

SAVOIRS DU PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERDON



COURRIER SCIENTIFIQUE

DRAGUIGNAN-VERDON LIENS D'HISTOIRES LIENS DE CŒUR

COURRIER SCIENTIFIQUE HORS-SÉRIE

N°5 SEPT. 2017



Ville de Draguignan



Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Partenaire principal



Parc
naturel
régional
du Verdon
Une autre vie s'invente ici



COURRIER SCIENTIFIQUE **HORS-SÉRIE**
DU PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERDON
N°5 SEPT. 2017

PUBLICATIONS PRÉCÉDENTES

Numéros du *Courrier scientifique*

- 2006, 1^{er} numéro du *Courrier scientifique*
- 2011, 2^e numéro du *Courrier scientifique*
- 2015, 3^e numéro du *Courrier scientifique*

Numéros hors-série

- 2008, *L'Outarde canepetière, espèce remarquable du Parc naturel régional du Verdon*
- 2010, *Riez, de la cité antique au diocèse médiéval*
- 2011, *1851, Un soulèvement pour la République*
- 2015, *Trajectoires de migrants et transhumants du Verdon*



Richard Strambio, Maire de Draguignan et Bernard Clap, Président du Parc naturel régional du Verdon, dans le cadre du partenariat entre la ville de Draguignan et le Parc (Suzanne Gioanni, Parc naturel régional du Verdon, 2016)



ÉDITO

Draguignan, comme porte ouverte du Parc naturel régional du Verdon, c'est une décision qui a pu surprendre, et pourtant ! Pourtant, les relations entre les Parcs naturels régionaux et les villes existent depuis la création des Parcs en 1967, ces territoires étant alors souvent considérés au début comme les poumons verts des villes. Cela reste d'actualité sous l'angle espace de loisirs, de découverte, d'accès à la nature et aux sites naturels. Mais depuis, cette vision et les relations se sont étoffées autour de nouveaux enjeux et vers plus de réciprocité, de solidarité en lien avec l'évolution de l'espace rural plus attractif et des villes plus saturées, et le besoin de développer des échanges. Entre temps, les différentes réformes ont vu les villes s'organiser au sein des agglomérations, dont certaines ont une partie de leur territoire sur des périmètres de Parcs.

Le territoire du Parc naturel régional du Verdon n'échappe pas à ce constat. Comme de nombreux territoires ruraux, il a construit au fil des siècles des relations complexes avec ses villes voisines, dont la ville de Draguignan. Ce *Courrier scientifique* a pour but de mettre en valeur l'ancienneté et la quantité des relations entre cet espace rural et la cité varoise.

Depuis, l'époque romaine, un réseau routier fonctionne et relie ces territoires. Des marchandises, des hommes y ont circulé de tout temps et continuent de les emprunter. Des témoignages illustrent ces assertions. En effet, cet ouvrage nous invite à sillonner les anciennes voies de circulation, romaines et médiévales, et à revivre les relations entre les Gavots et Provençaux sur la transhumance, les migrations, le parler, et les foires. Il nous amène également à aborder les moments de conflits des XIX^e et XX^e siècles pour comprendre les relations entre l'ancienne préfecture du Var et le secteur du Verdon, comme zone de refuge, de repli et de résistance. Enfin, c'est un éclairage plus récent et social qui sera apporté sur l'arrivée du tourisme en évoquant les premières sorties-excursions depuis la ville.

Dans cette volonté de faire vivre des liens culturels et actuels, nous avons souhaité illustrer nos propos par des portraits d'habitants qui, par leur projet de vie, travail, ou liens familiaux, vivent pleinement cette relation entre le Verdon et Draguignan.

Il était important aujourd'hui de connaître ce passé, de s'y appuyer pour développer ces relations qui n'ont rien d'artificielles, de renouer et amplifier ce qui nous unit, cité varoise et territoire du Verdon, entre liens culturels, espaces de loisirs, bassin de vie et d'emploi.

Bernard Clap, Président du Parc naturel régional du Verdon

Richard Strambio, Maire de Draguignan



SOMMAIRE

PROMENADE SUR LA VOIE ROMAINE DE DRAGUIGNAN À RIEZ,
par Charles Clairici.....page 6

LA ROUTE COMMERCIALE DRAGUIGNAN - CASTELLANE AU MOYEN-ÂGE,
par Régis Fabre et Marcel Jean page 10

EN MARCHANT POUR LA BÒNA,
par Frédéric Negrel.....page 16

TRAJECTOIRE DE VIE : MARION VERA, LA VIE ENTRE TRIGANCE ET DRAGUIGNAN,
par Marion Vera et Élodie Masson.....page 22

ENTRE TERRITOIRES DU VERDON ET DRACÉNIÉ, LES CHEMINS DE LA RÉSISTANCE ET DE LA LIBÉRATION,
par Jean-Marie Guillon.....page 26

RETOUR AUX RACINES DRACÉNOISES DU PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERDON (1903-1949),
par Mathieu Leborgne.....page 32

TRAJECTOIRE DE VIE : JEAN-PAUL GOLÉ,
par Robert Lionspage 48



PROMENADE SUR LA VOIE ROMAINE, DE DRAGUIGNAN À RIEZ



La ville de Draguignan doit-elle sa naissance à la route qui traversait ses terres dans l'Antiquité ? Peut-être ?

De la grande voie romaine qui raccordait l'Italie à l'Espagne (voie Aurélienne), parcourant l'arrière littoral varois, se détachait une voie secondaire aux environs du Muy, en direction de Riez. Cette voie traversait le quartier de Valbourgès¹, où un milliaire fut

découvert. Elle passait à Trans, puis atteignait le bassin dracénois, longeant sans doute la lisière de la colline du Malmont, pour s'acheminer sur les quartiers actuels des Salles et du Dragon.

Cette voie a déjà donné lieu à des controverses. Seule la prospection sur le terrain, sur un parcours de 36 kilomètres, a permis de dresser une carte. Celle-ci, après de nouvelles recherches, devra être complétée pour en préciser la localisation, d'une part à proximité du Muy et d'autre part entre Sainte-Croix et Riez.

On peut néanmoins noter qu'à ce jour, aucune donnée précise ne nous autorise à établir dans quelle mesure la voie romaine a suivi une piste protohistorique.

