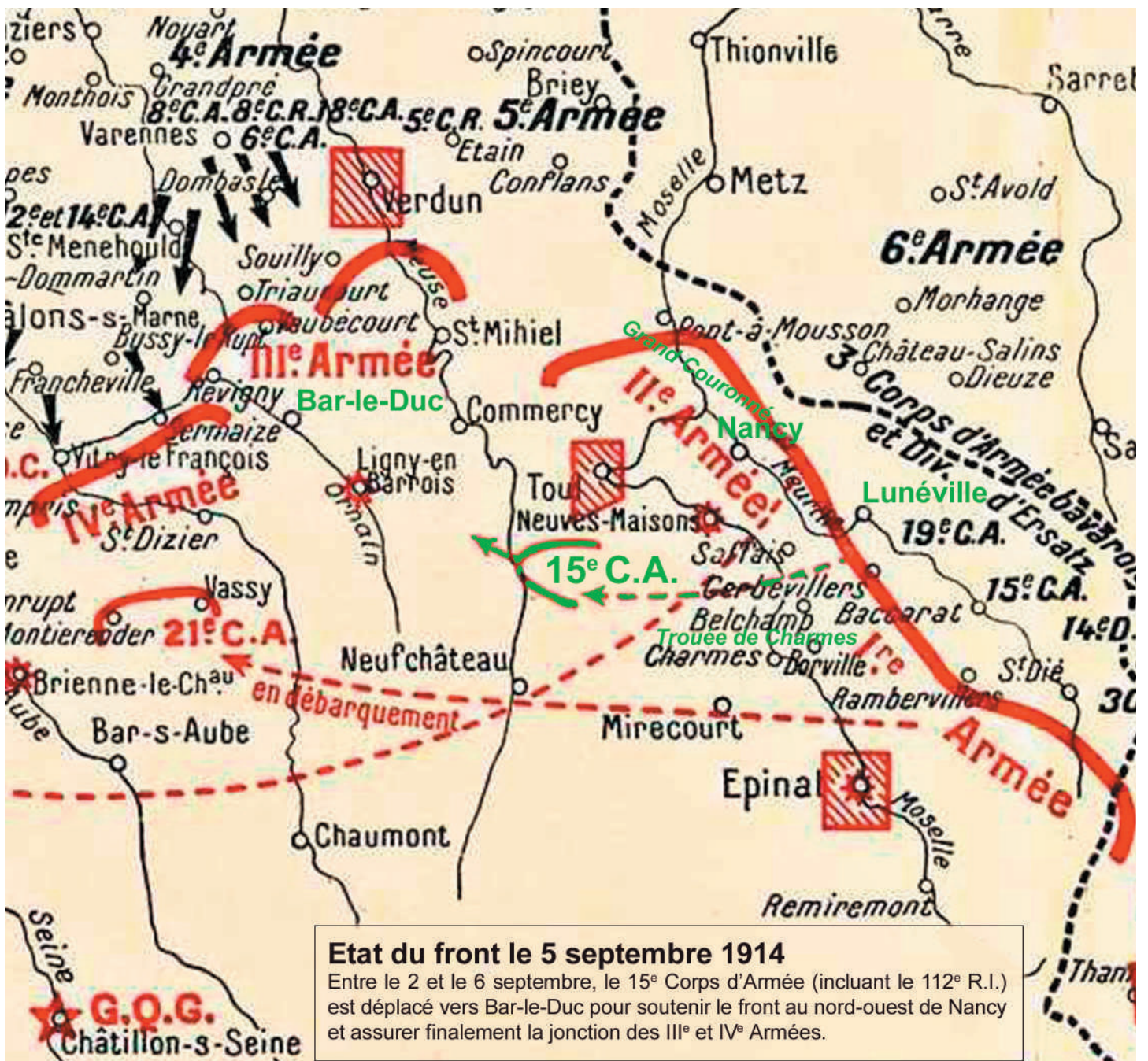
Durant cette période, l'historique du régiment évoque une offensive du 1^{er} bataillon les 20 et 21 décembre 1914 pour élargir ses positions et un assaut allemand précédé d'une attaque aux lance-flammes repoussé le 27 février 1915¹.

Le 1^{er} Septembre. J'ai un peu dormi mais de toute la nuit la fusillade n'a pas cessé. L'ordre de faire le café est donné et on ne se fait pas prier ; à 7 heures on nous tire dessus, nous changeons de position, en traversant un champ, au-dessus de Xermamesnils nous sommes nous le feu de l'Art. bêche, une énorme marmite éclate à 25 mètres de la Section, il n'y a pas de blessés mais la moitié, nous sommes enterrés. On repart mais en traversant un petit bois, je croyais mourir aphyxié par l'odeur que dégagent des chevaux morts depuis plusieurs jours je suis heureux d'avoir un flacon d'alcool de menthe pour respirer peu après nous sommes repérés d'une façon terrible nous avons 3 morts à la 4^{ème} Section ; J'ai vu la mort de près aujourd'hui suis été plusieurs fois enterré. Enfin on nous fait partir mais après avoir plus de 20 morts et deux mitrailleuses écrasés ainsi que des mulets. Le soir nous sommes dans une forêt presque impénétrable. Nous soupçons avec du pain sec. Le Capt. mange avec moi et Gastaud Emile du pain et du singe. Je suis de garde avec mon Escouade en avant-poste. La nuit nous sommes attaqués, et devons nous replier pour ne pas être tués.

Le 2. J'ai rien dormi et j'ai failli être tué. Sommes relevés par le 16^{ème} Corps. Nous revenons en arrière suivis par les obus. En route nous ramenons des légumes en traversant des jolis jardins détruits par les obus. Halte à Lamath, faisons la soupe depuis 3 jours nous avons presque rien mangé. La C^{ie} touche du porc ; mangeons assez bien et couchons dans une grange, je couche dans une charrette avec Meyère dans un jardin, départ à 11 heures du soir pour une destination inconnue, marchons jusqu'à 4h puis on termine la nuit au milieu de la route, je suis gelé lorsque je me réveille ; nous sommes près de Bayon.

Le 3. Arrivée à Bayon à 5 heures. Il y a toute la division. Rien à acheter, repos toute la journée, j'ai diné avec Meyère qui a une caillette de hier ; J'ai reçu 3 cartes, de Victorine, Rosa et Gaston. J'ai pu écrire à tous les parents aujourd'hui. Le soir à la nuit nous partons pour une destination inconnue. Nous marchons jusqu'à 2h du matin. Je suis été bien malade en route, et croyais ne pas arriver. Traversons Crantenoy, notre 1^{er} cantonnement de guerre, Tantonville, Vézélise et arrivons enfin à Vitrey après avoir fait 30 kms.

recherches



Fond de carte : « Histoire illustrée de la Guerre de 1914 », Gabriel Hanotaux, Vol.9 et 10, 1919.

Le 4 :9 :14. Réveil à 6h. Suis un peu mieux ce matin. J'achète du chocolat en poudre et du lait pour faire le chocolat avec Laffont. Je dors bien pendant la journée. Nous partons encore ce soir je crois, à la nuit nous n'avons pas d'ordre pour le départ ; nous nous couchons et dormons toute la nuit.

Le 5 :9 :14. Enfin une fois que nous n'avons pas eut d'alerte. J'ai mal aux dents depuis longtemps, j'irai à la visite aujourd'hui. Le départ a lieu à 6h du matin. Marchons jusqu'à 2h de l'après-midi et l'on arrive à Vannes-le-Chatel. J'ai mal au ventre une brave sœur religieuse me fait une infusion de feuille d'oranger, qui me fait beaucoup de bien. Suis heureux d'avoir trouvé

une brave femme. Je dine avec Bonome et Laffont avec des œufs et de la confiture. Suis été à la visite le major m'a dit qu'il me l'arrachera, j'attends pendant ce temps j'écris mon journal. il est 6 heures. J'ai horriblement souffert pendant qu'il m'arrachait la dent. Je soupe avec de la salade ce soir.

Le 6 :9 :14. Reveil à 3h. et marche forcée pendant tout le jour heureusement sans sac ; nous faisons 30 km avant midi. traversons de très jolis pays. Pagny, Maxey, Epiez, Badonvillers [Bandonvilliers], et arrivons à Delouze ; Dans le village il y a tout ce qu'il faut mais c'est consigné pour nous. nous croyons rester toute la soirée, mais à 2h nous repartons pour aller nous embarquer, paraît-

recherches

il ??? Pour quoi ce déplacement ? Mystère !!! Nous ne toucherons rien à Delouze et n'avons rien à manger sauf des prunes. Voyez ordinaire ?? Enfin après avoir encore fait 15 km on nous embarque sur des wagons à Gradier pour être au frais à cause que nous sommes trempés par la sueur, car il fait très chaud. Heureusement que c'est dimanche !! On roule jusqu'à 9h du soir après nous débarquons dans une gare, ou il n'y a point de maisons, je ne sais comment s'appelle cette station. Suis beaucoup en colère, L. A.... ??? Nous sommes à 10 km de Bar le Duc (Meuse) mais pour coucher on doit encore faire 14 km ; nous ne sommes pas fatigués – on peu bien faire ça !! Enfin nous arrivons à Tronville à 11^{1/2} La je couche avec Meyère et Laffont sous un arbre au bord de la rue.

Le 7 :9 :14. Croyons avoir repos aujourd'hui, sans faire le café nous partons vers Bar le Duc. En traversant la ville de B. le Duc, on dirait une bande de mendigots, de toutes les portes, les gens nous donnent à manger et à boire. Les boches sont tout prêts d'arriver à la ville, après avoir traversé la ville, nous mangeons ce qu'il nous reste, puis nous sommes en réserve sur un plateau. Il fait très chaud, et sommes sans eau depuis hier. Mes collègues dorment, moi je vais en faire autant. Un mois aujourd'hui, nous partions de Toulon Qu'elle vie depuis ce jour là si je pouvais revoir la vie de civile _____ ?? Nous avons pu faire le café avant la nuit ; pendant la nuit, nous sommes en avant-poste.

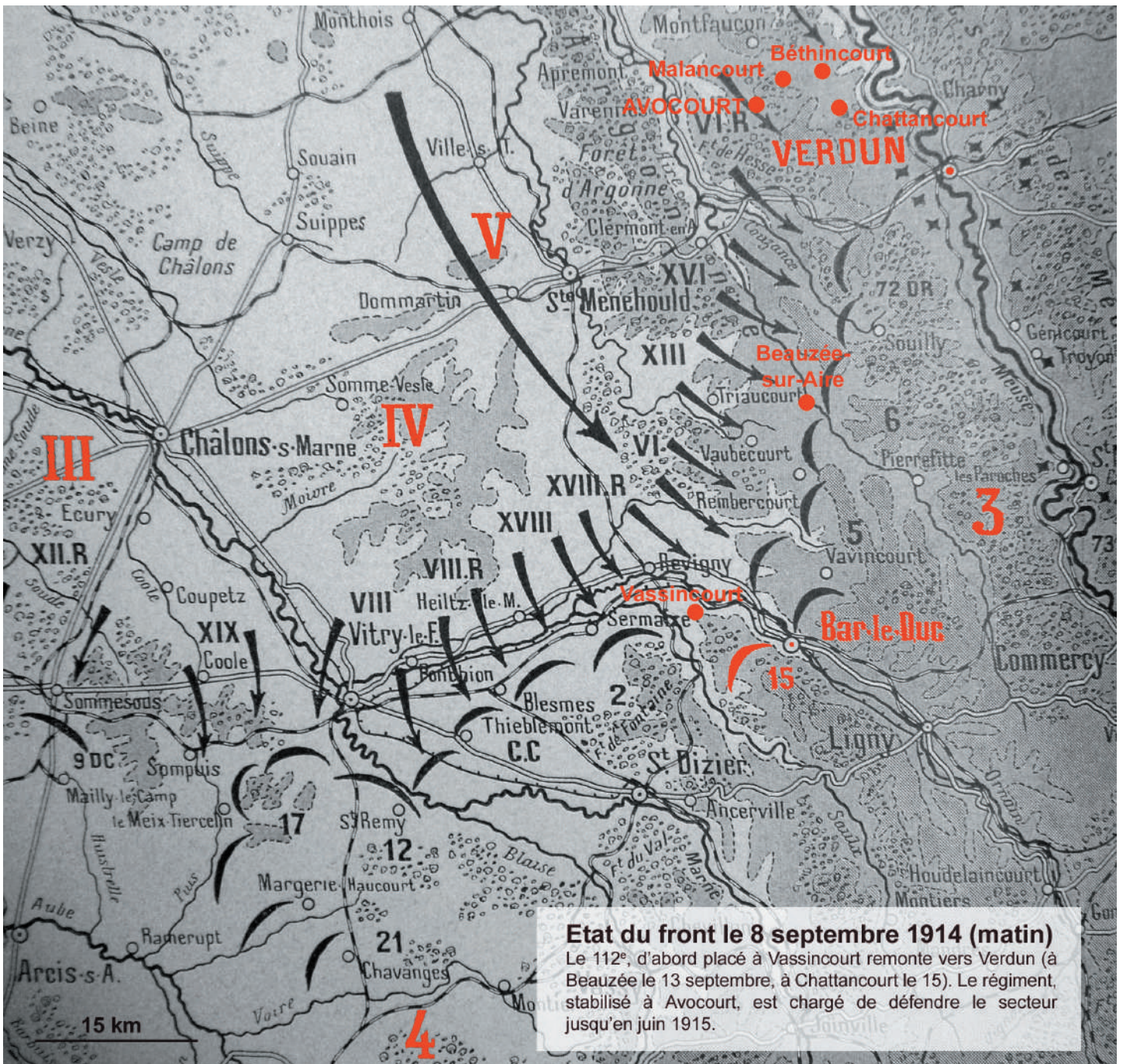
Le 8 : Suis mort de fatigue, nous avons touché le pain cette nuit. Ce matin attaque d'un village à la pointe du jour. Nous avons été à 200m du village sous une pluie de balles, puis pour arriver au village nous marchions par bonds. Nous traversons Wassincourt [Vassincourt] sans fouiller les maisons parce que c'est interdit, pourtant c'est rempli de boches qui n'ont pu se sauver. Nous relevons le 46^e d'Inf. qui n'avait plus de munitions, ma section est dans un fossé avec l'eau jusqu'au genou, pour être un peu mieux le fossé était plein d'orties qui nous piquent partout. Pour ne pas être « zigouillés » on doit se mettre à genoux, dans l'eau. Voyez bain ?? on cherche à apercevoir les bôches mais une mitrailleuse tue sans cesse au ras du sol si un « poilu » se montre il est descendu en vitesse. Après quelques heures de ce « bain » nous devons nous replier on était contournés par les bôches. Nous laissons dans le fossé un sergent et un caporal grièvement blessés impossible de les porter en arrière nous devons ramper sur les coudes et encore la moitié sont touchés. Nous parvenons pourtant à en sauver quelques uns mais beaucoup sont tombés en se repliant. En traversant le village une mitrailleuse placée dans le clocher nous crible de balles. Laffont est blessé et suis obligé de le laisser. Le C^{mt} du 2^e Bataillon

nous traite de lâches et nous fait retourner à l'assaut de nouveau ; Enfin étant surpris de tous les côtés une véritable panique s'empare de tous les survivants. En retournant, je porte un pauvre Chasseur du 6^e qui a la cuisse brisée pendant 2km, c'est une marche à travers champ, très dure à cause de la chaleur et de la soif. Arrivés à un poste de secours on laisse le blessé et nous partons pour rejoindre notre C^e ; en route un grêle d'obus tombe sur nous ; parce qu'à côté de nous, le 19^e d'Art. passait sur la route. Nous retrouvons le reste de la C^e près de Vel [Véel], petit village ; après avoir trouvé de l'eau, on attend la nuit touchons le pain dans la soirée. A la tombée de la nuit nous repartons pour les avant-postes. Couchons dans un bois avec Galléan, j'ai mangé une boîte de sardine pendant le jour et presque sans pain.