MOTS CLÉS : VOIE ROMAINE, DRAGUIGNAN, RIEZ, AMPUS, BORNE MILLIAIRE

UNE VOIE SECONDAIRE DEPUIS LE BASSIN DRACÉNOIS

Entre la chapelle N.-D. de Valaury² et Draguignan, la voie se superpose avec l'ancien chemin de La Motte. Dans l'environnement proche de cette route antique, de nombreux vestiges gallo-romains ont été découverts : deux tombes en bâtière à Trans, des restes de *villae* aux quartiers de Sainte-Anne, des Tours et Billette³.

La voie semble avoir longé les pentes de la colline du Malmont, elle fut mentionnée dans divers documents comme « chemin de Riez ». Aucun vestige archéologique n'atteste avec précision le tracé de cette route sur la commune de Draguignan. Certains ont supposé qu'il existait, sous la rue de Trans (anciennement « rue droite »), la base même de la voie romaine. Mais, lors de travaux de voirie (1978), l'entreprise de terrassement qui creusait une profonde tranchée pour y poser une conduite d'eau en fonte, fut suivie, lors de ces travaux, par une surveillance archéologique. Rien ne démontra aux archéologues, qui examinaient attentivement la terre exhumée, la moindre trace d'une voie antique.

La voie se poursuit ensuite au quartier des Salles⁴, où un nombre conséquent de tombes romaines fut découvert à proximité de la chapelle médiévale. Ensuite, elle se dirige vers le quartier du Dragon⁵, au pied du château médiéval et la chapelle Saint-Michel. Au quartier du Dragon, fut découverte une borne milliaire portant le chiffre XXI relevé jadis par l'archiviste du Var, Frédéric Mireur. Cette route est décrite et dessinée sur un remarquable document connu sous le nom de « table de Peutinger ». Cette carte est une copie médiévale d'une carte d'itinéraires du réseau routier de l'Empire romain du III^e siècle apr. J.-C. Elle fut découverte à Worms en Allemagne à la fin du XV^e siècle, puis remise en 1508 à un antiquaire d'Augsbourg, Conrad Peutinger, d'où découle son nom.

La table de Peutinger positionne dans le bassin dracénois un relais de chevaux, ou *mutatio*, nommé : *Anteae* ou *Anteis*. Cela se justifierait effectivement par sa position fonctionnelle : une étape essentielle avant de franchir la Nartuby, et surtout gravir la colline qui mène à Ampus.

GRAVIR LA COLLINE ET S'EN ALLER JUSQU'À RIEZ

Actuellement, on n'a toujours pas localisé ce relais d'*Anteis* dans le bassin dracénois. Peu de vestiges témoignent de cette voie romaine, si ce n'est une culée de pont située sous le cours d'eau de la Nartuby en aval du domaine de la Granégone. Ce pont, de facture romaine, fut reconstruit en 1475, mais emporté par une crue en 1827. Plus loin, la voie longe, en parallèle et en contrebas, la route d'Ampus, dépasse



Tombe gallo-romaine. Trans-en-Provence (Charles Clairici 2002)



Voie romaine Ampus. Le Bosquet (Charles Clairici 2002)



le village médiéval de Reynier, où elle mesure 2 mètres de large, pour atteindre le quartier de Gypières⁶.



Voie romaine Ampus, Gypières (Charles Clairici 2002)

La voie passe ensuite aux quartiers de la Grange rimade, d'Olves et à la Bastide Ravel⁷. On retrouve ensuite son tracé jusqu'à Vérignon, où la route passe près des ruines de la chapelle Sainte-Marie-de-Villehaute, mentionnée dès le XI^e siècle. Par la suite, la route atteint le quartier Saint-Barthélemy proche de Bauduen, puis franchit le Verdon sur un pont aujourd'hui englouti dans le lac dont il ne reste qu'une culée, côté Sainte-Croix. Cette voie se raccorde par la suite à Riez par un tracé non encore repéré à ce jour.

LES VESTIGES LE LONG DE CETTE VOIE

On peut signaler, dans le secteur d'Ampus, le village perché et fortifié (*oppidum*) des Clapouires, qui domine la vallée encaissée de la Nartuby. Mais aussi au quartier de la Colle⁸, s'élèvent un dolmen ruiné, les restes d'une chapelle dédiée à saint Éloi, et ceux d'un oratoire sur les abords même de la voie romaine.

Deux vestiges, signalés par Peiresc et repris par l'abbé Thedenat dans sa publication de 1886, attestent que sur le passage de la voie existaient au vallon de Gypières⁹ des restes d'un pont et un milliaire de Tibère.

Cette borne est tombée au fond du vallon et s'est brisée en deux morceaux. De récentes prospections n'ont pas permis de découvrir cette borne brisée.

Plusieurs bornes milliaires jalonnaient cette route de Fréjus à Riez dont les distances étaient comptées depuis Fréjus. Quelques bornes furent découvertes, tout particulièrement à Draguignan, où fut trouvé au XIX^e siècle un fragment de milliaire actuellement exposé au musée des beaux-arts.

Une autre borne fut aussi déplacée au XIX^e siècle et orne actuellement les abords de la chapelle de Notre-Dame de Spéluque dans la commune d'Ampus. Mais certaines ont disparu, notamment celle du quartier de Gypières, signalée par Nicolas Peiresc puis par Henri Segond, la décrivant comme : « une borne quadrangulaire tombée au bas du vallon et s'étant brisée en deux, elle portait l'indication XXV ».

Ce milliaire a dû tomber non loin de son emplacement primitif, car le lieu où il se trouvait est exactement distant de 10 milles (14,8 kilomètres) de la borne XXXV de Vérignon encore en place.



Toutefois, entre deux quartiers d'Ampus : le Bosquet¹⁰ et la Grange rimade¹¹, la voie romaine est bien conservée. Construite en remblai, elle est large de 6 m et bordée de deux petits murs appareillés de grosses pierres larges de 0,80 m, hauts de 0,50 m. Dans la côte de la colline Sainte-Anne (Ampus), la route est taillée sur le flanc du coteau et soutenue par un muret en pierre sèche.

À ce jour, de tels vestiges encore visibles témoignent de l'entretien et du grand usage de cette voie durant plusieurs siècles.

VERS LA NAISSANCE DE LA CITÉ DU DRAGON ?

Pendant l'Antiquité, cette route amena dans la vallée de la Nartuby un gentilice (nom propre de la *gens* romaine) nommé *Draconius*. Ce dernier y fonda un domaine foncier, *Dragonianum*.