Le 9.9.14. Depuis 2h, c'est la fusiade et la cannonade continue ; je ne sais ce qui se passe aujourd'hui ; hier soir suis étai de patrouille ; à côté d'une ferme appelée le « Pas de Loup ». Anniversaire du conseil de revision. Si je retourne je me rappellerai de ce jour. Le soir après avoir combattu toute la journée nous sommes appelés à renforcer le 111^e pour protéger le 19^e d'Art. que les boches tentent de prendre à la bayonnette. Ils viennent jusqu'à 200m mais ils sont arrêtés par la violence de notre tir. A la tombée de la nuit je vois Jules Baud, je ne puis décrire la joie de nous deux à cette entrevue il part ensuite nous avons à peine le temps de nous serrer la main. Nous restons en avant poste toute la nuit après avoir fait pour nous abriter une petite tranchée. Il pleut toute la nuit, mais morts de fatigue je me réveille la matin complètement recouvert d'eau dans la tranchée où j'étais accroupi.

Le 10.9.14. Pour déjeuner le matin et aussi pour nous réchauffer nous n'avons que des prunes mouillées. Cette nuit on entendait les plaintes des pauvres blessés d'hier qui demandaient du secours sous une pluie battante. J'ai vu Agnesy ce matin, puis Liautaud qui m'a donné des galettes pour manger. Dans la matinée nous voulions faire le café mais impossible parce que dès qu'une légère fumée s'élevait, nous étions arrosés à coup de « marmittes ». Enfin arrivent les vivres et un peu de mouton que nous avions pris dans un troupeau nous pouvons faire un petit déjeuner mais c'était plus de midi. J'ai fait rotir un bout de mouton dans mon assiette avec Galléan et Meyère. Nous touchons le tabac les vieux l'attendaient avec impatience. Pas le temps de faire les distributions, nous avons du nous abriter derrière un bois, les marmittes pleuvent toujours. Vers 3 h des troupes de renfort nous arrivent. Nous passons la nuit dans un bois où nous sommes en ce moment.

recherches



Fond de carte : « Histoire illustrée de la Guerre de 1914 », Gabriel Hanotaux, Vol.9 et 10, 1919.

Le 11.9.14. Nous marchons toute la journée les boches mettent les « bois » en vitesse en laissant des munitions, des pièces d'art. et surtout beaucoup des morts. Pour partir plus vite, ils ont laissé en beaucoup d'endroits les marmittes suspendues sur le feu pleines de soupe. J'ai reçu une lettre de mon père et une de ma sœur. Je suis bien content. Pour la nuit, nous faisons une baraque en branche avec Meyère, Galléan, Bech et Teissèdre. Pendant la nuit, je suis malade d'une indigestion terrible. C'est la pluie d'hier qui m'a fait cela ; pluie intence toute la nuit.

Le 12.9.14. Suis été reconnu à la visite ce matin, je marche avec l'ambulance, passons à Mogneville [Mognéville] joli village mais ruiné par les boches, il n'y a plus que l'église, et encore à moitié. La C^{ie} est restée en avant poste, je ne puis manger de toute la journée, mais pour les amis j'ai ramassé des pommes et des prunes que j'ai trouvées dans un jardin On croyait attendre la C^{ie} dans le village mais à la suite d'un ordre qui est arrivé nous devons aller à un autre village à 12 km plus loin, à Vel [Véel] ou nous arrivons la nuit avec une pluie terrible. Je vois Gazioli qui vient du dépôt, nous soupçons ensemble et couchons dans un coin.

recherches

Le 13.9.14 Reveil à [3h ?] on repart pour aller du côté de Bar-le-Duc. Toujours sous la pluie, traversons quelques villages et arrivons à B. le D. ; toujours mouillés. C'est le dimanche mais bien triste hélas !!! Pendant toute la journée nous marchons sous la pluie ; à travers les plaines, on retrouve l'emplacement de Batteries Boches et des obus en grande quantité. Arrivons à Bauzée [Beauzée-sur-Aire] où il n'y a plus une maison debout et à la tombée de la nuit la nous devons retourner sur nos pas pour pouvoir dormir à l'abri. Encore 4 km on arrive. En arrivant je mange du singe avec Galléan et puis nous nous couchons dans la paille dans un bon coin.

Le 14.9.14 Etant assommés par la fatigue ; une quinzaine nous restons endormis, nous nous réveillons à 9h du matin. La C^{ie} nous avait laissé ; mort de faim nous trouvons de la viande laissée la veille dans un jardin, de laquelle nous nous emparons avec plaisir. Nous voilà partis à la recherche du Régit. ; Pose, c'est Bauzée où nous faisons le café, Pendant ce temps je vais avec autre faire la ronde dans les ruines des maisons pour

voir si nous trouvons rien à manger (c'était pas la soif qui nous faisait faire cela). Nous étions en train de boire un peu de café quand arrive en auto un Général à qui nous demandons où se trouve le 112^e. Il nous l'indique et boit avec plaisir un peu de « jus » avec nous sous la pluie. Le long de la route, nous retrouvons un peu tous les régiments surtout beaucoup de morts français, et de matériel bête. (Que de choses terribles ont dû se dérouler dans ces parages), traversons St André ou les habitants qui restent nous racontent ce que faisaient les boches dans le pays. Les hommes, nous dit une bonne femme ont été enfermés dans l'église et fusillés !! J'ai vu Barret de St Léger au 55^e d'artillerie [le 55^e Régiment d'Artillerie de Campagne]. Morts de fatigue et de faim nous rejoignons la C^{ie} à Blercourt. On a fait 30 km dans la boue et sous la pluie. en passant dans un village j'ai trouvé sur une table dans une maison une toile cirée que j'ai emportée pour me servir d'imperméable. En arrivant je fais la soupe de pâtes avec Galléan, Meyère et Bonome. Puis je couche dans du foin, je ne puis dormir je suis trop fatigué.

Le 15.9.14 Il y a un mois aujourd'hui Combat de Moncourt (1^{er} bataille) Ce matin réveil à 5 heures, marchons du côté de Verdun pour prendre les Bôches sur l'aile droite. Nous marchons toute la matinée à travers les champs détrempés par la pluie. Le temps est beau ce matin. On entend les forts sur notre droite qui tirent sans arrêt depuis ce matin à l'aube. On va marcher en avant dans un moment. Ce matin à Blercourt on a fusillé deux GVC². C'était malheureux à voir. Dans l'après-midi seulement, nous avons pu faire le « jus ». Le soir on a cantonné dans un village appelé Chattancourt. J'ai assez bien dormi mais suis toujours un peu malade.

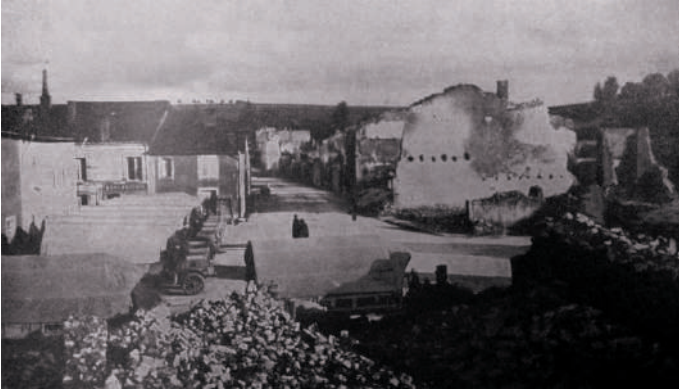
Le 16.9.14. Il pleut de nouveau, au réveil j'ai traité un quart de lait à une vache à côté du cantonnement, puis après j'en ai racheté deux sous pour boire avec le « jus ». Après départ pour aller aller je ne sais où ?? A huit heures nous sommes sous un feu violent d'artillerie bête qui dure jusqu'au soir. Le maire du patelin où on a couché est un espion c'est pourquoi que l'on a été « marmittés » toute la journée. Qu'elle vie belle ; ce n'est pas le mois de septembre dernier, à quand ce beau temps. Hier j'ai écrit à Delphine. En ce moment, les forts de Verdun tirent sur les Boches en avant de nous. Aujourd'hui nous avons mangé de la viande crue avec Galléan (Ce n'est pas la soif qui nous fait manger la viande crue). Il y a eut des blessés et qqes tués. Aujourd'hui c'est la plus dure journée comme bombardement depuis le début. Sommes relevés par le 111^e d'Inf.

17.9.14. Cette nuit j'ai bien dormi mais il pleut à nouveau ce matin ; même cantonnement que la nuit dernière.



Carte postale de la correspondance J. Geay. Coll. Roudoule.

recherches



Beauzé-sur-Aire après le bombardement du 8 septembre. « Histoire illustrée de la Guerre de 1914 », op cit.

Chattancourt. On repart sans avoir bu le jus. Je bois deux quarts de lait avec Bonome, parès marche en avant comme réserve d'avant-poste. L'artillerie bêche nous tire dessus à 600 m du village ; Nous faisons des tranchées avec une pluie battante toute la journée, sans pouvoir rien manger. Notre artillerie a mis les bèches en déroute vers le soir ; à la nuit départ pour aller coucher au village et faire la soupe car depuis le $\frac{1}{4}$ de lait on avait rien mangé. On arrive au village à 9 heures du soir trempés jusqu'aux os et plein de boue. Distribution de vivres pendant la nuit.

Le 18.9.14 J'ai pas trop bien dormi à cause de mes habits tous trempés par la pluie. au reveil j'ai bu 1 bidon de lait volé à la « veille » de la grange ; puis on nous fait aller à un village un peu en arrière pour se reposer un jour c'est à Germonville. Les gens sont des brutes. Nous payons le « pinard » 100 sous le litre et la blanche aussi et encore ils ne veulent pas nous en donner ; il n'y a rien à manger dans le patelin. Nous faisons un peu de soupe et puis nous dormons assez bien dans une grange.

19.9.14. J'ai dormi comme un prince jusqu'au réveil qui a lieu à 6 heures : nous devons rester au repos aujourd'hui mais à 10 heures arrive l'heure de retourner à Chattancourt (en réserve d'avant-poste). Quelle vie avec la pluie. Si cela pouvait au moins finir. Enfin nous arrivons à Chattancourt à 3 heures du soir, toujours avec la pluie. nous sommes assez bien cantonnés ; nos 120 tirent sur les bèches et ils ne répondent pas. J'écris à ma sœur Victorine, ce matin j'ai reçu des nouvelles de ma cousine Victor et de ma sœur Fifine. Toute la soirée nous restons dans la grange, puis nous portons la soupe à la 5^e C^{ie} qui est aux avant postes. De retour je mange un peu et après je dors assez bien. Pendant la nuit éclate une terrible fusillade et des coups de canon. Mais nous ne bougeons pas.

Le 20 Septembre 1914. Réveil à quatre heures, faisons

le « jus » et attendons l'ordre de partir. Il pleut pour ne pas changer ; Toujours des coups de canons et la fusillade sans interruption. On m'annonce ma nomination de « cabot » [caporal] depuis hier. Cela me fait plaisir. Cette nuit le 3^e de ligne [3^e Régiment d'Infanterie de ligne] a eut beaucoup de blessés. Pendant toute la journée nous ne partons pas j'écris qq cartes aux collègues. Le soir départ pour aller aux avant postes à Bethincourt allons relever le 141^e. Ma section va prendre la garde en avant du village, en arrivant je prends la garde avec mon escouade. Suis dans un joli endroit à 200 m de moi il y a les « bèches » m'a dit le caporal que j'ai relevé et derrière c'est le village en flammes ; aussi nous servons de cibles au moindre mouvement. Pendant la nuit, j'ai le temps de penser au beau temps passé. Hélas !!!!! C'est malheureux d'avoir 21 ans et faire ce que nous sommes obligés de faire. Peut-être nous en verons de plus dur encore. Je prends la garde de 8 h à minuit après c'est la 12^e esc. Avec Bech qui me remplace.

21.9.14. Je reprends la garde de 4 h à 8 h du matin pendant ce temps une patrouille de Hulans [cavaliers allemands] vient en reconnaissance. Nous tirons dessus et tombons deux cavaliers sur cinq. Je bois le café et restons toute la journée dans une tranchée en avant du village sous les marmittes si un de nous se montre. Nous devons être relevés ce soir à 9 h. Mais au lieu d'être relevé, c'est notre C^{ie} seulement qui garde le village ; n'avons plus un morceau de pain et rien à manger. Pour consolation je suis de nouveau de garde à la sortie du village sur la route de Béthincourt à Cumières. Dans la grange qui nous sert de poste il y a deux morts du 3^e de Ligne. Pendant la nuit on attaque et nous devons nous replier, je reste seul avec 3 hommes qui étaient de faction. Je traverse le village à la recherche de la C^{ie} sous un violent bombardement. Je trouve enfin la 4^e section et reste avec jusqu'au matin.

Le 22.9.14. Jamais de ma vie je n'ai souffert comme cette nuit je croyais mourrir. Aujourd'hui nous sommes de nouveau dans une tranchée en avant-postes. C'est 11 heures du matin et nous n'avons rien touché pour manger depuis deux jours. Le temps se couvre de nouveau ; Nous sommes tout près des bèches et nous entendons le commandement lorsque les Batteries tirent sur nous. Nous restons toute la journée à la même place sans pouvoir bouger sans se faire « marmitter ». Attendons en vain la relève qui n'arrive pas. La nuit nous gardons de nouveau une barricade ; en faisant la relève des sentinelles je fais la ronde dans les poulaillers qui sont encore assez bien garnis. Hier on a pu faire la soupe avec des poules mais sans sel. La faim nous a fait trouvé extra ce menu qui d'ailleurs n'est pas varié depuis deux jours. Toujours le même froid dans la nuit

recherches

je crois bien me geler. Mes collègues ont fait le tour des maisons qui sont encore debout et ont dévalisé les gardes robes pour prendre des chemises ou autres effets qui servent à nous couvrir.

Le 23 Septembre 1914 Départ pour les avant postes. Suis bien fatigué car je n'ai pu dormir à cause du froid. Le temps est clair ce matin. Ce matin je croyais rêver, l'endroit où je me trouve, c'est le même que la Grau de mon beau frère où l'an dernier j'allais à la chasse. Il y a beaucoup d'oiseaux des geais et des corbeaux surtout. Si nous étions à la caserne ce serait un beau jour car demain c'est le départ de la chasse. Hélas ??? à quand ce jour là ?? Enfin espoir j'attends toujours des nouvelles de mon frère et ne sais quoi penser. Toujours la même histoire que les jours précédents. Combats d'artilleries. Sans pain et pas de relève. J'écris à Delphine pour enlever un peu le noir. Constant a cousu mes galons de Caporal. Ce soir relève paraît-il ? Mes collègues ont pris du miel je vais en manger un peu. Enfin la relève arrive à 8 heures du soir et nous quittons ce lieu avec plaisir, car comme sautage c'était un jeu là ??? Nous allons en arrière dans des tranchées et touchons un peu du pain avec du singe³ qui est dévoré en vitesse.

Le 24.9.14. Après notre maigre repas je dors un peu mais le froid me réveille. Départ à l'aube pour Chattancourt ou nous touchons les vivres, ensuite nous repartons en arrière après avoir marché jusqu'au soir à travers champs. Je suis mort de fatigue. Arrivons à Dombasles-en-Argonne ou nous nous installons pour passer la nuit à côté du village. La C^e fait des tranchées ; à la nuit je vais au village toucher du vin et la « gnolle » on a bu un bon coup, puis de retour à la tranchée les « cuistots » avaient fait une bonne soupe avec des poules que chacun avait apporté de Béthincourt. Nous croyons coucher dans la tranchée mais à cause du froid qui est très vif nous allons cantonner au village dans une bonne grange où

je dors très bien.

Le 25 Septembre 1914. Après avoir bu un assez bon café nous allons couper du bois dans la forêt d'Esnes avec le Génie, pour faire une clairière. Travail jusqu'à midi, Après repos toute l'après-midi J'ai reçu 13 cartes ou lettres avec grand plaisir. Je profite du repos pour faire qq lettres ; On m'annonce que mon beau-frère est au Maroc ce qui me fait plaisir car je préfère ça au front d'ici. Je me lave bien malgré le froid car j'étais sale dégoûtant n'ayant pu me laver de plusieurs jours. Le soir la section est de garde au poste de police, la 11^e et 12^e esc. sont de garde aux issues. Pas de relève à faire j'ai bien dormi.



Fantassins du front lorrain de 1914. « Histoire illustrée de la Guerre de 1914 ».

Le 26.9.14 Réveil à 2 heures. Je bois 2/4 de café avec du pain grillé puis nous retournons au bois ; c'est assez agréable et voudrais que ça dure 1 mois. On entend de nouveau le canon et assez près ; nous restons toute la journée au bois, hier j'ai écrit à ma mère. C'est 9 heures du matin, pour déjeuner Gallean a fait sauter du singe avec du vin et un oignon. Après la soupe départ précipité ordre apporté par un cycliste ; retournons au village et mangeons la soupe, départ peu à peu pour un village voisin à 6 km appelé Montzeville [Montzéville] ; Là nous revoyons notre ancien Capitaine qui est au 173^e il nous serre la main presque à tous cela nous fait plaisir car nous le regrettons beaucoup. Le nouveau ne vaut pas l'ancien. J'ai vu Jules avec plaisir on a eu le temps de se serrer la main à peine. Couchons dans le village dans une bonne grange où je dors assez bien. Distribution de vivres.

Le 27.9.14. Dimanche aujourd'hui réveil à 5 heures. On fait le café et touchons le tabac. Après restons dans le village jusqu'au soir en attendant le départ, le soir alerte, mais nous retournons à la grange peu après. La nuit je dors très bien.

recherches

Le 28.9.14. Réveil à 4 h buvons le « jus » et attendons de partir d'un moment à l'autre. J'ai reçu une carte de mon frère à laquelle je réponds aussitôt ; mangeons la soupe à 10 heures, toujours même attente à 1 h départ, marchons jusqu'à la nuit et couchons à la lisière d'un bois. Bois de Malhancourt. En traversant la laine avant d'arriver au bois nous sommes un peu marmittés, mais en sommes quittes pour la peur. La section est de garde ; je ne puis dormir car il pleut et j'ai un froid épouvantable. Je suis avec Galléan.

Le 29.9.14. Pas besoin de réveil car le froid n'a laissé dormir personne. C'est la St Michel : pas gaie !!! Le Capitaine nous dit qu'il y aura une attaque dans la journée. Marche dans le bois très difficile, sommes tous déchirés et à moitiés écorchés. Je suis de patrouille en avant de la section ; jusqu'à midi on ne voit personne, mais après on nous tire dessus et pouvons voir personne car les boches sont dans des replis du terrain. Il y a 4 ou cinq blessés assez grièvement à 4h1/2 je suis au poste d'écoute avec Galléan et Bonome. Toute la journée on a entendu le canon aux environs. Il pleut maintenant je ne sais pas ce que nous ferons cette nuit. On entend crier un pauvre blessé mais on ne peut aller le prendre sans être tué. Le soir le Capitaine nous a fait marcher sur une route en avant ; nous avons été reçus par une fusillade pas ordinaire qui nous a obligé à nous replier, d'ailleurs, en nous repliant on a fait que suivre le Capitaine qui se sauvait le premier. C'est la nos officiers. Nous couchons dans le bois où je crois avoir les pieds gelés. Je suis obligé de frictionner mes pieds pour ne pas pleurer du froid.

Le 30.9.14. J'ai bu un peu de « gnolle » avec Galléan cela nous réchauffe un peu puis après il y a une corvée de vivres et touchons du pain et de « ruhm » qui nous sert de café, je trempe un bout de pain avec du sucre dans le « ruhm » que j'ai dans le ¼. Après cela nous allons voir dans le bois en avant poste. Là je suis désigné pour aller reconnaître ce que nous avons à notre gauche. Je pars avec trois hommes. Teissède, Audibert et Galléan. Après avoir fait 3 ou 400 mètres sur la gauche et ne voyant rien nous nous couchons à plat ventre pour mieux écouter. A peine couchés nous entendons craquer des branches sèches derrière nous ; on regarde et l'on voit des boches en patrouille qui veulent nous contourner. Ils étaient une dizaine et à 100 m environ. Nous nous redressons pour avancer mais mes hommes partent en courant pour rejoindre la Cie qui se trouve derrière nous. Je reste tout seul ; je met un genou à terre vide mon magasin sur la patrouille boche à travers les branches, puis je retourne rejoindre mes « poilus ». Nous restons le reste de la journée dans la forêt où nous faisons des tranchées pour la nuit les

cuisiniers nous apportent un peu de soupe froide pour nous réchauffer ; mais tout de même nous mangeons de bonne appétit. Ils font la cuisine à 3 km dans un petit village appelé Esnes. La nuit je prends la garde avec le Sergt Cauvin. Il fait un froid terrible et ne puis dormir.

Le 1^{er} Octobre 1914. Voilà 68 jours que je couche habillé. Avons touché le pain et un morceau de viande cuite. Je mange un peu puis je bois un peu de la « gnolle » que j'ai gardé d'hier. Je reçois une carte de Gaston ilest à Nice et Pierre au Maroc⁴ avec le 114^e C^{na}. Le Capitaine nous fait avancer jusqu'à 40 m des boches. Il y a 3 blessés dans la section. Gazioli, Galléan Alfred, et Labeille. Sergent Galléan grièvement touché est porté au village. Nous attendons la relève ce soir. Ce serait pas malheureux.



Carte postale de la correspondance J. Geay. Coll. Roudoule.

Notes

¹ Historique du 112^e Régiment d'Infanterie pendant la Grande Guerre 1914-1918, imprimerie Paul Roubaud, Aix-en-Provence, s.d. (téléchargeable sur Gallica)

² GVC : Garde Voie de Communication. En août 1914, 200 000 hommes sont mobilisés pour garder des voies de chemins de fer, ponts, etc... Lors de la bataille des frontières les postes de GVC situés dans la zone de progression maximale des troupes allemandes sont pris dans la tourmente des combats et enregistrent des pertes, jusqu'au recul des allemands lors de la bataille de la Marne et la fixation du front dans les tranchées. Source : <http://gvc.14-18.pagesperso-orange.fr/Histoire/Histoire01introduction.html>

³ Singe : Dans l'argot des combattants, désignation du bœuf et plus généralement de toute viande en boîte de conserve.

⁴ Trois bataillons du 114^e Régiment d'Infanterie Territoriale furent appelés au Maroc fin août 1914 pour soutenir la campagne du Maroc dirigée par le général Lyautey qui avait débuté avant le déclenchement de la Grande guerre.

LA SOCIÉTÉ RURALE TRADITIONNELLE DANS LES ALPES MÉRIDIONALES.

Une société figée et fragile

Le premier caractère des sociétés paysannes dans les régions de faible productivité, les zones de montagne en particulier, est leur immobilisme. Le statut social de l'individu y est acquis à la naissance et, sauf accident, ne pourra être transgressé car il est garant de la conservation et de la transmission des biens meubles et immeubles, en ligne patriarcale.

Le fils aîné d'un propriétaire terrien, quelle que puisse être l'importance du fonds, est assuré d'en être l'héritier, succédant sans heurt aux générations précédentes.

Les cadets pourront y rester, avec un statut secondaire toutefois. En règle générale ils préféreront choisir d'autres orientations dont les emplois offerts par l'artisanat et le commerce, les engagements subalternes dans l'armée voire, pour les plus instruits, un *cursus* dans le clergé. Les filles, pourvues d'une dot le plus souvent légère et jamais immobilière, perdront tout droit sur le patrimoine ancestral dès lors qu'elles auront, par le mariage, intégré une nouvelle famille.

L'équilibre apparent de ce modèle de société en dissimule toute la fragilité. La menace de maladie ou d'accident pèse en permanence sur les personnes pendant que des risques divers guettent cheptel et récoltes. Les formes variées de la cohésion sociale et de la solidarité paysanne en sont les gardiens les mieux affirmés, probablement grâce à la solidité de leur élaboration interne, spontanée et empirique.

Ce sont, en fait, des agents parfaitement extérieurs qui vont compromettre, à l'aube des *Temps modernes*, soit vers le milieu du XIX^e siècle, une structure socio-économique ancestrale.

L'intrusion de la modernité

Le premier choc est provoqué par le succès, au XVIII^e siècle, des théories physiocratiques qui font de l'agriculture la seule source de richesse, l'exploitation mercantile ou industrielle de ses produits en étant étroitement dépendante.

Cette prépondérance accordée à l'agriculture suscite

de nombreuses recherches de la part des agronomes qui, assez rapidement, conduisent à l'introduction de nouveaux outils parallèlement au développement de la mécanisation et à la systématisation de cultures intensives dans une véritable « course à la productivité ». Ce modèle condamne de fait les structures traditionnelles qui ne peuvent l'intégrer dans une économie rurale, en principe autosuffisante mais ne dégagant pas de surplus exportables, donc de bénéfiques.

Le second choc découle de la révolution industrielle du XIX^e siècle qui exige de l'agriculture qu'elle lui fournisse les matières premières de ses productions sous une forme homogène et de manière régulière. L'agriculture vivrière, marginalisée, ne survivra qu'à travers les jardins potagers familiaux, hors des grands circuits économiques.

Le coup de grâce sera donné, enfin, par l'instauration du libre échange ouvrant des marchés planétaires où l'exploitation des productions coloniales à faible coût de revient se taille la plus grande part.

De nouvelles pratiques alimentaires apparaissent avec la consommation de produits industriels (huiles, sucre, pâtes, riz,) à bas prix et faciles à se procurer grâce à des réseaux de distribution performants.

Les fournitures de matières premières (bois, charbon, minerais), les grands chantiers (routes, canaux, voies ferrées), l'exploitation des colonies, sont avides de main d'œuvre, ce qui favorise une explosion démographique essentiellement urbaine dont les zones périphériques sont exclues.

De cette situation naît le dépeuplement des régions les plus austères et leur repli sur une économie définitivement autarcique. Le très faible apport de numéraire y oblige à une gestion extrêmement économe des biens dont on s'efforce de prolonger la durée grâce à de savants et très astucieux « accommodages », au détriment de l'activité artisanale villageoise.

Un paysage exemplaire

Pourtant la vigueur du modèle ancestral lui a permis de se perpétuer avec une vitalité inattendue. Élaboré au



César David et sa famille foulent le blé au village de Saint-Léger en 1934. Coll. Roudoule.

sein de petites structures humaines et en vue de leur conservation, il n'était pas susceptible de se développer à échelle continentale.

Cela ne signifiait pour autant pas son extinction définitive. Les savoir-faire continuant de se transmettre de génération en génération, les connaissances accumulées au fil des âges se voyant précieusement conservées, devaient permettre aux populations rurales des Alpes de continuer à y vivre selon le mode ancestral et sur les mêmes rythmes.

Le principe fondamental de polyculture (céréales, légumineuses, vigne, olivier), assorti de quelques productions complémentaires (fruits, miel, basse-cour) fournit l'essentiel de l'alimentation quotidienne. Les techniques et méthodes de conservation (salaison, fumage, confiture, séchage) assurent le passage de la morte saison.

Dans un environnement rendu peu favorable par le relief ardu et par les excès climatiques on conçoit que l'activité du paysan ne soit pas uniquement consacrée à l'élaboration des récoltes. Il lui faut en permanence défricher, épierrer, remonter la terre entraînée par les ruissellements, construire ou conforter les *restanques* de pierre sèche qui sont le véritable emblème de ces terres. Profiter des meilleures conditions d'exposition, d'irrigation, d'accessibilité conduit à une infinie parcellisation des zones cultivées d'où découle un dense réseau de cheminements vers des écarts souvent pourvus d'un *cabanon* pour l'abri des outils, le stockage des récoltes et de courts séjours humains.

Les animaux sont relativement rares dans ce contexte car ils représentent une charge supplémentaire que ne compense pas forcément leur utilisation. Les attelages de trait n'ont pas leur place sur les étroits chemins de montagne, la charrue n'a pas sa place sur les courtes planches de culture, les bêtes de monte n'ont pas leur place pour des circulations peu fréquentes et à faible rayon. En définitive, outre les lapins et volailles, on ne trouve guère que le cochon que chaque famille s'efforce d'engraisser, un âne ou (plus rarement) un mulet pour les transports volumineux et quelques chèvres et brebis pour le laitage et la laine.

Epilogue

Un temps terrain d'étude pour les ethnologues, soucieux d'enregistrer un mode de vie traditionnel qu'ils voyaient disparaître à grand pas, le monde rural des Alpes méridionales n'a semble-t-il pas dit son dernier mot.

Décus de la société de consommation, amateurs de vie plus saine et « authentique », nostalgiques de rythmes plus naturels et nombreux amoureux de paysages élargis et changeants ont déjà retrouvé le chemin de la terre ancestrale. Ils favorisent la réappropriation des espaces et la redécouverte des anciens savoir-faire.

On peut espérer qu'à terme une société paysanne régénérée se développe dans les vallées et les massifs, revivifiant leurs antiques villages sur des bases saines.

Jean-Loup Fontana
Conservateur-conseil de Roudoule

LES CHEMINS DE FER DE PROVENCE ET L'HIVER : UNE CONTRAINTE OU UNE CHANCE ?

La ligne Nice – Digne des Chemins de fer de Provence, dont le tracé culmine à 1023 mètres d'altitude entre le tunnel de La Colle-Saint-Michel et la gare de Thorame-Haute, est soumise chaque hiver à la neige et au gel, dont les effets ont toujours représenté de fortes contraintes pour la circulation des trains.

Des débuts héroïques

A l'époque de la mise en service des premières sections du réseau de la compagnie du Sud, l'enneigement hivernal n'est pas encore trop gênant.

La ligne Nice – Meyrargues, ouverte par étapes entre 1888 et 1892, n'est pas exposée à des précipitations considérables, du fait de son tracé qui suit le pied des

Préalpes et ne culmine qu'à 413 mètres au col de Rognette. De même, la ligne Nice – Puget-Théniers atteint la cote de 407 mètres à son terminus et ne reçoit que de faibles couches de neige, bien que celle-ci puisse se manifester dès Le Chaudan, dans les gorges du Var.