Plus tard, la légende nous rapporte l'exécution du terrible Dragon (*Draco* en latin) par saint Hermentaire.

On peut alors comprendre comment fut possible le rapprochement du Dragon (*Draco*) au nom de Draguignan qui en aurait tiré son origine.

Charles Clairici,
Société d'études scientifiques et
archéologiques de Draguignan et du Var

BIBLIOGRAPHIE

- POUPE, Edmond, MIREUR Frédéric. *Petite Histoire de Draguignan*, Imprimerie Latil Frères, 1911.
- BRUN, Jean-Pierre, BORREANI, Marc. *Carte archéologique de la Gaule, le Var*, 83/1, Paris, 1999.
- BOYER, Raymond. *Draguignan 2000 ans d'histoire*, Édition de l'aube, 2001.
- SEGOND, Henri. Borne trouvée à Ampus, *Bulletin de la Société d'Études*, Tome XIX- 1892-1893.
- BOYER, Raymond, AUBERT, Georges, FÉVRIER, Paul-Albert. *Histoire Locale* 4^e Année N 9- 1952.
- THEDENAT, L'Abbé. *Statistique du Var*, Année 1886.

⁶ Commune d'Ampus - ⁷ Commune d'Ampus - ⁸ Commune d'Ampus - ⁹ Commune de Draguignan.

¹⁰ Commune d'Ampus - ¹¹ Commune d'Ampus.



LA ROUTE COMMERCIALE DRAGUIGNAN-CASTELLANE AU MOYEN-ÂGE



À partir du XIII^e siècle, lorsque l'on quittait la cité comtale de Draguignan en direction du nord-est du territoire, on empruntait la route de Grasse, l'une des grandes voies de communication de l'Europe médiévale, sur quelques centaines de mètres.

À hauteur du quartier « en dessus ville », on bifurquait sur la gauche en direction de Castellane : cet axe routier secondaire constituait une pénétrante commerciale importante vers la Haute-Provence et le Verdon.

Les relations économiques entre ces deux villes subsistèrent pendant tout le Moyen-Âge, malgré les différences topographiques liées au relief d'un pays montagneux coupé par des vallées profondes. La voie franchissait les six grandes montagnes qui s'élèvent entre Draguignan et Castellane, avec des pentes d'une telle raideur que tout le commerce s'effectuait avec des bêtes de somme¹.

MOTS CLÉS : CHEMIN, COL, FOIRE, ITINÉRAIRE, HOSTELLERIE, LOGIS, MARCHAND, MULET, SEL, TRANSPORT, VOIE

Photo : troupeau dans les gorges du Verdon (Annie Robert)

¹ Cet itinéraire remonterait, selon certains historiens, à l'époque des incursions sarrasines. Par la voie Castellane-Comps-sur-Artuby-Draguignan, les pirates auraient ramené butins et captifs jusqu'au littoral, d'où partaient des navires en direction de l'Afrique du Nord et des Baléares.

² À proximité de ce carrefour, on trouve encore de nos jours les vestiges d'un *pausadou*, sorte d'enclos en pierres sèches situé dans une cuvette et destiné au parage des troupeaux en transhumance.

³ Précieuse pour abreuver les troupeaux et les bêtes de somme. Au XVI^e siècle, une dispute éclata en ce lieu entre des muletiers et les riverains de la source.

⁴ En 1319, ce lieudit jouxte le chemin de Castellane – Arch. des B. du Rhône B820.

⁵ Le *castrum* ruiné de Lagarde date du XIII^e siècle. Depuis la crête rocheuse, il contrôlait le trafic entre Draguignan, Châteaudouble, Figanières et Montferrat.

L'ITINÉRAIRE

Dès les premiers contreforts du Malmont, le chemin quittait la direction de Figanières² pour se diriger par la source des Raillollets³ sur le quartier des Salettes, qui portait au XIV^e siècle le nom de Puy de Baile⁴. Après le col des Salettes ou de la Cassade, on traversait la plaine sous l'ancien château de la Garde⁵. La voie débouchait au col de Saint-André (chapelle disparue), descendait sur la Bégude (ancienne auberge) et parvenait au logis du Plan. Après le *castrum* de Baudron⁶ et le village de Montferrat, l'itinéraire traversant le plan de Canjuers (aujourd'hui camp militaire) se prolongeait vers la rivière Artuby qu'il franchissait sur le Pont-Vieux. Au hameau de Saint-Bayon⁷, le chemin de Castellane croisait celui d'Entrevaux à Aups. Après Saint-Bayon se trouvait l'hospitalité de la Madeleine⁸. Délaissant le village de Comps-sur-Artuby, un peu à l'écart sur une butte rocheuse, la voie poursuivait son cheminement vers le nord. Les lieux-dits Verjon et Villegrasse permettaient d'atteindre le hameau de Jabron. Après Aronas et le Collet de Malherbe, le chemin enjambait la rivière de Jabron sur le pont de l'Evescat, à l'intersection des trois communes de Comps-sur-Artuby, de Brenon et du Bourguet. Après les Taillades, les maisons du Bourguet⁹ encadraient de part et d'autre l'assiette de la voie. À peu de distance du village apparaissait la belle chapelle romane de Sainte-Anne, probablement d'origine templière. L'itinéraire se poursuivait par le plateau isolé de Saint-Thyrs¹⁰. Outre la chapelle et son clocher particulier, se situait à proximité une hôtellerie¹¹.

Le chemin dévalait ensuite les spectaculaires gorges du torrent de Rayaup, avec un dénivelé de 200 mètres, pour parvenir sur les bords du Verdon au pont du Roc de Castellane¹².

LA VITALITÉ COMMERCIALE

Nous savons que, par Draguignan, le grand commerce international s'effectuait d'Est en Ouest sur l'axe routier Nice-Aix vers la vallée du Rhône. Cependant le carrefour dracénois permettait des relations et des échanges régionaux importants, notamment depuis les villes côtières jusqu'au haut pays provençal. En dépit de leur caractère essentiellement rural, Draguignan et Castellane multipliaient la commercialisation de leurs ressources respectives : le transport du sel nécessaire aux troupeaux, depuis le littoral jusqu'à Castellane. À l'inverse, le blé de la montagne était acheminé vers Draguignan et le port de Fréjus¹³.

⁶ Cité dans une charte du XI^e siècle.

⁷ Avec sa chapelle dédiée à saint Jacques le Mineur, commune de Comps-sur-Artuby.

⁸ Microtoponyme caractéristique que l'on trouve souvent à proximité des voies de communication.

⁹ Jusqu'en 1540, ce petit bourg s'appelait Saint-Pierre de Bagarris.

¹⁰ Commune de Robion. Le cadastre napoléonien mentionne « saint Thiers ».

¹¹ Celle-ci est citée dans les textes anciens. Des ruines subsistent en bordure du chemin.

¹² Ce pont aurait été réalisé en 1032, puis signalé détruit vers 1262. Il est rebâti en 1300 et détruit de nouveau en 1390 par des bandes de routiers. L'ouvrage sera reconstruit en 1404 (Jacques Cru, *Histoire des Gorges du Verdon jusqu'à la Révolution* – Edisud, 2001, pp. 118-119).

¹³ Au milieu du XV^e siècle, il fallait deux jours pour transporter le blé de Castellane à Draguignan (Archives des B. du Rh. B 1143).



Chapelle Saint-Thyrse Robion (Régis Fabre)



Montée col Saint-Thyrse Robion (Régis Fabre)





Chapelle Sainte-Anne Le Bourguet
(Régis Fabre)

Déjà en 1260, les habitants de Castellane étaient descendus de leur rocher pour s'établir sur les bords du Verdon, en raison « de la grande commodité du négoce et du passage »¹⁴. « Les chemins menant à cette ville sont toujours accessibles, sauf au moment des inondations provoquées par les grandes pluies ou la fonte des neiges, permettant de circuler librement. C'est un avantage considérable pour les éleveurs allant vers la Provence pour faire paître leurs troupeaux et pour leurs affaires ou leur commerce »¹⁵. Pays d'élevage, Castellane fournit parfois aux tanneurs de Draguignan un complément de matières premières. C'est par cette route que descendaient commercer en Basse-Provence, en particulier les gens de Barcelonnette, d'Embrun et de Gap. En cela les foires établies dans les deux cités de Castellane et de Draguignan jouaient un rôle très favorable. En 1320, le roi Robert accorda deux foires franches, de trois jours chacune à Draguignan, l'une le 15 août, l'autre le 4 octobre. En 1341, c'est Castellane qui sollicitait la Cour d'ouvrir une foire annuelle dans la localité voisine de La Garde, en septembre. En décembre, une foire de trois jours se déroulait également à Castellane même. En 1386, la reine Marie reconnaissait aux habitants de cette cité la liberté « d'aller, retourner, acheter, vendre, toutes et quantes fois ils voudront avec leurs avérages ou sans iceulx par toutes les contrées »¹⁶. L'activité commerciale de l'itinéraire Draguignan-Castellane perdurera par la suite sous l'Ancien régime.

Les villages de Montferrat, de Comps-sur-Artuby et du Bourguet bénéficieront du trafic de la route avec le passage des muletiers portant le vin de Basse-Provence et rapportant du blé ou des fruits d'hiver pour alimenter les villes côtières. Il s'y joignait le sel et l'huile d'olive. L'essor de ces petits bourgs se manifestait également par la présence de spécialistes, entrepreneurs de transport ou négociants en denrées variées. Des

marchands animaient un authentique trafic sur les prunes, les toiles et les cadis¹⁷.



À cette époque, la vente des mulets devait être d'un bon rapport car c'est tout le charroi entre la montagne et la plaine qui en tirait profit. Castellane faisait descendre du fourrage et des châtaignes. Draguignan et les environs envoyaient du sel, du maïs, du vin dans des outres de chèvres. Les aubergistes qui hébergeaient hommes et mulets étaient eux-mêmes muletiers-négociants, et peut-être même maréchaux-ferrants¹⁸.

Pour les besoins de la Marine en bois d'œuvre, l'arsenal de Toulon recherchait en particulier les troncs de chênes-blancs que possédait la vignerie de Castellane. Les commissaires de la Marine organisèrent leur charroi en empruntant en partie l'assiette du chemin muletier depuis Saint-Bayon jusqu'à La Garde-les-Figanières. En ce lieu, pour éviter la difficile traversée du Malmont, les convois se dirigeaient par des chemins ruraux en direction du Muy et le port de Fréjus¹⁹.

En 1730, le chemin de Draguignan à Saint-Bayon sera élargi à 16-20 pans (4-5 m) et les marches supprimées.

En 1849, un nouvel itinéraire de Draguignan à Castellane sera aménagé par la voie des gorges de la Nartuby et la vallée du Jabron.

La route nouvelle fut totalement achevée en 1867. Ainsi, l'ancienne voie Draguignan - Comps-sur-Artuby - Castellane avait perdu sa suprématie de plusieurs siècles.

Régis Fabre et Marcel Jean

Société d'études scientifiques et archéologiques
de Draguignan et du Var

BIBLIOGRAPHIE

- Rostaing, Charles, *La Toponymie de la Provence*, Réimpression éditions Jeanne Laffitte, Paris, 1950.
- Mistral, Frédéric, *Lou Trésor dóu Félibrige*, Réimpression, Édisud, Aix-en-Provence, 1979.
- Marchand, Bernard, *Dictionnaire des noms de lieux du Var*, Société des Amis du Vieux Toulon, 2008.
- Gendron, Stéphane, *L'origine des noms de lieux en France*, Éditions Errance, 2008.
- Vincent, Auguste, *Toponymie de la France*, Reprint Aubin, 1988.



Pont du Roc Castellane
(Régis Fabre)



La voie au passage de la source
des Rallolets à Draguignan (Régis Fabre)



Tronçon de la route dans la traversée
du Malmont (Draguignan)
improprement appelé «voie romaine»
(Régis Fabre)

¹⁴ Thérèse Sclafert, *Cultures en haute-Provence, déboisements et pâturages au Moyen-Âge* Paris, 1959, p. 84.