Seule la section Digne – Saint-André, ouverte en 1891 et 92, représente un secteur sensible à l'enneigement.



Hiver 1909. – Train bloqué par la Neige entre la gare de Barrême et la halte de Gévaudan.

Edition Louis Gibert, à St-André-les-Alpes

Pendant les premières années d'exploitation de la section Digne – Saint-André, une abondante main d'œuvre était le seul moyen de déneigement disponible. En 1909, une locomotive 120 SACM attelée à un fourgon conduit une équipe de poseurs entre Barrême et Gévaudan. Photo Louis Gibert - collection José Banaudo

L'accès au tunnel de Moriez, point culminant de la ligne à plus de 920 mètres d'altitude, s'effectue côté Digne par une tranchée et côté Saint-André par une longue rampe en forêt.

Dès que des précipitations sont prévisibles, le chef de la 2^{ème} section du service de la Voie, basée à Digne, convoque les quatre équipes de poseurs réparties sur le parcours de sa compétence. Les trains, grâce à la masse élevée des locomotives, parviennent à passer tant que la couche de neige n'atteint pas une consistance et une épaisseur trop gênantes. Dans ce cas, les poseurs, équipés de pelles et de balais, doivent intervenir sur les points les plus critiques. Mais leur tâche ne s'arrête pas là : ils doivent déneiger les aiguilles des gares, déblayer les quais, curer les ornières des passages à niveau de la neige tassée qui peut y geler, casser les stalactites de glace qui pendent de la voûte de certains ponts et tunnels, nettoyer les fils de transmission des signaux qui, sinon, se retrouveraient bloqués. Il leur faut également allumer des braséros au pied des grues hydrauliques et maintenir en feu les « machines élévatoires »¹ car, en cas de gel de ces installations, les locomotives ne pourraient plus être ravitaillées en eau et le réseau serait rapidement paralysé...

Même si l'énoncé des « devoirs du poseur par temps de neige » prévoit qu'il soit disponible de nuit comme de jour, tant que les événements l'exigeront, les quelques dizaines d'hommes composant les brigades de la Voie sont insuffisantes pour assurer toutes ces tâches, surtout si les intempéries se prolongent ou sont suivies d'une période de grand gel. Dans ce cas, la compagnie embauche des « auxiliaires », travailleurs recrutés à la journée dans les villages de la ligne, parmi les paysans et ouvriers qui se retrouvent sans travail en hiver.

De sages précautions

Lorsque les Ponts et Chaussées des Basses-Alpes, sous la direction de l'ingénieur en chef Pierre Zürcher, reprennent les études de la section de ligne à achever, entre Puget-Théniers et Saint-André, ils font appel à l'expérience de Pierre Ferrié. Ingénieur en chef du service de la Voie de la compagnie du Sud, il avait procédé trente ans auparavant aux premiers relevés sur le terrain pour comparer les différents tracés possibles par La Colle-Saint-Michel, le col d'Allons ou celui de Toutes-Aures.

Dans une série de courriers, échangés en 1903-1904 entre l'administration des Ponts et Chaussées et l'ingénieur en chef Ferrié², celui-ci émet de sages propositions qui seront pour la plupart adoptées.

Se souvenant des difficultés exceptionnelles qu'il a rencontré entre 1866 et 1872 pendant la construction puis l'exploitation du chemin de fer Fell du Mont-Cenis, à plus de 2000 mètres d'altitude, la neige reste pour lui une préoccupation constante : « *L'on doit éviter les grandes tranchées aux abords des têtes (de tunnels), à cause des éboulements et des amoncellements de neige pendant les hivers neigeux (...). On n'a pas prévu de murettes garde-ballast indispensables dans ce pays accidenté et neigeux. Ne devrait-on pas prévoir quelques pare-neige en bois ?* »

Le déblaiement des voies s'effectue encore principalement à la pelle, avec de nombreux hommes. Ceux-ci sont souvent logés dans les villages, mais Ferrié insiste pour que des maisonnettes soient construites dans les zones éloignées des habitations, pour loger sur place des poseurs prêts à intervenir rapidement en cas d'intempéries : « *Je crois devoir insister particulièrement sur ces habitations dans un pays accidenté et dont les hivers sont de cinq mois.* »

C'est ainsi qu'au passage à niveau des Cornillons (actuel arrêt d'Agnerc), une maison cantonnière supplémentaire est bâtie. Trois sont implantées à Pont-de-Gueydan, une à Annot au quartier de Vers-la-Ville, une au Fugeret en contrebas de la gare, deux en aval de la gare de Méailles, une au lieu-dit La Rivière à la tête nord du tunnel de La Colle-Saint-Michel, trois au dessus de la gare de Thorame-Haute, deux à Branchail et deux aux Plan-des-Melles, sites isolés dans la forêt sur la rive gauche du Verdon, de part et d'autre de la gare d'Allons-Argens.

Toutes ces précautions s'avèreront très utiles, dès l'ouverture de la jonction entre Puget-Théniers et Saint-André.

De véritables moyens de déneigement

La ligne est prolongée de Puget-Théniers à Pont-de-Gueydan en 1907, puis de Pont-de-Gueydan à Annot l'année suivante. L'entreprise Orizet, qui réalise le chantier, est confrontée à la neige depuis plusieurs hivers.³

Malgré les efforts des poseurs, il arrive que l'importance des précipitations, leur durée ou leur répétition, entravent la circulation. Dans un courrier en date du 16 janvier 1909, l'ingénieur en chef de la Traction, Jacques Henry, explique à son homologue de la Voie, Pierre Ferrié : « *Nous n'avons eu jusqu'à présent que 20 centimètres de neige environ ; les trains ont circulé, avec du retard, il est vrai.* »



Locomotive équipée d'un chasse-neige devant la gare d'Entrevaux. Coll. privée, avec l'aimable autorisation de la commune d'Entrevaux.

Il présente donc, avec dessins à l'appui, un nouvel appareil chasse-neige « du type employé sur les machines de l'entreprise Orizet », dont il a fait réaliser trois exemplaires aux ateliers de Draguignan. Il s'agit d'une lame de tôle légèrement pliée en V, fixée sur une cornière elle-même boulonnée sur les chasse-pierres de la locomotive, à la place des « balais destinés à enlever la neige ». L'appareil pèse une centaine de kilos et peut être mis en place en une demi-heure sur une locomotive du type le plus récent et performant de la compagnie, les 230T SACM et Pinguely série 81 à 98.

Un ordre de service est édité en février 1909⁴ pour définir les conditions d'utilisation de ces lames chasse-neige. Entreposées au dépôt de Nice et dans les remises de Puget-Théniers et d'Annot, elles sont

mis en place sur les locomotives à la demande du service de la Voie « pendant le jour, dès que la couche de neige atteint 10 centimètres, et le soir, lorsque la neige continue de tomber avec persistance, quelle que soit son épaisseur ». Le chasse-neige est monté de préférence sur une locomotive de réserve, qui circule à 15 km/h haut-le-pied ou attelée avec un wagon couvert J pour le transport d'une équipe de poseurs. En cas de nécessité, il peut être installé sur une locomotive remorquant un train régulier. Dans ce cas, la vitesse est limitée à 10 km/h et « Pour gagner du temps, le chasse-neige ne doit être monté qu'au point à partir duquel il est utile, il est démonté dès qu'il n'est plus nécessaire. Les agents de l'exploitation et de la voie doivent aider le mécanicien à effectuer ce montage si leur concours est réclamé. » Par ailleurs, la circulation des machines

chasse-neige fait l'objet d'une procédure de circulation spéciale les assimilant aux trains de ballast, avec échange de dépêches télégraphiques entre les gares encadrant la section où elles sont engagées.

Ces mesures sont les bienvenues, mais la section Digne – Saint-André n'en bénéficie pas encore. Lors de ce même hiver 1909, les trains rencontrent de grandes difficultés dans la haute vallée de l'Asse, entre Barrême et le tunnel de Moriez, au point que l'exploitation doit être suspendue pendant quelques jours. La traction des trains n'est pas facilitée par le fait que le dépôt de Digne, parent pauvre de la puissante compagnie du Sud, ne dispose que de quatre locomotives type 120 construites par la SACM à Belfort, les n° 9 à 12, d'un modèle déjà ancien, peu puissantes et d'une masse adhérente réduite.

C'est l'achèvement de la ligne Nice – Digne, avec la jonction entre Annot et Saint-André, qui va permettre de disposer enfin de moyens efficaces sur l'ensemble du parcours. Un nouvel ordre de service est édité en décembre 1911⁵. Dix chasse-neige supplémentaires ont été réalisés par les ateliers, portant l'effectif à treize. En plus des cinq lames destinées aux locomotives 230T, quatre autres ont été livrées pour les machines « compound » 020+020T SACM, séries 13 à 18, 31 et 32. Ces lames sont dites « chasse-neige petit modèle », car quatre grandes étraves en tôle, dites « chasse-neige grand modèle » ont été fabriquées. Elles peuvent être montées à l'avant d'une locomotive 230T, 030 ou 120 dont la traverse de tête est spécialement munie de deux cornières verticales.

Il est prévu que la mise en alerte des services aura lieu dès que la couche de neige atteindra 5 centimètres et que, dès lors, les lames « petit modèle » seront embarquées à bord des fourgons des trains réguliers afin d'être mises en place en cas de besoin. Dès une épaisseur de 10 centimètres, une machine de réserve est allumée et équipée de l'étrave « grand modèle ». Ces dispositions seront complétées par deux annexes en février 1912 et février 1914^{6 et 7}. A cette époque, le réseau est bien équipé puisqu'ils dispose de trente-deux appareils chasse-neige, dont cinq étraves, répartis entre Nice, Colomars, Puget-Théniers, Annot, Saint-André et Digne, ainsi qu'à Draguignan, Barjols et Meyrargues sur la ligne du Central-Var.

La locomotive n° 11

Au lendemain de la première guerre mondiale, les conditions d'exploitation changent radicalement. Concurrencé par la route, le chemin de fer voit son

trafic diminuer dès les années 1920. Désormais, les locomotives des séries les plus récentes suffisent à assurer le trafic, et celles des types les plus anciens peuvent être affectées à des tâches secondaires. C'est dans ce contexte que la 120 SACM n° 11 du dépôt de Digne est détachée à la remise d'Annot pour assurer la réserve, les trains de travaux et de déneigement. Elle est équipée d'une étrave chasse-neige « grand modèle ». Sa position à Annot, au cœur du secteur le plus sensible aux chutes de neige, dans un dépôt disposant d'un agent de réserve, d'approvisionnements en eau et en charbon, ainsi que d'un pont tournant sur lequel on peut l'orienter en fonction des besoins, permet de réagir plus efficacement qu'en faisant appel à une machine basée à Nice ou à Digne.

Les cahiers « Historiques des machines », qui analysent mois par mois les parcours effectués par chaque locomotive de la compagnie, attestent de cette utilisation particulière. La « 11 » ne roule pratiquement plus que pendant les mois d'hiver : 108 km en décembre 1929, 296 km en janvier et février 1930, 248 km en décembre 1933, 112 km en janvier 1934, 22 km en janvier 1935... Après une longue période d'inactivité, elle réapparaît pendant l'été 1938, mais c'est pour jouer la vedette : elle participe en effet au tournage de deux films, « Gargousse » en juin et « Ernest le Rebelle » en août.

Passé ce bref moment de gloire, la 11 retrouve son étrave et assure à nouveau ses obscures missions chasse-neige. Elle parcourt 68 km en janvier 1939, 64 km en février 1941, 636 km en décembre 1942 et 56 km en janvier 1943. Après ces dernières prestations, l'état de la machine ne permet plus de l'utiliser et elle est acheminée aux ateliers de Draguignan pour récupérer son tender, en attendant sa vente à la ferraille. Pendant les dernières années de la traction vapeur, de 1944 à 1951, le déneigement est à nouveau assuré par les locomotives type 230T munies, en fonction des besoins, d'une lame petit modèle ou d'une grande étrave.

Quant à l'étrave de la 11, elle va connaître une destinée inattendue. Déposée sur la quai à charbon d'Annot, elle sera vendue à la scierie du Fugeret qui l'utilisera de nombreuses années pour déneiger sa cour, avant de l'offrir au Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence (GCEP). Elle est conservée aujourd'hui au dépôt du « Train des Pignes » à vapeur, à Puget-Théniers.

L'époque de la traction diesel

En mai 1951, la traction vapeur s'efface définitivement. Quatre nouvelles locomotives Brissonneau et Lotz à transmission électrique entrent en service, aux côtés

recherches



- Le chasse-neige TN 389 prêt au départ à Puget-Thénières le 13 février 1983, pour une première passe en direction d'Annot. Photo José Banaudo

- Le nouveau chasse-neige TN 433 à étrave variable Bialler en action au Fugeret, le 18 février 1983. Photo José Banaudo

- Démonstration de l'étrave variable Bialler montée sur la locomotive BB 1200 Henschel en gare d'Annot, le 2 février 2014. Photo José Banaudo

des autorails Renault présents dès avant la guerre. Leur conception ne permet pas de les équiper directement d'une étrave, aussi celle-ci doit être installée sur un

wagon spécialement aménagé, poussé par la machine. Les trois étraves « grand modèle » héritées de la traction vapeur sont récupérées par l'atelier des wagons de Nice, pour être montées sur des châssis d'anciens wagons tombereaux. Deux sont transformés les premiers au printemps 1951, suivis par un troisième à l'automne 1953. Chaque wagon chasse-neige est équipé d'une étrave, montée sur un cadre métallique fixé à l'extrémité du châssis. Celui-ci est lesté de coupons de rails, pour porter la masse du véhicule à 15 tonnes. Une articulation permet de maintenir l'étrave abaissée en position de travail, ou de la relever pour la basculer sur le plancher du wagon, en position d'acheminement. Pour faciliter cette manœuvre, d'abord effectuée à bras, un arceau muni d'une poulie supportant un câble sera mis en place afin de relever l'étrave au moyen d'un treuil à cliquet ou d'un « tire-fort ».

Les deux premiers chasse-neige sont basés à Digne et à Annot, le troisième étant garé sur la voie du quai militaire de La Tinée. Leur utilisation est réglementée par un nouveau document, signé en octobre 1953 par le directeur Edouard Robion⁸. Le chasse-neige est mis en marche « dès que la couche dépassera l'épaisseur générale de 14 cm et que la neige continuera à tomber en abondance, ou que, par sa qualité, la couche de neige devient un danger pour la circulation des trains ». De jour, il peut être poussés par les trains de marchandises. De nuit ou lorsque les circonstances l'exigent, il fait l'objet d'une circulation spéciale.

Un autre mesure est mise en œuvre pour lutter contre les effets de l'hiver. Certains tunnels, qui mettent en communication des bassins hydrographiques opposés, sont parcourus presque en permanence par d'assez forts courants d'air. Lorsque leur voûte présente des infiltrations d'eau, celle-ci gèle sous l'effet de l'air froid et forme des chandelles de glace qui peuvent atteindre un volume important. Il s'agit alors d'éliminer ces « stalactites », qui risquent d'endommager les pare-brise des autorails et des locomotives. Pendant longtemps, cette tâche a été assurée par des poseurs chargés de casser la glace au moyen de longues barres de fer. Mais avec la réduction des effectifs des équipes de la Voie, on décide de munir les deux plus longues galeries d'un dispositif de fermeture neutralisant le courant d'air aux heures les plus froides, entre la dernière circulation de la journée et la première du lendemain. La tête nord du tunnel de La Colle-Saint-Michel, côté vallée du Verdon, est équipée en 1966 d'une porte levante équilibrée par un contrepoids et manoeuvrée par un treuil. Le tunnel de Moriez reçoit en 1968 deux portes battantes en tôle, également à sa tête nord.

L'arrivée des nouveaux autorails CFD, à partir de 1971-72, entraîne quelques modifications dans les opérations de déneigement. Ces engins sont munis en permanence d'un soc chasse-pierre en tôle devant chaque bogie, dispositif qui s'avère efficace dans des couches de neige jusqu'à 10 ou 15 cm d'épaisseur. Pour faciliter le passage de ces autorails, dont les moteurs et la plupart des équipements techniques se trouvent sous le plancher, il est nécessaire de mieux dégager les parties basses du gabarit. L'étrave d'un chasse-neige est donc légèrement surbaissée pour nettoyer les abords des rails, et celle d'un autre est élargie pour éviter l'accumulation, de part et d'autre de la voie, de neige susceptible de geler et de gêner l'évacuation des couches suivantes.

Après la suppression du trafic marchandises en 1977, une locomotive est détachée durant la période critique en gare d'Annot, encadrée par deux chasse-neige et prête à partir dans la direction nécessaire. L'année suivante, des intempéries exceptionnelles viennent mettre à mal cette organisation. Du 11 janvier au 10 février 1978, des chutes de neige abondantes et répétées apportent des perturbations considérables. Malgré les moyens mis en œuvre, la ligne est totalement bloquée le 28 janvier, journée funeste où aucun train ne parvient à destination. Pour dégager la couche de neige de plus d'un mètre qui s'est accumulée, il faut faire appel au tractopelle de l'entreprise Cozzi qui intervient à plusieurs reprises de part et d'autre de la gare d'Annot. Alors que la situation semble redevenir normale, une avalanche ensevelit la voie sur une cinquantaine de mètres de long et près de 6 mètres de haut, dans un secteur difficile d'accès entre Méailles et Peyresq. Au cours de ces journées, les agents de tous les services se dépensent sans compter pour maintenir le passage des trains et assurer la sécurité des voyageurs⁹.

Lors de ces événements, on constate que la neige accumulée sur une grande hauteur de part et d'autre de la voie ne permet plus l'évacuation des couches suivantes. Il est donc décidé d'équiper le réseau d'une étrave à ouverture variable, construite par les Ets. Bialler à Briançon. Cette étrave est montée en 1982 sur un châssis de wagon tombereau, à l'arrière duquel est installée une cabine provenant de l'ancien autorail Billard 211 originaire du réseau du Vivarais. L'équipe d'accompagnement, qui y prend place, dispose de commandes hydro-pneumatiques qui actionnent l'ouverture des volets de l'étrave et règlent sa hauteur en fonction des obstacles éventuels.

Désormais le déneigement s'effectue avec un chasse-neige classique qui « fait la trace » dans le sens de la

montée (à partir de 1983 l'un d'eux reçoit à cet effet une étrave plus large et mieux profilée, récupérée elle aussi sur le réseau du Vivarais), puis le convoi redescend en poussant l'étrave réglable qui élargit le passage. Cette procédure s'avère très efficace, en particulier en janvier et février 1986 lorsqu'on enregistre 0,70 m de neige à Puget-Théniers, 1,20 m à Annot et près de 1,70 m au Fugeret¹⁰. Lors de ce dernier épisode neigeux remarquable du XX^{ème} siècle, le service sur la section centrale de la ligne parvient à être maintenu grâce aux autorails Renault ABH d'avant-guerre, qui montrent une fois encore leurs qualités de robustesse et d'adhérence.

Le principe du déneigement en deux passes, avec finition par l'étrave réglable à la descente, reste en vigueur de nos jours, avec toutefois une modification technique importante. A l'automne 2011, l'étrave réglable est déposée du wagon qui la portait. Une extrémité de la locomotive BB 1200 Henschel d'origine espagnole, affectée aux trains de travaux, est adaptée pour y monter directement l'étrave. Sa mise en place a lieu chaque automne, avec le portique des ateliers de Lingostière.

Les opérations de déneigement sont organisées par un nouveau document réglementaire, le « plan neige », rédigé en janvier 2010 et remis à jour en novembre 2012¹¹. La prévention y tient une large place, en tenant compte des alertes météorologiques de risque faible, limité ou fort. Le plan prévoit qu'un autorail peut circuler avec une épaisseur de neige d'une vingtaine de centimètres, ou une trentaine en unité multiple, les étraves chasse-neige devenant efficaces à partir d'une quinzaine de centimètres. Le document définit le matériel et le personnel à mettre en œuvre, l'outillage dont il doit être doté et les conditions de mise en circulation. « *Premier passage : le train chasse-neige circule en principe de Puget-Théniers à Saint-André ou sur un secteur plus important si nécessaire, étrave mobile fermée, pour faire la trace avec la lame fixe. (...) Deuxième passage : le chasse-neige circule en principe de Saint-André vers Puget-Théniers, étrave mobile en position de travail au plus large en fonction de l'encombrement du gabarit, étrave fixe remontée sur le wagon (position repos).* »

Les sports d'hiver

La neige constitue toujours une gêne pour la circulation des trains, mais elle peut parfois aussi s'avérer un atout pour le chemin de fer. Dans les années 1930, une station de sports d'hiver se crée sur la commune d'Allos, au lieu-dit La Foux, dans la direction du col d'Allos. La gare CP de Thorame-Haute n'est qu'à 34 kilomètres,

recherches

et les premiers skieurs commencent à se rendre sur les pistes du Haut Verdon par le train puis l'autocar. Pendant la guerre, le mouvement se poursuit et il faut parfois réserver dans certains trains des voitures pour cette clientèle, essentiellement jeune et sportive. Dès 1946, des autorails spéciaux sont mis en marche.

Dans la deuxième moitié des années 1950, la fréquentation de la station s'élargit. Comme les skieurs et leur encombrant matériel se font de plus en plus nombreux, la compagnie décide de mettre en route chaque dimanche d'hiver à leur intention un « Autorail des Neiges » Nice – Thorame-Haute. Sa première circulation a lieu le 13 décembre 1959.

Ce train, classé « facultatif 507 ^A », est assuré par un autorail Renault ABH et une remorque Billard, dont le compartiment fourgon accueille les skis. Quittant Nice à 6h05, il ne marque que trois arrêts à Saint-Martin-du-Var (croisement du train 12 ^A), La Vésubie et Annot (croisement du train 2 ^A). Ses passagers, débarqués à la gare de Thorame à 8h06, rejoignent La Foux-d'Allos par autocar. Pendant ce temps, l'autorail redescend haut-le-pied à Annot pour permettre à son équipage de déjeuner et de se reposer. Dans l'après-midi, il remonte à Thorame d'où il ramène ses passagers à Nice en fin de journée. Le train du retour, numéroté 508 ^A, ne prend pas de voyageurs supplémentaires et il n'apparaît donc pas sur les affiches et dépliants horaires.

La formule de l'« Autorail des Neiges » est reconduite tous les dimanches jusqu'au 24 avril 1960, et son succès va assurer sa pérennité pendant une vingtaine d'années.

En 1968, les Jeux Olympiques d'Hiver de Grenoble donnent l'occasion aux CP de se distinguer. Une relation rapide est mise en place du 6 au 18 février entre la capitale de la Côte d'Azur et celle du Dauphiné, selon l'horaire suivant : Nice 7h00, Digne 9h50 – 10h00, Grenoble à 13h03. Le retour est tout aussi rapide : Grenoble 17h55, Digne 21h00 – 21h05, Nice 23h55. L'autorail Renault ABH n°ZZ 3, affecté à ce service pendant deux semaines avec son conducteur titulaire, réalise des prouesses pour parcourir les 150 kilomètres du trajet en 2 heures 50.

Au service d'hiver 1968-69, le retour de l'« Autorail des Neiges » figure enfin sur les horaires et le temps de parcours est réduit à 1 heure 55 pour 95 kilomètres¹². A partir de l'hiver 1972-73, la marche est détendue en 2 heures 02 pour desservir tous les arrêts. Le billet est vendu à un tarif forfaitaire qui inclut le transport par le rail et la route de Nice à La Foux d'Allos et retour, ainsi



Dimanche à la Neige

LA FOUX D'ALLOS
par les
CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE
(AUTORAIL SPÉCIAL)

A partir du 13 Décembre 1970 et jusqu'au 4 Avril 1971

Forfait à 33 F. assurant | Le Transport Aller-Retour NICE-LA FOUX D'ALLOS
Les remontées mécaniques

IMP. ARNERA - VALLAURIS

Document publicitaire de l'« Autorail des Neiges » pour le service d'hiver 1970-1971. Collection José Banaudo

que l'accès aux pistes et aux remontées mécaniques de la station. Il offre également le stationnement gratuit d'une auto dans les emprises de la gare du Sud, à Nice. A côté de ce tarif de base, un second forfait est créé au service d'hiver 1975-76 : il permet de monter de Nice dès le samedi par un train régulier et de profiter de l'accès aux pistes pendant deux jours. L'hiver 1979-80 voit la circulation de l'« Autorail des Neiges » avancée plus tôt en saison, du 9 décembre au 6 avril, avec des temps de parcours allongés à 2 heures 10 à la montée et 2 heures 27 au retour. Un forfait ski est proposé au départ de Digne, avec emprunt du train 2 jusqu'à Thorame et retour au train 7.

Mais ces dernières adaptations ne parviennent pas à enrayer un déclin de la formule, qui subit désormais une forte concurrence. Au cours de la décennie écoulée, les stations de sports d'hiver plus proches du littoral, comme Valberg, Auron et Isola 2000, ont mené une politique commerciale attractive. A l'automne 1979, la réouverture de la ligne Nice – Coni a bénéficié d'un large impact médiatique et ouvert un débouché pratique vers la station piémontaise de Limone. Les améliorations constantes du réseau routier, au contraire de la ligne Nice – Digne où l'état de la voie impose des réductions de vitesse, rendent enfin l'accès aux stations plus rapide et économique. Car le tarif du forfait ski a suivi une forte inflation, passant de 33 francs en 1970 à 83 francs en 1980, ce qui peut paraître rédhibitoire pour une clientèle familiale.

Constatant la désaffection de ce service, en une période où les désaccords entre les collectivités responsables de la gestion des CP menacent périodiquement l'existence de la ligne, le train des skieurs ne circule plus à partir de l'hiver 1980-81. Le forfait ski pour une ou deux journées est néanmoins maintenu, avec possibilité d'accéder à Thorame-Haute par les trains réguliers depuis Nice

ou Digne. Dès l'hiver 1985-86, le forfait jusqu'alors limité aux samedis et dimanches est désormais valable n'importe quel jour de la semaine pendant la période d'ouverture de la station. L'année suivante, un forfait est également proposé pour accéder à la station de ski de fond ouverte sur les hauteurs d'Annot, mais celle-ci ne survivra pas à plusieurs hivers d'un enneigement trop irrégulier.

L'hiver 1988-89 marque le retour de l'« Autorail des Neiges » sous une nouvelle formule. Il circule désormais les samedis, dimanches et mercredis pendant les vacances scolaires de Noël, de février et de Pâques. Les tarifs sont abaissés de 143 à 131 francs pour le forfait d'un jour et de 185 à 177 francs pour deux jours. Un forfait particulier est proposé pour la station du Seigneur d'Allos, plus tournée vers la clientèle familiale. Le trajet en train s'effectue en 2 heures 06 à la montée et 2 heures 03 à la descente, avec un autorail CFD ou la récente rame Soulé. Les jours de forte affluence, le service peut être assuré par un locotracteur avec plusieurs voitures AT et un fourgon pour le transport des bagages et des skis, sur une marche détendue en conséquence.

Cette formule fonctionne pendant trois hivers, mais elle n'est plus reconduite en décembre 1991, date à laquelle on revient au forfait ski valable sur les trains réguliers. Les crues de l'automne 1994, qui interceptent la ligne pendant un an et demi, et les difficultés financières des stations du Val d'Allos vont mettre fin à l'offre combinée. De nos jours, un tarif spécial est toujours proposé pour se rendre en train puis en autocar de Nice ou Digne à Allos, Le Seigneur et La Foux, mais le forfait n'inclut plus les remontées mécaniques.

Pendant un bon quart de siècle, l'« Autorail des Neiges » a constitué le pendant hivernal, certes moins prestigieux, du célèbre « Alpes - Azur » qui assurait chaque été à Digne la correspondance de Genève. Et combien de petits Niçois qui ont découvert le ski, les Chemins de fer de Provence et le Haut Verdon à cette époque, gardent un souvenir impérissable des remorques bruyantes, cahotantes mais si conviviales de l'« Autorail des Neiges » !

José Banaudo

Notes

- 1 - Machine fixe à vapeur employée pour pomper l'eau dans une nappe phréatique et remplir un château d'eau. A Puget-Théniers, elle se trouvait à l'emplacement du faux puits décoratif de l'actuel buffet « L'Oustalet ».
- 2 - Correspondance conservée dans les archives du GECP.
- 3 - Du même auteur, *L'entreprise Orizet et la construction de la section Puget-Théniers - Saint-André* in *Nice - Digne 100 ans du Train des Pignes*, Puget-Rostang, Roudoule Ecomusée en Terre Gavote, 2011.
- 4 - *Ordre de service commun n° 55 VB : Service des machines chasse-neige*, février 1909.
- 5 - *Ordre de service commun n° 149 EX, 106 MT, 77 VB : Service des machines chasse-neige*, 13 décembre 1911.
- 6 - *1^{er} annexe à l'ordre de service commun n° 149 EX... etc*, 2 février 1912.
- 7 - *2^{ème} annexe à l'ordre de service commun n° 149 EX... etc*, 21 février 1914.
- 8 - *Ordre de service n° 32 : Chasse-neige*, 27 octobre 1953.
- 9 - Revue du GECP *Le Train du Sud* n° 4, mai 1978.
- 10 - Revue du GECP *Le Train du Sud* n° 29, 1986-1.
- 11 - *Instruction Exploitation EX001 : Plan neige*, V1 du 7 janvier 2010, V2 du 31 octobre 2012.
- 12 - De belles performances pour ces autorails d'avant-guerre, puisqu'à cause des multiples ralentissements imposés le long de la ligne, les temps de parcours actuels atteignent jusqu'à 3 heures 26 de Nice à Digne et 2 heures 20 de Nice à Thorame-Haute !

Bibliographie

Du même auteur :

- *La lutte contre la neige dans l'histoire de la ligne Nice - Digne*, in *Le Train du Sud* n° 7, Beausoleil, GECP, 1978.
- *Le siècle du Train des Pignes*, Breil-sur-Roya, Les Editions du Cabri, 1991.
- *Pierre Ferrié, bâtisseur du rail*, Puget-Théniers, GECP, 2011.
- *Sur les voies de l'Alpazur*, Breil-sur-Roya, Les Editions du Cabri, 2012.

Archives du Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence :

- Ordres de service et instructions SF puis CP.
- Dossiers d'historiques des machines SF puis CP.
- Dépliants horaires et documents publicitaires CP.
- Collection de la revue du GECP *Le Train du Sud*.

PLANTER DE LA LAVANDULA ANGUSTIFOLIA.