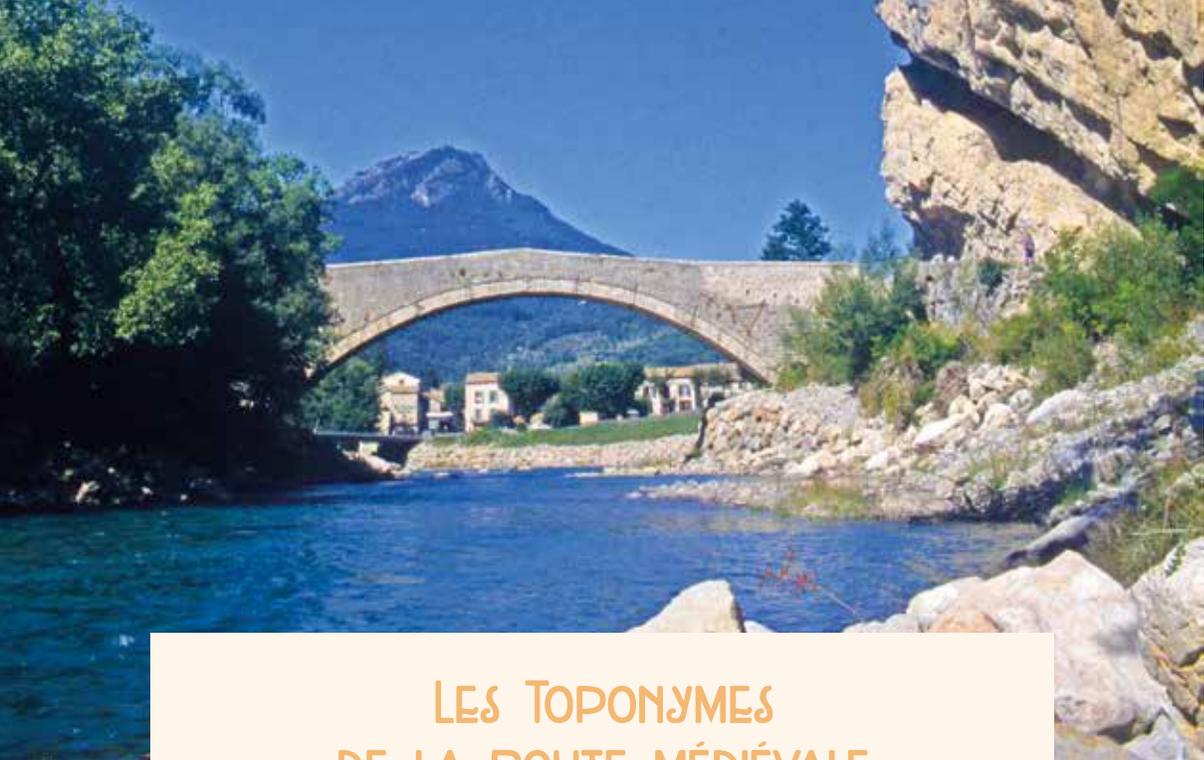
¹⁵ Idem pp. 84-85.

¹⁶ *Privilèges et immunités concédées par les rois et comtes de Provence en faveur de la ville de Castellane...*, Marseille, 1657.

¹⁷ Raoul Blanchard, *Les Alpes occidentales*, tome IV, « les Préalpes françaises du sud », Grenoble - Paris, 1945, p. 423-425

¹⁸ Abbé Louis Angélini, *Un mémoire de comptes à Comps-sur-Artuby au XVIII^e siècle - Le Var historique et géographique* N° 95, juillet-septembre 1943, p. 325.

¹⁹ Marie-Claire Grassi, *Les voies de communications en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII^e siècle* - Thèse, université d'Aix-Marseille, 1970 p. 58-59.



LES TOPONYMES DE LA ROUTE MÉDIÉVALE DRAGUIGNAN - CASTELLANE

proposés par Régis Fabre et Marcel Jean



Bouasse - La Broua : du latin *Brochus*, *bro*, *broua*, bords, rives, orées, lisières d'un champ garni de broussailles. Ici en bordure, orée, limite au sens juridique de séparation, entre deux champs. Ici entre la cité urbaine et le terroir communal.

La Calade : pré-indo-européen *Cala*, pente. Provençal : *Cala* rue pavée. Ici la première définition est certainement la bonne ; toutefois, la deuxième définition peut être valable pour le départ du chemin. Ici chemin caladé rejoignant la route de Castellane partant de la route de Figanières (aujourd'hui vieille route de Grasse).

Malmont - Maumont – peuvent être citées : 1° La plus citée et utilisée par les Dracénois : Malmont, mauvais mont. 2° Origine pré-indo-européenne (P.i.e.) *Mal*, comme *Kal*, *Kar* signifiant hauteur, rocher, et *Mont* signifiant montagne. Soit *Malmont* : tautologie.

Pierre sèche : terme significatif.

Château ruiné de Lagarde et gentilhommière du XVI^e siècle de La Garde. Bourg castral de La Garde : date du XIII^e siècle, cité en 1232, contrôle le trafic entre Draguignan, Châteaudouble, Figanières et Montferrat.

Saint-Andrieu : Saint-André, chapelle et plateau servant de jonction des routes de Figanières et de Draguignan vers Montferrat.

Le Logis : certainement une *bégude*, de l'occitan *Béguda* : buvette, abreuvoir, auberge où l'on s'arrêtait pour s'abreuver et se restaurer. Sa situation est effectivement propice à ces actions se trouvant dans la descente des routes venant de Draguignan et de Figanières, avant le carrefour de Châteaudouble et Montferrat.

Aigubelle : toponyme signifiant une eau claire et calme.

Le Gourdoor(l)ier : de *Gourdou(lié)rier*, nom pouvant venir du mot « *Gourg* » désignant le lieu d'un trou, un aven, ici d'une mine, la mine de lignite dite du *gourdoulié* de Châteaudouble.

Faille : se rapporte à une fracture ou un trou dans le sol. Ici cela peut être une faille se rapportant à la rivière proche ou à une entrée d'une ancienne mine de fer.

Cabaret : débit de boisson, définition plus récente que la *bégude*.

Baudron : radical pré indo-européen *Bal-D* à sens oronymique. Château cité dans une chartre du XI^e siècle. Aujourd'hui en ruine.

Montferrat : *mont-ferré* (*Ferrat* en provençal). Origine XI^e siècle « *Castrum Ferrario* » Cité en 1046, tire son nom d'une mine qui était encore visible au XIX^e siècle.

Saint-Éloy : chapelle éponyme dans le village.

Notre-Dame de Beauvezer : chapelle du *castrum* de Montferrat sur une crête rocheuse, au-dessus du village. Chapelle devenue lieu de pèlerinage.

Saint-Mitre : « 1046 *prieuré de Saint-Mitre* ».

Saint-Pons : nom de saint.

Château ruiné d'Espérel : origine *Aspre* rugueux tel *impayaspre* à Draguignan - cité en 1056 quatre modiées de vigne « *in Aperello* ».

La Madeleine : chapelle et quartier éponymes « prieuré du castrum d'Esperels ».

Courtet : diminutif de court, surnom : *petit*.

Mathurine : féminin de Mathieu.

La Glacière : construction pour la conservation de la glace – Ici lieu gelé l'hiver et où il fait très froid, gué. Un pont moyenâgeux traverserait la rivière.

Sauvechane : de *selve*, *silve*, forêt, du latin *silva* - provençal *seouve* et de *chane* du latin *canna* : canne, roseau, soit forêt composée de roseaux, cannes.

Saint-Claude : nom de saint.

Saint-Bayon : hameau de Comps dans le plan de Canjuers. Chapelle dédiée à saint Jacques le Mineur, en ruine. D'après Bernard Marchand, *Dictionnaire des noms de lieux du Var* : corruption de saint Jacques le Mineur, comme saint Jaume l'est de saint Jacques le Majeur.

Comps : *in Cumbilis* 813-814 Polyptique de Wadalde - Bas latin *Locus de Combis*, *Comis*. Du gaulois latinisé *cumbà*, combe : vallée sèche étroite.

Saint-Didier : chapelle construite par les Templiers de la maison de Ruou.

Jabron : quartier de Comps – Porte le nom de la rivière qui le traverse – Dérivé de de la racine pré-indo-européenne : *Gab*, *Gav*, *Jav* : rivière, torrent.

Bagarris, Bagarry : probablement du celte *Bacc-ar-u* qui désigne une hauteur pointue : *bac*, variante de *bec*. Aussi nom de famille varoise.

Bourguet (Le) : désigne un petit bourg. Jusqu'en 1540, appelé Saint-Pierre de Bagarris.

Sainte-Anne du Bourguet : chapelle templière du XIII^e siècle.

Le Logis : certainement ancienne *bégude*

Saint-Thyrse à Robion : cadastre napoléonien porte Saint-Thiers. D'après Rostaing, la racine dans ce cas serait un nom d'homme gaulois *Tigernum*.

Robion : racine pré-indo-européenne R-P, rip, à valeur oronymique, Robion situé au pied d'une montagne *in rubione* 1045, *Robiono* 1200.

Pred du Loup : origine animale.

Le Brec : *brec* ou *bric* : pointe de rocher, Pic, cime, rocher. Racine celte pour les uns, pour les autres pré-indo-européennes *Briga*, montagne.

Saint-Maur : latin, *St Maurus*, saint d'Anjou du VI^e siècle.

Castellane : dérivé du latin *Castellum*, petite forteresse, oppidum appelée *Petra Salinae*, Castellane était une place forte sur un piton, plateau rocheux.



EN MARCHANT POUR LA BÒNA¹



La Seconde République est un temps fondateur de l'histoire varoise. Un temps qui va marquer une identité pour plus d'un siècle. Un temps où s'opère « la descente de la politique vers les masses », selon la formule restée célèbre de Maurice Agulhon².

Ce temps, qui révèle la précocité des ruraux varois dans l'adoption de l'idée républicaine, est ainsi celui où des centaines de villageois du Haut-Var rompent leur isolement géographique pour entrer sur la scène de l'histoire nationale par l'inattendue résistance qu'ils opposeront au coup d'État du 2 décembre 1851. Une entrée que villageois et Dracénois font souvent en marchant.

MOTS CLÉS : SECONDE RÉPUBLIQUE, COUP D'ÉTAT DU 2 DÉCEMBRE 1851, INSURRECTION RÉPUBLICAINE DE 1851, VAR, AUPS, DRAGUIGNAN

Photo : Les moulins de Régusse (Errol Palandjian).

¹ La Bòna est la bonne République, la République démocratique et sociale que les Montagnards espèrent établir en 1852.

² Maurice Agulhon, *La République au village*, Plon, 1970 ; rééd. Seuil, 1979, p. 259.

Puisque ce recueil est consacré aux relations entre le Verdon et Draguignan, nous laisserons de côté ici la rive droite de la rivière. Non pas que ce territoire ne se soit pas, lui aussi, engagé pour la République, bien au contraire³, non pas que les républicains des deux rives se soient ignorés dans cet engagement⁴, mais simplement parce que Bas-Alpins et Varois ont déjà intégré le cadre départemental dans leurs visions politiques, ce qui doit les tourner les uns vers Digne, les autres vers Draguignan.

Ville préfecture, Draguignan est naturellement un des centres de confrontation de la Seconde République. Centre d'autant plus remarquable qu'il est celui d'un des rares départements à afficher majoritairement son républicanisme lors de l'élection présidentielle de 1848 en choisissant Cavaignac plutôt que Louis-Napoléon Bonaparte⁵.

La présence de la Cour d'Assises, où se jugent de nombreux procès politiques, met sur le devant de la scène des avocats républicains comme Rebuffel, Pellicot, Pascal d'Aix et Pastoret, ce qui, en cette période où la presse se diffuse jusque dans les moindres villages, leur confère un prestige certain auprès des ruraux.

Honoré Pastoret anime un club. Un club d'autant plus influent qu'il y en a peu dans cette partie du département, alors qu'ils sont nombreux dans les bourgs du Vaucluse ou des Basses-Alpes, par exemple.

Ce club, c'est le Club du Jeu de paume ou Club des Allées. Si les lois de juillet 1848 et de juillet 1849 restreignent ses activités, tout comme celles de la Société de secours mutuels St-Hermentaire, alors totalement laïcisée, les démonstrations républicaines dont Draguignan est le théâtre placent la ville sous les feux de l'actualité politique visible ainsi depuis les villages. Le café Alter, véritable quartier général des républicains de la ville, devient alors le lieu de rencontre des émissaires politiques du département.

En effet, l'activisme des Dracénois ne se limite pas à leur ville : le tailleur Joseph Hauteville, un des fondateurs du Jeu de paume, parcourt le département en diffusant les journaux républicains et la nouvelle forme d'organisation du parti à laquelle les lois répressives ont conduit les démocrates : les sociétés secrètes de la Jeune Montagne. Car les Dracénois avaient voulu participer à la mise en place d'un parti légal, la Solidarité républicaine, lancé en novembre 1848 par Delescluzes, Ledru-Rollin et Mathieu de la Drôme. C'est son interdiction et les lois sur les clubs qui les contraignent à adopter une forme clandestine.