Depuis quelques années, Ange Maurin a entrepris la plantation de lavandula angustifolia sur le site de Bertrik. L'entreprise, n'a pas été aisée, mais elle a permis de remplir quelques alambics pour notre journée annuelle « Roudoule distille ». L'année dernière, nous avons eu la joie d'accueillir Maud Belmont (docteur en pharmacie), auteur d'une thèse intitulée *Lavandula angustifolia* M., *Lavandula latifolia* M., *Lavandula x intermedia* E. : Études botaniques, chimiques et thérapeutiques à l'université Joseph Fourier (Grenoble) soutenue en 2013. Maud Belmont y aborde notamment la culture de la lavande et nous a autorisés à reproduire un extrait de son mémoire.

La plantation de lavandula

Une plantation de lavande reste en place environ 10 ans. La parcelle se prépare un an avant la plantation et elle est en production à partir de la 2^e année. Les rendements optimum en huile essentielle sont obtenus entre la 4^e et la 6^e année. La succession sur une même parcelle de plusieurs plantations de lavande ou lavandin est néfaste pour l'état sanitaire des plants. Il est conseillé d'introduire sur un intervalle de 2 à 4 ans des cultures de rotation avec des légumineuses ou des céréales pour l'assolement¹.

Un champ spontané de lavande (appelé *champ de population*) comporte des individus différents en fonction des graines semées. La lavande spontanée a toujours existé sous trois couleurs : bleu, blanc et rose. Les lavandes blanche et rose ont autant de parfum sinon plus que la bleue et sont surtout utilisées pour la décoration. Les champs de population de *Lavandula angustifolia* sont une spécificité française².

Un champ de lavande clonale a des plants homogènes, de couleur uniforme à partir d'une sélection de l'individu le plus productif, le plus beau ou le plus parfumé. Chaque clone aura les mêmes évolutions végétatives et florales et représentera un chémotype défini par des profils chromatographiques même si des différences (dues à l'humidité, l'ensoleillement, le gel ou encore l'apport de l'agriculteur à sa parcelle) peuvent survenir³.

Il existe les variétés Maillette et Matheronne. Cette dernière donne une essence insoluble dans l'alcool et n'est donc pas utilisée par les parfumeurs. Cependant, mélangée à la Maillette en quantité raisonnable, elle permet d'augmenter sa qualité olfactive⁴.

Le semis se fait en mars-avril pour que la jeune plantule profite des jours longs et chauds. La ligne de plantation

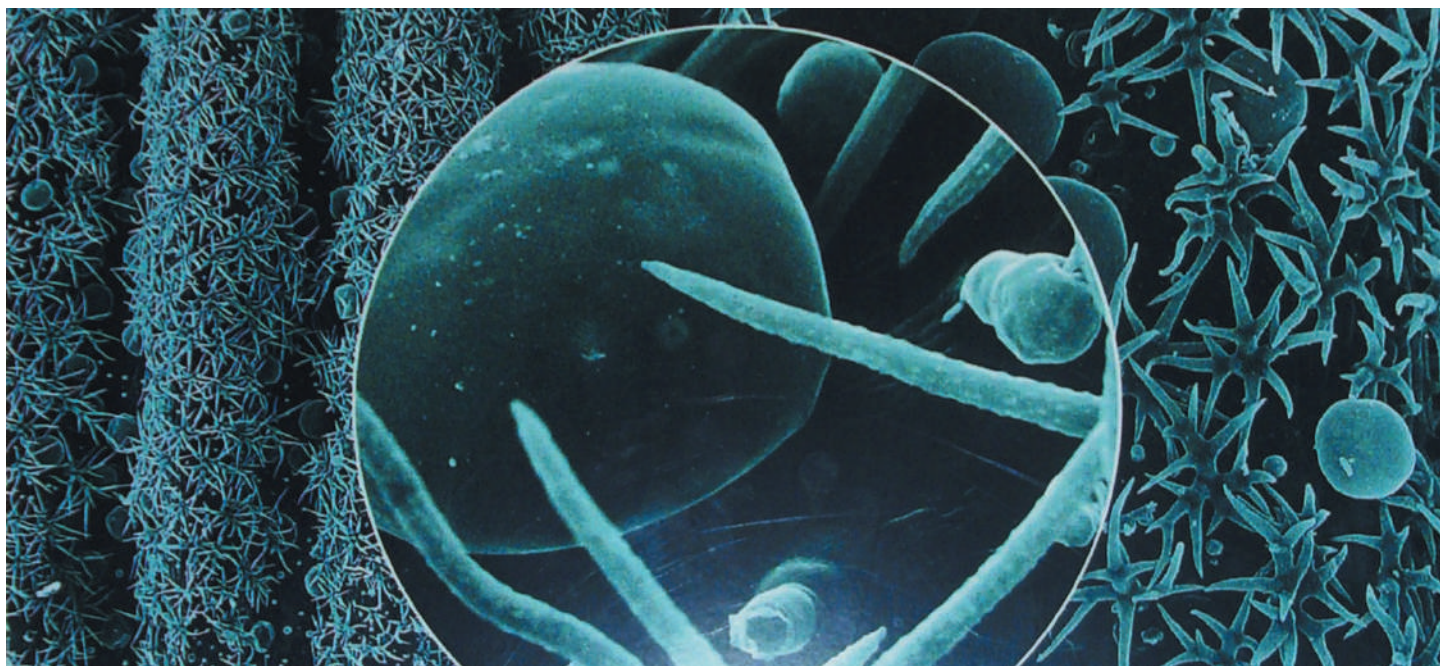
est préparée sur une largeur de 30 cm, ligne simple ou jumelée avec un interligne de 1,50 m. Les graines ne sont pas enterrées, le froid de l'hiver casse la coque de protection et les graines peuvent alors germer⁵.

Une autre technique utilisée est la multiplication végétative : sur une plantation âgée de 2 à 4 ans pour *L. angustifolia* et de 6 à 8 ans pour *L. latifolia*. En hiver, les boutures sont prélevées et le plant, racine nue ou en motte, est placé dans un trou, racine pendante, enterré jusqu'au collet ou à la première ramification. La terre est ensuite légèrement tassée. Le bouturage est utilisé chez les lavandes clonales, fertiles, et les lavandins, hybrides stériles, pour conserver les qualités de certains clones (rendement en essence, meilleure résistance et adaptation aux terrains) à partir d'une population hétérogène⁶.

En 2002, la densité des plants est de 3850 hectares de lavande fine et 16274 de lavandin, répartis sur 502 exploitations pour la lavande fine et 1740 pour le lavandin. Il existe entre 100 et 200 espèces cultivées de lavandin.

La nature du sol influence la culture de Lavandula

La lavande est une plante extrêmement sèche qui aime avoir les pieds au sec une fois adulte. Elle a un processus spécifique lui permettant de stocker toute son eau dans des microbilles se trouvant dans chaque petite graine. Ce stockage commence aux premières chaleurs de l'année, début mai, correspondant à l'apparition des premières fleurs. Ensuite, la plante se met en *stand by*, ne produisant plus de fleurs durant le mois de mai (mois changeant avec des gelées ou des pluies). Puis, de juin à août, la lavande élabore le maximum d'huile essentielle et stocke l'eau au fur et à mesure que la chaleur s'amplifie. En fonction de la sécheresse, elle crée de grandes réserves d'eau à partir de la rosée



Poils tecteurs du calice et glandes sécrétrices de *Lavandula angustifolia* (clichés de microscopie électronique du Laboratoire de Biotechnologies Végétales Université Jean Monet Saint-Etienne).

matinale. Si on l'arrose toutes les semaines, le système est contrecarré et la plante sera très belle sur le plan végétatif mais avec de petites fleurs⁷.

Dans le calice où elles abondent (le calice est constitué de sépales qui ont un rôle protecteur de la corolle - l'ensemble des pétales - , le calice est souvent vert et est très visible lorsque la fleur est encore en bouton ou en éclosion), les cellules sécrétrices sont regroupées dans les creux des sillons, petits duvets protégeant les réserves d'eau du soleil. Un épais feutrage de poils tecteurs recouvre les côtes pour ralentir l'évaporation (voir photo). L'huile tapisse la membrane des cellules sécrétrices pour servir de bouclier anti UV. La plante ne perd donc jamais une goutte d'eau même par grosse chaleur et elle est cultivée sans arrosage, tout au plus après semis ou repiquage. Comme ce sont des plantes robustes, elles peuvent tolérer les chaleurs intenses, le vent et le gel⁸.

Lavandula spica résiste mieux à la sécheresse mais est plus sensible au froid que *L. angustifolia*.

La terre est en friche pour assurer la pénétration des pluies et des racines en profondeur et maximaliser la capacité de réservoir en eau du sol. Des binages sont réalisés en avril au départ de la végétation, en juin avant la floraison, en septembre pour préparer les sols aux fumures de l'hiver : P/K/Ca/Mg/B suivant l'analyse de la terre. Ils aèrent les sols et détruisent les mauvaises herbes. Une quantité limitée d'engrais est nécessaire pour développer des lavandes riches en huiles essentielles. Trop d'engrais aboutirait à la production

d'un feuillage excessif au détriment de la production d'huile essentielle. La lavande semble tolérante quant à la nature chimique du sol mais il est préférable de ne pas avoir un sol calcaire à plus de 120 % de calcaire actif ou un sol acide à pH < 4,3. Les sols en pente à pH 7-7,5 sont à privilégier. En hiver, il est préférable que le sol ne gèle pas. L'origine des essences étant les glucides formés lors de la photosynthèse, l'altitude et une forte insolation sont importantes. Les plantes par leur port et la réduction de leur feuillage, laissent le terrain qu'elles occupent exposé au soleil. La minéralisation de l'azote contenu dans les matières organiques du sol est d'autant plus rapide que le sol est soumis à l'insolation. Il en résulte que la culture des lavandes conduit à une diminution de la richesse du sol et à une baisse de fertilité qui correspond à une diminution de la productivité des plants⁹.

Influence du butinage des abeilles¹⁰

C'est à la pollinisation croisée qu'on doit l'apparition du lavandin. Le sens du croisement est *L. latifolia* x *L. angustifolia* car le cycle végétatif des lavandes vraies s'arrête en été.

Le butinage permet :

- une augmentation de rendement en essence (jusqu'à 10%),
- un flétrissement rapide de la corolle,
- un arrêt de sécrétion nectarifère (économie de 250 g sucre qui servira à la formation des essences). Les sucres proviennent des réserves

recherches

du tissu nectarifère et la concentration du nectar baisse au fur et à mesure que les réserves s'épuisent. La fleur se fane 48 heures après l'épanouissement de la corolle. La distillation a lieu quand les abeilles ne butinent plus, cela signifie que la floraison est terminée. Les abeilles butinent la lavande car c'est une plante très mellifère. De couleur claire et d'un goût agréable, le miel possède notamment des vertus désinfectantes pour la gorge.

Protection phytosanitaire de *Lavandula*

Le dépérissement à phytoplasme de *Lavandula* est dû à une bactérie responsable de cette maladie : le phytoplasme du Stolbur dont l'insecte vecteur principal est la cicadelle¹¹ (*Hyalesthes obsoletus*), petite cigale d'une taille de 1 mm (voir photo).

Le phytoplasme du Stolbur est une bactérie sans paroi cellulaire, ne pouvant pas survivre en dehors d'un être vivant (on parle de parasite obligatoire). Elle passe du tube digestif de l'insecte à ses glandes salivaires et sera transmise d'un plant de lavande à l'autre lors des piqûres d'alimentation de la cicadelle. La plante atteinte s'assèche et meurt¹².



Cicadelle *Hyalesthes obsoletus* ; Signoret, 1865. Photo Michael F. Schönitzer, Zoologische Staatssammlung München (ZSM), coll. ZSM.

La lutte directe n'est pas possible : les antibiotiques sont réservés à la médecine humaine et les larves sont intouchables par un insecticide classique car elles vivent en profondeur dans le sol. Pour l'instant la lutte est indirecte en utilisant des variétés sélectionnées pour leur tolérance au dépérissement et des plants sains, certifiés indemnes de tout pathogène. En effet, le bouturage de plants peut propager cette bactérie à grande échelle car certains plants peuvent être porteurs de phytoplasme et être en période d'incubation¹³

(symptômes non exprimés).

Depuis quatre ans, le phytoplasme du Stolbur décime 70 % des cultures de lavande fine et commence à s'attaquer au lavandin. Cependant, le climat maussade de l'été 2011 a provoqué une importante mortalité des cicadelles. Le seul moyen de lutte est la rotation des cultures afin d'interrompre le cycle des cicadelles.

Maud Belmont

Notes

¹ Distillerie Bleu Provence, Nyons, juillet 2012.

² GILLY G. Les plantes à parfum et huiles essentielles de Grasse. Botanique, culture, chimie, production et marché. Ed. L'Harmattan, 1997, 428 pp.
http://www.futura-sciences.com/fr/doc/t/geographie/r/provence-alpes-cote-dazur/d/regionpaca-decouverte-de-la-lavande_261/c3/221/p1/#.UbgUsLyRjSI.email (dernière consultation : 5 mars 2013).

³ BARBIER E. Quelques facteurs de la productivité quantitative et qualitative des essences chez les lavandes. Thèse Station expérimentale d'agrumiculture, Centre de recherches agronomiques d'Algérie. Paris, 1962, 5 : 265-379.

⁴ Distillerie Bleu Provence, Nyons, juillet 2012.

⁵ Cf. GILLY G.

⁶ Cf. GILLY G.

⁷ Distillerie Bleu Provence, Nyons, juillet 2012.

⁸ Cf. GILLY G.

BARBIER E. Quelques facteurs de la productivité quantitative et qualitative des essences chez les lavandes. Thèse Station expérimentale d'agrumiculture, Centre de recherches agronomiques d'Algérie. Paris, 1962, 5 : 265-379.

⁹ Cf. BARBIER E

¹⁰ Cf. BARBIER E

Musée de la Lavande, Coustellet, août 2012.

¹¹ <http://www.criepam.fr/index.php> (dernière consultation : 10 janvier 2013).

¹² DEYSSON G. Labiées in Organisation et classification des plantes vasculaires – Systématique. Tome II. Ed. CDU et CEDES, Paris, 1979, 453-9.

¹³ Cf. GILLY G.

MON COUTEAU EN CULOTTE COURTE.

FABRIQUER BÂTONS, SIFFLETS ET AUTRES JOUETS.

Lorsque j'étais gamin, trois quart de siècle en arrière, nous allions à l'école avec la blouse grise ou noire réglementaire et obligatoire. Pour nos parents, la rentrée scolaire était un passage difficile, car en plus du vêtement, il fallait aussi payer tous les manuels scolaires. Ajouté à tout le reste cela représentait une grosse dépense d'autant plus importante que les enfants étaient nombreux¹...

Les classes, étaient déjà mixtes, mais souvent dans les cours de récréation filles et garçons étaient séparés. Nos jeux étaient très différents et nous, les garçons, étions assez éloignés des préoccupations des filles.

Tout comme aujourd'hui les écoliers rêvent d'avoir un téléphone mobile, nous rêvions d'avoir au fond de la poche de nos culottes courtes (*short* n'était pas encore inscrit au vocabulaire) un couteau² !

Mais ce n'était pas une mince affaire ! Nous étions riches lorsque nous avions quelques sous³ en poche. Mais pour un couteau il fallait quelques francs !... Les plus riches arboraient des canifs multi lames qui souvent coupaient très mal. Nous autres, fils de bergers ou de paysans nous nous contentions d'un simple couteau pliant, mais si possible un Opinel ou un Pradel !