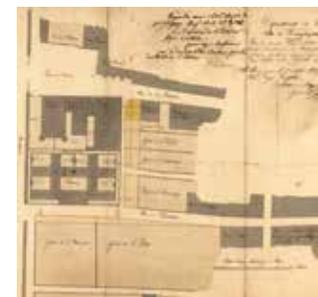
Honoré Pastoret anime de nombreux banquets dans les cantons alentour, en particulier ceux de Callas et Fayence,



Draguignan - La préfecture et le boulevard Clémenceau (1904) ADV, 2 FI
DRAGUIGNAN 116 : Levy et Neurdeis réunis - 44 rue Letellier (imprimeur) - Paris



Photographie de la façade arrière de l'hôtel de sous-préfecture de Draguignan (1974-1979) ADV, 2206 W 3



Plan du nouveau palais de justice et prisons de Draguignan (5 octobre 1827) ADV, Archives communales de Draguignan E dépôt 16/17)

³ Voir Philippe Vigier, *La Seconde République dans la région alpine*, PUF, 1963, 2 vol.

⁴ Voir Frédéric Negrel, « La résistance républicaine de 1851 dans le Verdon », dans *1851, un soulèvement pour la République*, Courrier scientifique hors-série n°3, juin 2012, Savoires du Verdon, Parc naturel régional, pp. 27-35.

⁵ Élu avec 75 % des voix, Louis-Napoléon Bonaparte n'est battu que dans quatre départements : les Bouches-du-Rhône, le Finistère, le Morbihan et le Var.



La mairie d'Aups (1902) ADV,
2 FI AUPS 49 : E. Étienne Editeur



et ses activités professionnelles ont conduit l'avocat à avoir quelque influence sur certains villages. Le cas le mieux connu, grâce à Maurice Agulhon⁶, est celui de Baudinard, où la communauté villageoise est en procès depuis plusieurs années contre son ancien seigneur, le duc de Sabran, au sujet des droits d'usage dans la forêt. Ainsi, sous l'influence de leur avocat, les Baudinardais sont-ils devenus des électeurs rouges, votant quasi-unanimement pour Ledru-Rollin en 1848 et pour la liste démocrate-socialiste aux législatives de 1849.

Mais l'influence dracénoise a ses limites. Dans certains villages haut-varois, la République démocratique et sociale, *la Bôna*, emprunte d'autres voies. À Vinon, St Julien, Ginasservis, c'est le Club de la Sannerie de Manosque qui a fait des émules. À La Verdière, ce sont les républicains de Gréoux. Mais surtout, nous avons pu démontrer⁷ qu'à Artignosc, où le taillandier de Draguignan Vassal vient en 1850 appeler au vote démocrate, l'organisation républicaine existait déjà sous sa forme clandestine, grâce aux interventions de voisins bas-alpins très actifs en ce domaine. Et c'est depuis Artignosc que cette organisation va poursuivre sa diffusion, vers Bauduen, Les Salles, Aiguines, Moissac, puis vers Aups, comme de La Verdière, elle a cheminé vers Barjols. Le schéma traditionnel de propagation des idées nouvelles ville/bourg de marché/village décrit par Ted W. Margadant⁸ est ainsi chamboulé : les villageois sont désormais capables de bousculer cette hiérarchie en transférant l'idée républicaine, ou du moins son organisation, vers des centres plus importants.

Dans les villages, les émissaires venus de Draguignan, d'autres centres ou de villages voisins entraient en contact avec les chambrettes alors très répandues. Ces lieux constituent une importante originalité de la Basse-Provence. Les travaux de Maurice Agulhon ont montré que cette forme de sociabilité, alliée au caractère urbain de nos villages et à la répartition de la propriété foncière, a permis une diffusion plus précoce de l'idée républicaine en milieu rural. Dans la France des villages, différente de la France des campagnes, les hommes se retrouvent chaque soir à la chambrette et peuvent ainsi lire (ou se faire lire et traduire) les journaux, discuter politique et entretenir une vie sociale où la Fraternité occupe une place prépondérante.

Ceci est vite saisi par le pouvoir : de nombreuses chambrettes sont fermées par les préfets pour avoir abrité des réunions politiques. Plusieurs se reconstitueront clandestinement en adoptant la forme des sociétés secrètes montagnardes.

Draguignan n'est donc qu'un maillon du réseau que les républicains, malgré les tracasseries policières, ont mis en

⁶ Maurice Agulhon, op. cit, pp. 362-367.

⁷ Frédéric Negrel, *Clandestinité et réseau républicain dans le Haut-Var. La société secrète montagnarde d'Artignosc (1849-1851)*, Les Mées, Association 1851-2001, 2001, 320 p.

⁸ Ted W. Margadant, *French Peasants in Revolt*, Princeton University Press, 1979, p. 131.

place dans le département. Les rapports de police et de gendarmerie, les interrogatoires et les rapports des maires et juges de paix de la répression du soulèvement varois nous ont montré ces déplacements fréquents à visées politiques entre ville préfecture et villages du Haut-Var. Tout récemment, la publication des mémoires inédits d'un résistant aupsois⁹ nous ont offert un témoignage de première main sur ces contacts mais aussi sur leurs modalités concrètes. Le fidelier Joseph Maurel, puisque c'est de lui qu'il s'agit, nous conte ses nombreux allers-retours Aups-Draguignan, qu'il effectue à pied, le plus souvent par la route départementale n° 9 de Riez à Draguignan qui traverse les terroirs de Tourtour et Flayosc. Elle passe alors par Pilabre, puis au nord de Tourtour pour emprunter ensuite la voie romaine du vallon de Florielle (ou Florieye). Après une halte pour se restaurer à Fluriey, qui désigne certainement Florielle où se trouvait le hameau dit les Templiers sur le cadastre de 1831 et qui semble correspondre au site de l'abbaye cistercienne de Florieye, la première installation des moines qui l'abandonnèrent pour s'installer au Thoronet, la route laisse avant Matourne l'ancien tracé, qui débouchait à Draguignan au pont d'Aups, et passe dans Flayosc. Cette marche de 24 kilomètres s'effectuait dans la demi-journée.