Il fallait aussi apprendre à les affûter. Les meules étaient très rares et nous avions souvent recours aux pierres gréseuses, les *savèu*⁴ sur lesquels nous frottions nos lames pour les aiguïser, puis pour affiler le tranchant, quelque morceau d'une pierre à faux cassée que nous avions soigneusement récupéré⁵.

Toujours retenus par une chaînette, ou au moins une ficelle pour éviter de les perdre, de nos couteaux bien affûtés dépendait la réussite de tout ce que nous voulions couper, tailler ou fabriquer...
Mais quoi donc ?...

Tailler les crayons?

Le taille-crayon faisait encore partie des gadgets onéreux et même si les couteaux mettaient parfois à mal les crayons, certains d'entre nous devenaient vite des artistes du crayon bien taillé !

Couper des bâtons?

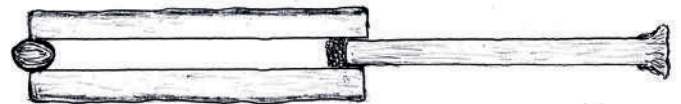
Tout un art ! Hormis le vulgaire bâton coupé à la hâte pour garder les chèvres, nécessité de bien observer et repérer dans les taillis le rejeton bien droit destiné à devenir une œuvre personnelle ; nœuds arasés, écorce enlevée ou

découpée en une spirale dessinant un serpent ; et si tout s'y prêtait, des essais de sculpture en relief.

D'autres bâtons plus longs et flexibles plus quelques bouts d'une bonne ficelle devenaient des arcs ; d'où ensuite, la recherche de baguettes fines et droites pour confectionner les flèches.

Le Petadou ou « pétoire »?

C'est une petite canonnière en bois de sureau⁶ frais. Pour le canon on coupait un morceau droit sans nœud, d'un empan de long, puis on creusait sa grosse moelle centrale jusqu'à obtenir un trou régulier un peu plus gros qu'un crayon. Il fallait ensuite préparer le piston, tige de bois ajustée, couissant bien dans le canon. C'était prêt !

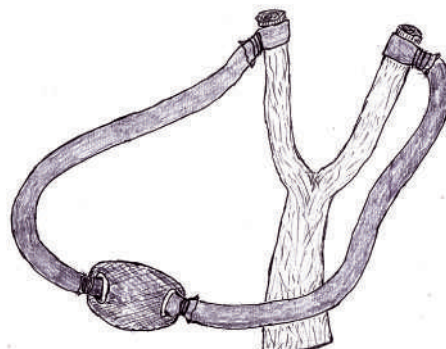


Dessin R. Fournier

Pour charger la pétoire on coinçait un projectile⁷ fermant bien l'extrémité du canon; ensuite une boulette de papier mâché pour assurer l'étanchéité de la tête du piston positionné dans la base du canon. En poussant énergiquement le piston, la pression de l'air propulsait le projectile en « pétant », un peu comme un bouchon de vin mousseux !

Pour le tir, ou... la chasse ?

La « fronde », c'est ainsi qu'on nommait le lance pierres à élastiques. Lorsque nous avions la chance d'obtenir un morceau de chambre à air de voiture (elles étaient encore très rares et roulaient fort peu) nous mettions toute notre application pour découper deux lanières d'un doigt de large. Il ne restait qu'à couper et préparer une poignée fourchue et lier une lanière sur chaque branche. Les deux autres extrémités des lanières reliées par une pièce de cuir découpée dans les vestiges d'un vieux godillot.



Dessin R. Fournier

recherches

La guerre venait d'éclater avec son cortège de restrictions ; et nous étions les plus heureux lorsque nous réussissions à ramener un merle ou une pie !...

Pour le travail, le couteau !

Partir au travail sans couteau donne un peu l'impression de partir les mains nues. Il y a tant d'occasions où le couteau est utile !

Dans nos montagnes et nos collines les pistes carrossables n'existaient pratiquement pas et les transports se faisaient essentiellement à dos d'ânes ou de mulets par des chemins souvent difficiles. Même étant encore tout jeune, il n'était pas rare qu'on nous confie la bête chargée pour l'accompagner tandis que les adultes restaient pour continuer à travailler. Un peu plus grands, dès la fin de l'école primaire, il arrivait que nous assurions seuls certains transports avec les bêtes, tels le charroi du bois de chauffage ou du charbon de bois⁸. Mais nous avons reçu une consigne : « *Si la bête s'accroche et tombe et que tu ne peux pas défaire la sangle du bât, tu sors ton couteau et tu la coupes !...* »

Il fallait surtout sauver la bête !

En bons muletiers on devait toujours avoir un couteau dans la poche !

Et les mauvais tours ?

Au-delà des entailles et coupures liées aux maladresses de l'apprentissage, le couteau servait parfois à faire des bêtises...

Ainsi les petits malins qui voulaient se régaler d'un melon ou d'une pastèque, les essayaient à *la tasto*⁹ en découpant un petit cube dans le fruit. S'il n'était pas au point, le petit cube était soigneusement remis dans son trou avant d'en essayer un autre... mais sans jamais penser qu'ensuite le fruit pourrirait !

Au village¹⁰ coulait un vallon sur la roche où l'eau a creusé de grands trous dans lesquels nous allions patauger. Tout près de l'eau, sur une petite terrasse de terre, Charles¹¹, un tout brave homme avait planté un *cougourdié*¹² qui étalait ses larges feuilles sur plusieurs mètres au bord du vallon.

Un beau jour où nous étions une bande de gamins à jouer dans ce vallon, ne nous est-il pas venu à l'idée de faire des trompettes avec des feuilles de courge !... et comme cela ne marche pas à tous les coups, il faut recommencer... A quelques feuilles chacun, en un rien de temps le *cougourdié* avait été dépouillé !

Le lendemain quand il est venu pour arroser ses courges et voyant le désastre, le Père Charles levait les bras au ciel en se lamentant : « *Ma vi vi Boun Diou ! Ma vi vi Boun Diou ! ...* »

Bien entendu aucun de nous n'est allé se vanter de cet exploit, mais j'en ai toujours gardé, par la suite, un souvenir amer, surtout, quand plus grand, j'ai réalisé que la production de courges avait dû être sérieusement compromise !

Les musiques

Faire une trompe de courge ? Pas compliqué ! On coupe une belle feuille de courge avec toute sa longue queue creuse (son pétiole) et on découpe le limbe et les nervures au plus près du nœud central sans l'abîmer. Reste à fendre par le milieu le haut du pétiole, les deux lèvres¹³ s'écartent un peu et il n'y a plus qu'à souffler plus ou moins fort. Précaution : ne pas fendre trop long au début, on peut toujours fendre un peu plus si besoin. C'est amusant, mais cela peut être très fâcheux pour la courge et pour le jardinier !

On peut faire la même chose avec tout autre tige ou pétiole creux, comme par exemple la tige d'une fleur de pissenlit, surtout si l'on possède d'adroits petits doigts !



Photo C. Hacquart

Des sifflets ?

Avec ses gros entre-nœuds creux, la canne de Provence¹⁴ nous offre un matériau varié et abondant. On peut en faire toutes sortes de sifflets, depuis celui tout simple taillé en quelques coups de canif pour amuser un gamin jusqu'à la flûte de Pan, aux fifres ou aux flûtes à bec. Du fait de la grande diversité des entre nœuds de la canne il est difficile de fabriquer un instrument parfait. On en voit sur les marchés qui n'en ont que l'apparence ; mais il en existe quelques exemplaires d'excellente qualité, jalousement gardés par leurs détenteurs.

Des mirlitons ?

En Mai - Juin, lorsque les jeunes cannes sont en pleine croissance, on choisit un entre-nœud un peu long et déjà assez ferme. L'intérieur est tapissé par une très fine membrane translucide. Il s'agit d'enlever sur une longueur d'au moins 4 cm de fines lamelles de bois jusqu'à parvenir

à décoller la dernière épaisseur de la fine membrane intérieure qui doit demeurer intacte. C'est cette membrane qui va vibrer lorsqu'on fredonnera un air.

Avec un bon couteau et après quelques essais on y arrive très bien. On pratique ensuite une autre ouverture similaire sans membrane qui sera placée devant la bouche ; sans oublier qu'une extrémité doit être ouverte afin d'éviter que le peu d'air qui risque d'être insufflé en fredonnant fasse se déchirer la fine membrane.

Et lorsque nous n'arrivions pas à nos fins, il ne nous restait qu'à aller quémander une feuille de papier à cigarette...



Dessin R. Fournier

Le cornet magique ?

A la même époque, chez la canne, comme chez la plupart des graminées en pleine croissance, les jeunes feuilles sont enroulées sur elles mêmes en cornet. Après avoir arraché un cornet, sectionné la partie trop tendre à la base et extrait les cornets des plus jeunes feuilles intérieures, il ne reste plus qu'à souffler dans le cornet extérieur restant. Pour sortir, l'air gonfle légèrement les enroulements et fait vibrer le bord extérieur en s'échappant.

D'autres instruments ?

Les « recettes » ne manquaient pas et l'imagination y était ! Des sifflets avec des noyaux d'abricots percés des deux cotés, avec des cupules de glands ou des coquilles de colimaçons. Une feuille d'iris tendue entre les pouces accolés et vibrant sous le souffle. Des tentatives pour jouer du clairon avec une embouchure improvisée, un bout de tuyau et éventuellement un entonnoir à l'autre bout... Essais de sonorités de « cloches » ou de « gongs » en frappant sur divers objets, soc de charrue, barre à mines, lames de faux, ... toujours suspendus ou soutenus au plus près de leur centre de gravité.

Nous n'avions ni téléphones mobiles, ni « PS4 », ni « DS3D »¹⁵, mais tout était bon pour s'exercer, expérimenter ou inventer !

C'était peut être un avantage ! ? ...

« Rêver d'avoir un couteau était aussi le désir d'avoir son propre outil ; et déjà l'envie de pouvoir commencer à « créer » avec ses mains et avec son esprit. »

Robert Fournier

Bibliographie

Il existe de nombreux écrits sur le sujet. Des considérations intéressantes dans :

- L'Homme, l'Animal et la Musique.
 - L'homme, le Végétal et la Musique.
- FAMDT Editions.

Notes

- 1 - La campagne de cueillette de la lavande durant l'été était souvent la ressource attendue pour faire face aux dépenses de la rentrée scolaire.
- 2 - A l'époque, un canif ou un couteau de poche n'étaient pas considérés comme étant une « arme dangereuse » et « prohibée » !
- 3 - Pièces de monnaie de nickel percées d'un trou central. Un sou = 5 centimes. Pièces de un sou, 2 sous et 5 sous. Pour dire : « Un franc », on disait souvent « 20 sous » ; Pour 2 francs, « quarante sous » et pour 5 francs, « 100 sous ».
- 4 - On peut trouver dans le lit des rivières des galets de grès que l'eau a polis et décapés en surface, mettant à nu les grains de silice, ce qui permet de les bien choisir.
- 5 - Savoir affûter les outils était un élément primordial du savoir faire de base.
- Plus tard, dans les années 1980..., ayant été amenés à enseigner l'art de la greffe à de jeunes apprentis, il nous fallait consacrer plusieurs séances pour leur apprendre à affûter et à manier un greffoir... avec le rouleau de sparadrap tout près ! La plupart d'entre eux n'ayant jamais eu en mains un couteau qui « coupe » vraiment ...
- 6 - Le Sureau noir (*Sambucus nigra* L.), médicinal. Dans les talus et endroits frais.
- 7 - Pour ce faire le fruit du Laurier sauce (*Laurus nobilis* L.) et celui du micocoulier (*Celtis australis* L.), tous deux ressemblant à une petite olive, convenaient parfaitement, ainsi que les petits glands.
- 8 - A l'époque, l'essence étant rare, la plupart des véhicules fonctionnaient avec des gazogènes utilisant du charbon de bois ; ou avec des « Gazobois », surtout les bus et camions, et qui utilisaient de toutes petites bûchettes de bois. Parallèlement à l'important bûcheronnage du moment, il y avait un gros travail de transport muletier pour amener le bois et le charbon jusqu'en bord de route.
- 9 - « A la tasto » : en goûtant.
- 10 - Tourrettes-sur-Loup.
- 11 - Charles Musso, bûcheron-charbonnier de son état, était plus souvent auprès de sa charbonnière qu'il fallait surveiller jour et nuit qu'au village. Son épouse, Lucie, était une maîtresse femme et un peu la « sage-femme » du village. Elle a fait naître deux de mes frères.
- 12- Cougourdié : Plant ou groupe de plants de courges. Une courge est une *cougourdo* ou *coucourdo* tandis qu'une courgette est un *cougourdoun*.
- 13 - Ces deux lèvres fonctionnent de la même manière que les anches doubles du hautbois ou du basson.
- 14 - La tige de la canne de Provence (*Arundo donax* L.) est en fait un « chaume » géant, similaire à celui de la plupart des autres graminées.
- 15 - Jeux/gadgets électroniques, très en vogue chez les adolescents d'aujourd'hui.

vie de l'association

aujourd'hui, des aviateurs de 14-18, de Puget-Théniers au Moyen-âge ou de l'architecture rurale.

Venus du soleil levant

Début octobre, une délégation japonaise, conduite par Ken Takata, professeur d'éducation environnementale à l'université de Tsuru, au pied du Mont Fuji, nous a fait l'honneur d'une visite prolongée sur plusieurs jours. La région riche en eau du Mont Fuji a poussé une association en 1989 à créer un écomusée, aujourd'hui présidé par M. Takata. Une amie expatriée à Nice a endossé le précieux rôle d'interprète pendant ces quelques jours d'échanges et de partage sur notre territoire.



Les commémorations du centenaire de la Grande Guerre

L'implication de Roudoule dans les commémorations du centenaire de la Grande Guerre a été importante durant l'année 2014 et se poursuit pour l'année à venir.

Plusieurs conférences ont attiré un large public des Alpes-Maritimes à l'Ubaye :

« *Il y a cent ans, le début de la Grande guerre* » et « *Les monuments aux Morts* » (J.-L. Fontana)

« *La mobilisation à Guillaumes* » (C. Graille)

« *Le XV^e corps au mois d'août 1914* » et « *Des voies et des chemins pour 1914* » (P. Thomassin)

Des recherches sur les poilus figurant sur les monuments aux Morts des communes de Puget-Théniers et d'Annot ont été transmises aux élus. C'est ainsi qu'ils ont pu, lors des commémorations, évoquer le parcours de ces soldats dévoués à la Patrie.

Plusieurs articles ont été publiés dans les journaux de l'Ecomusée. L'étude du carnet de Guerre et la correspondance appartenant à Joseph Geay, affecté au 112^e RI va se poursuivre. Olivier Gaget, auteur de deux ouvrages sur les soldats de ce régiment (*Un officier du XV^e corps. Carnets de route et lettres de guerre de Marcel Rostin (1914-1916)* et *Les poilus juifs d'un régiment provençal*) a manifesté son intérêt pour ces articles.

Nous avons également participé au cycle d'émissions de Radio Verdon dédiées à la Grande Guerre.

Un Écomusée et des bénévoles

Chaque adhérent contribue à la vie de l'Écomusée, mais on doit souligner l'œuvre de certains. Que seraient les réserves et l'inventaire des collections sans l'aide de Victor et Katy Werny ? Que serait la ferme de Bertrik, sans l'investissement d'Ange Maurin et de Robert Fournier ? Que serait l'Écomusée sans l'implication de James Vard venu entretenir les collections de l'atelier de charronnage ? Ou encore sans Antony Albano, toujours soucieux de nous trouver une « pépite » pour enrichir nos expositions ? Rejoignez-les et, comme eux, devenez des ambassadeurs actifs de Roudoule.

Avec les médias

L'Ecomusée a contribué à la valorisation patrimoniale du territoire par le biais d'émissions de télévision :

« *Chronique du Sud* :

Le fleuve Var, un torrent fougueux » (France 3)

Trois chroniques culturelles sur Azur TV (toujours visibles, voir liens depuis notre site internet) :

« *Votre histoire* » sur l'église paroissiale de Puget-Théniers puis sur l'Action enchaînée de Maillol à Puget-Théniers ;

« *Suivez-le guide* » sur nos expositions à Puget-Rostang.

La revue *Pays des Alpes-Maritimes* donne à lire de précieux articles de synthèse sur nos dernières expositions et publications. Enfin, la revue *L'Alpe*, grâce à Jean-Loup Fontana, ne manque pas de nous faire figurer dans son agenda.



L'inauguration à Valberg de l'exposition « *Vivre la montagne en hiver* » installée en décembre 2014 jusqu'en avril 2015. Ici le 3 janvier 2015 en présence de Charles-Ange Ginésy, Patrice Deméocq et Jean-Loup Fontana.

IN MEMORIAM.

Chers adhérents,

Ayons une pensée reconnaissante à nos amis qui nous ont quittés cette dernière année, des militants pour que vive et progresse notre Ecomusée :

Monique Baud, épouse de Gilbert Baud, notre architecte conseil,

Thérèse Lombard, notre doyenne de 101 ans,

Jean-Paul Moret, de Léouvé (La Croix-sur-Roudoule),

Pierre Gavazzi, tailleur de pierre et sculpteur d'Annot qui nous a laissé pour la ferme de Bertrik un caillou qui par la magie de ses mains fut transformé en fontaine. Quel message ?...

Gilbert Laugier, maire honoraire de Puget-Théniers, humaniste, homme d'action et de conviction. Il fut une parole forte pour le Pays de la Roudoule. Tu étais des nôtres Gilbert, tu as poussé la « charrette Ecomusée ». Un engagement sans faille, avec un but : l'avenir de ce pays. L'Ecomusée, pour toi, devait être un outil essentiel de développement. Merci !

Jean-Michel Dulucq, jeune prêtre, tu es arrivé en Roudoule en 1964. Tu as participé dès le début à l'ensemencement de l'Espérance lors de la création de l'association « Les Amis de la Roudoule » en 1966 avec quelques utopistes comme Zoé David ou le colonel Gobillot... 1986, le blé a germé, nous nous transformons en écomusée. Etape importante, tu étais là ! 1994, nous avons fêté l'obtention du label « Musée de France ». 2006, rencontre à Puget-Rostang avec la Fédération des Ecomusées et Musées de Sociétés et 62 structures adhérentes présentes. Tu étais encore là à côté de la sculpture « Le passeur de lumière » (Jean-Pierre Augier) qui en esprit te ressemble si bien, toi le sage, le visionnaire, passeur de lumière ! Ta vocation première !

Je voudrais pour terminer répandre quelques phrases écrites par toi pour un article que nous devons publier dans notre journal en 2006 (tu étais alors membre du conseil d'administration et vice-président de l'Ecomusée).

Ange Maurin

De l'héritage à la transmission

Il y a quarante ans, les quelques jeunes hommes et femmes qui se réunissaient pour fonder l'Association des Amis de la Roudoule étaient en possession d'un héritage fragile. L'exode rural maintenait sa courbe qui n'avait jamais cessé de décliner depuis la grande hémorragie de 1914-1918. Les derniers paysans vieillissaient et la terre, par ses restanques abandonnées, donnait l'image d'une vie qui s'en va. Hériter d'une terre ou d'une maison à Puget-Rostang tenait plus du souvenir que d'un capital pour vivre.



Héritage, le mot porte en lui la marque de la mort. On hérite d'un bien à la mort de son propriétaire et la fidélité requiert que l'héritier le conserve, le protège et le préserve. Les biens et les objets ont alors la couleur du souvenir et de la mémoire. Il y a de la noblesse à préserver l'héritage, car ceux qui nous l'ont transmis l'ont constitué pour nous, souhaitant au fond d'eux-mêmes que, par là, nos vies soient meilleures que la leur.

Le véritable but de l'héritage sera alors de transmettre un art de vivre que chaque génération doit s'approprier et traduire dans les gestes d'aujourd'hui, pour poursuivre le développement de l'humanité. Transmettre, c'est révéler aux générations qui se suivent cet art de vivre dont l'idéal ne trouve sa source que dans l'amour.

C'est déjà ce message que nous cherchions, ambition un peu folle d'une association comme la nôtre.

agenda

NOS JOURNÉES

« *Fête de l'Ecomusée* », Inauguration de la nouvelle exposition « Vivre la montagne en hiver », repas, conférence, animations enfants avec des jeux anciens.

Vendredi 1^{er} mai

> Puget-Rostang

« *Nuit des étoiles* », avec Paul Barbier de Reille

Vendredi 17 juillet

> Plateau de Dina (accès par Rigaud)

« *Roudoule distille !* », distillation de la lavande

Mercredi 12 août

> Puget-Rostang, ferme de Bertrik

« *Cougourdo* », connaissance et usages des courges

Dimanche 11 octobre

> Puget-Rostang, ferme de Bertrik

NOS VISITES

« *Journée du Patrimoine de Pays* »

« Le Moyen-âge encore présent » : Visite des vestiges de fortifications dans l'Estéron de Gilette à Gars.

Samedi 20 juin

> Gilette, place de la mairie, 9h00

« *Journées européennes du patrimoine* »

Arts et métiers

Samedi 12 et dimanche 13 septembre

NOS CONFÉRENCES (d'autres dates fixées dans l'année)

« *Vivre la montagne en hiver* » par Philippe Thomassin

Jeudi 19 mars à 18h00

> Puget-Théniers, médiathèque

« *L'émigration temporaire dans la haute Tinée* »

par Guy Estadiou

Vendredi 1^{er} mai à 15h00

> Puget-Rostang, salle des fêtes

« *Gypseries des résidences aristocratiques* »

par Jean-Loup Fontana

Dimanche 12 juillet à 15h30

> Val-de-Chalvagne

« *René Chambe, aviateur en 14-18* »

par Emmanuel de Vachon

Jeudi 16 juillet à 21h00

> Annot, place du Coulet

« *La Provence orientale au Moyen-âge* »

par Philippe Thomassin

Jeudi 23 juillet à 21h00

> Entrevaux, parvis de la cathédrale

« *René Chambe, aviateur en 14-18* »

par Emmanuel de Vachon

Jeudi 30 juillet à 21h00

> Villars-sur-Var, Maison du Poilu

« *Vivre la montagne en hiver* » par Philippe Thomassin

Jeudi 6 août à 21h00

> Annot, place du Coulet

« *Entrevaux au temps de Vauban* » par Philippe Thomassin

Jeudi 13 août à 21h00

> Entrevaux, parvis de la cathédrale

« *La mobilisation à Guillaumes* » par Christian Graille

Jeudi 27 août à 18h00 (sous réserve)

> Villars-sur-Var, Maison du Poilu

NOS EXPOSITIONS ITINÉRANTES

« *Vivre la montagne en hiver* »

Jusqu'au 27 avril 2015

> Valberg, Office du tourisme

« *Se soigner en montagne* »

5 avril – 1^{er} novembre

> Entrevaux

« *Au cœur des Alpes, Utrecht* »

Avril – Septembre

> Jausiers

« *Travailler aux champs* »

1^{er} Juillet – 31 août

> Colmars-les-Alpes, fort de Savoie

« *Des plantes et des hommes dans le Mercantour* »

1^{er} Juillet – 31 août

> Barcelonnette, Musée de la Vallée/
Parc National du Mercantour

« *Histoires de Frontières* »

Juillet – Août

> Daluis

« *Nice-Digne, 100 ans du Train des Pignes* »

1^{er} juillet – 31 août

> Annot, Musée Regain

ENTREVAUX & GUILLAUMES AU TEMPS DE VAUBAN

Fin XVI^e et début XVII^e siècle, le *commissaire général des fortifications* Vauban s'intéresse aux cas de Guillaumes et d'Entrevaux afin d'opposer au duc de Savoie une ligne fortifiée efficace.

P. Thomassin, Edition Roudoule, écomusée en terre gavotte, juillet 2014.

68 p., illustrations couleurs, 21x21 cm. 10 €.



PUGET SE RACONTE - TOPOGUIDE

Parcours pédestre de visite en 18 étapes.

Coédition Roudoule / Association Culturelle du Pays Pugétois, août 2014.

32 p., illustrations couleurs, A5, 5 €.



A PARAÎTRE en 2015 !

VIVRE LA MONTAGNE EN HIVER

Catalogue de l'exposition.

DES PLANTES & DES HOMMES DANS LE MERCANTOUR

Enquête sur les connaissances et usages des plantes.

E. Bain & P. Thomassin, Roudoule, écomusée en terre gavotte, Puget-Rostang, juin 2013.

216 p., illustrations couleurs, 21x21 cm. 25 €.

AU CŒUR DES ALPES : UTRECHT

Tricentenaire du Traité d'Utrecht. 1713-2013.

Actes du colloque de septembre 2013.

Coédition Roudoule, Sabença de la Valeia, janvier 2013.

248 p., 47 illustrations couleurs, 21x21 cm. 22 €.

NICE-DIGNE, 100 ANS DU TRAIN DES PIGNES

L'histoire de la ligne de sa construction à nos jours.

Roudoule, écomusée en terre gavotte, Puget-Rostang, juin 2011.

80 p., 40 illustrations N&B, 21x21 cm. 15 €.

HISTOIRES D'UNE FRONTIÈRE

150 ans de l'annexion du comté de Nice à la France.

Actes du Colloque de Puget-Théniers 2009.

Coédition ROUDOULE, AMONT, ADTRB, mai 2010.

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

ARTISTES EN CHEMIN

Les artistes de passage qui ont empreint notre région.

Roudoule, écomusée en terre gavotte, mai 2009.

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

LA ROUTE DES GRANDES ALPES

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

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 2008.

156 p., 90 illustrations en N&B dont 25 en pleine page et 8 en couleurs, 21x21 cm. 18 €.

20 ANS ET MAINTENANT

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

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 2006,

89 p., bi-couleur, 21x21 cm. 15 €

AU FIL DE L'EAU

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

Serre Editeur / Ecomusée du Pays de la Roudoule. Mai 2001,

21x21 cm. 15 €.

HISTOIRE DU PAYS DE LA ROUDOULE

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

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mars 1994.

71 pages, 40 illustrations N&B, 21x21 cm. 9 €.

LE FACTEUR RURAL DU PAYS DE LA ROUDOULE

La mémoire d'un pays où l'échange avait tout son sens.

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mars 1993.

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

LES PEINTRES PRIMITIFS NIÇOIS

Guide de visite des peintures des XV^e et XVI^e siècles dans l'arrière-pays niçois et en Ligurie occidentale.

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

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

LE SENTIER DES SENTEURS, SECRETS DE LA NATURE

Ferme de Bertrik. Parcours entre nature et poésie.

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

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

Ecomusée du Pays de la Roudoule, mai 2000.

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

ETUDE LINGUISTIQUE : LA TOPONYMIE DU PAYS DE LA ROUDOULE

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

Tiré à part, 36 pages, A4. 2 €.

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

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

Tiré à part, 33 pages, A4. 2 €.

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

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

Tiré à part, 33 pages, A4. 2 €.

LES RECETTES DE TANTE FINE

Suite de six livrets de recettes.

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

LE JOURNAL DE L'ECOMUSÉE

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

> Retrouvez le bon de commande et les sommaires détaillés sur notre site internet www.roudoule.fr/editions

adhérer à l'écomusée

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

ROUDOULE, écomusée en terre gavotte est un équipement culturel essentiel sur le territoire des Alpes-Maritimes. Seul Musée de France implanté dans le haut pays, il se consacre à valoriser l'ensemble de ce patrimoine des Alpes du Sud à travers des expositions, des publications, des conférences, des animations, des visites guidées et des interventions en milieu scolaire.

Roudoule intervient aussi auprès des collectivités locales pour concevoir et accompagner leurs projets de mise en valeur du patrimoine.

Pour maintenir ces missions indispensables dans le haut pays, l'Ecomusée a besoin de votre soutien car en adhérant à l'Ecomusée :

- vous apportez les ressources complémentaires nécessaires à la pleine réalisation de notre action culturelle auprès des écoles et des villages de nos montagnes ;
- vous témoignez de votre attachement au développement culturel du territoire ;
- vous confirmez qu'il est possible de faire vivre un établissement culturel de qualité en terre gavotte.

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

- **66 % de votre cotisation est déductible de vos impôts** selon l'article 200 du Code Général des Impôts après remise d'un reçu fiscal en début 2015 (déduction limitée à 20% de vos revenus imposables) ;
- vous bénéficiez de l'**entrée gratuite à la Maison de l'Ecomusée** et de **tarifs préférentiels** à certaines de nos manifestations, de **15% de réduction sur les éditions de l'Ecomusée**, du **journal annuel** et de **deux entrées gratuites** à l'Ecomusée à faire profiter à vos amis ou votre famille (ci-dessous).

Vous êtes **chef d'entreprise** ?

Avez-vous pensé au **mécénat** ? Dans un partenariat privilégié avec l'Ecomusée, 60% de la valeur de vos dons en nature, en compétence ou financiers sont déductibles (art. 238b du CGI). N'hésitez pas à nous contacter pour mettre au point cette collaboration.

J'adhère ou je renouvelle mon adhésion à l'Ecomusée en 2015

Coupon détachable à nous retourner

ROUDOULE
écomusée en terre gavotte ■

	En nous versant...	Vous déduisez...	Cela vous coûte...
<input type="checkbox"/> une personne : 70€ déductibles ou 25€	70 €	46,20 €	23,80 €
<input type="checkbox"/> couple : 100€ déductibles ou 35€	100 €	66 €	34 €
<input type="checkbox"/> famille : 130€ déductibles ou 45€	130 €	85,80 €	44,20 €
<input type="checkbox"/> bienfaiteur : 160€ déductibles ou 55€	160 €	105,60 €	54,40 €
<input type="checkbox"/> donateur : je fais un don global de €			

Nom : Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville : Pays :

E-mail : Tél./Mobile :

Profession (facultatif) :

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

Date

Signature

Coupon détachable à conserver

Contremarque valable pour
2 ENTRÉES GRATUITES
aux expositions de l'Ecomusée à Puget-Rostang

Fin de validité : mars 2016
Journal de l'Ecomusée n° 34 - 2015



ROUDOULE

écomusée en terre gavotte 

Journal de l'Ecomusée n° 34 – mars 2015
Edition de l'Ecomusée du Pays de la Roudoule
Musée associatif loi 1901 créé en 1986
et déclaré d'intérêt général.

Placette de l'Europe – 06260 PUGET-ROSTANG
04 93 05 13 25 – ecomusee.roudoule@wanadoo.fr

www.roudoule.fr

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

ROUDOULE écomusée en terre gavotte
est un musée contrôlé labellisé :



est financé par :



est membre de :