C'est cette route, que, le 10 décembre 1851, l'armée du coup d'État emprunte pour venir surprendre la colonne républicaine qui stationne à Aups et la disperser.

Avant cette bataille d'Aups qui marqua la fin de la résistance varoise, c'est également cette voie qu'ont dû emprunter les émissaires dracénois venus soulever les villages.

À Draguignan, chez les républicains, la nouvelle du coup d'État ne suscite pas une unanimité quant aux réponses à y apporter¹⁰. Alors que Pastoret hésite à appeler à la prise d'armes, d'autres décident d'endosser le rôle de « la sentinelle invisible¹¹ » que leur confiait l'article 110 de la Constitution : « L'Assemblée nationale confie le dépôt de la présente Constitution, et des droits qu'elle consacre, à la garde et au patriotisme de tous les Français. » Ceux-là partent donc vers les villages porter les mots d'ordre qui, du fait de l'indécision dracénoise, proviennent du Luc : proclamer la déchéance du Président de la République prévue par l'article 68, rétablir la République dans les mairies et marcher sur Draguignan pour la rétablir à la préfecture.



Carte de l'État-major de Tourtour
et de ses environs. Copyright IGN,
source : <https://remonterletemps.ign.fr>

⁹ Frédéric Negrel (éd.), *Mes mémoires sur les événements de 1851 à Aups et mes neuf mois de captivité. Joseph Maurel (vermicellier)*, Les Mées, Association 1851, 2016, 191 p.

¹⁰ Eugène Ténot, *La province en décembre 1851. Étude historique du coup d'État*, Paris, Le Chevalier, 1868, p. 221.

¹¹ La formule est de Michel de Bourges, député des Deux-Sèvres mais originaire du Var (Pourrières).



Parmi ces émissaires, Jean-David Alter, propriétaire du café évoqué plus haut, prend la direction du Verdon.



Aups - Le monument aux victimes du coup d'État de 1851 (début XX^e siècle) ADV, 2 FI AUPS 42 : Edition Veuve Lambert

Jean-David Alter est né en 1806 en Bavière de parents français. Père de 5 enfants, il est veuf depuis l'été 1848. Négociant en antiquités avant 1848, il se déclare ensuite peintre et cafetier. Il est déjà sur les tablettes préfectorales lorsqu'il refuse en novembre 1848 de payer les droits sur les boissons. Des tablettes sur lesquelles il prend d'ailleurs rapidement du galon. Non seulement à cause des réunions et des manifestations qui ont lieu dans son café, mais aussi pour un voyage qu'il effectue à Londres en juillet 1851, pour y vendre des tableaux, dira-t-il, mais plutôt pour y rencontrer Ledru-Rollin pensera la police. D'ailleurs, en octobre 1851, on le soupçonne d'être un des correspondants pour le Var du Comité central de résistance, l'organisation montagnarde dirigée par Michel de Bourges¹².

Comme Pellicot, parti mobiliser vers Grasse, Alter se rend lui vers Aups soulever les villages. Il y arrive le 6 décembre vers 14 h et il rencontre Jean-Baptiste Isoard, président de la société secrète locale. Il part ensuite pour Moissac où, à la chambrée des Camps, celle qui abrite la société secrète, il exhorte au départ sur Draguignan. Une exhortation entendue. En quittant Moissac, il rencontre une colonne formée par les républicains d'Artignosc et Baudinard qui marchent vers Aups. Il s'étonne que les Artignoscals soient partis sans armes et les renvoie chez eux en chercher. Visiblement soucieux d'établir un lien avec les Basses-Alpes, il dépêche une estafette baudinardaise vers Riez, avertir que le Var est soulevé. Son message sera transmis.

C'est donc à la tête d'une colonne composée des résistants de Moissac, Baudinard, Artignosc et Régusse, qu'Alter se présente à l'entrée d'Aups. En dehors de la ville, autour d'un feu de camp, ils sont attendus par la colonne venue de Bauduen, Aiguines et Les Salles. Ce sont en tout 300 hommes qui s'apprêtent à marcher sur Draguignan. Mais arrive un contrordre de Salernes, l'effet du revirement d'Ignace Renoux. Conseiller général de Salernes, Renoux était venu le 5 au café Alter à la rencontre du comité démocratique. Il y avait là Pastoret qui continuait à prêcher le calme. Mais les arguments en faveur du soulèvement durent alors être les plus forts et la lettre que Renoux fit porter à Salernes appelait aux armes et à la marche sur Draguignan. Ce message contribuera à renforcer la mobilisation salernoise déjà importante depuis la veille. Pourtant, le lendemain 6 décembre, lorsque Renoux rentre à Salernes, il a changé d'avis et se range aux idées de Pastoret. C'est qu'entre-temps, on a reçu des nouvelles de Paris, de Marseille et du Vaucluse apportées par un marchand d'huile salernois.

Le contrordre salernois disait que l'heure du départ n'était pas encore venue et qu'il fallait rentrer chez soi. Malgré

ses protestations, Alter ne parvint pas à convaincre ces villageois qui refirent aussitôt leur chemin en sens inverse (ils revinrent tous le lundi). D'après le maire d'Aups, Alter rentre alors à Draguignan. C'est pourtant à Aups qu'on le voit réapparaître au début de l'après-midi du lundi 8, à la tête de l'avant-garde de la colonne Duteil constituée des détachements des Arcs et d'Entrecasteaux, avec son collègue dracénois, le clerc d'avoué Joseph Brunet. Tous deux font d'ailleurs partie de l'état-major de Duteil avec un troisième Dracénois, Imbert. Entre-temps, la colonne républicaine avait changé d'objectif : les 6 ou 8 000 résistants conduits par Duteil ont abandonné l'idée de prendre une préfecture du Var trop bien gardée par la troupe et se sont dirigés, via Lorgues et Salernes, vers les Basses-Alpes pour se joindre à leurs camarades qui avaient, eux, réussi leur entreprise.

Jean-David Alter parvint à s'enfuir après le désastre d'Aups. Condamné par contumace à 10 ans de déportation en Algérie, il se réfugia, comme tant de proscrits, à Nice, où il devint propriétaire du Café-Concert.

Plus à l'ouest, les républicains de Vinon et La Verdrière ont également pris la route en colonnes pour rejoindre Barjols et la partie ouest du canton de Tavernes et marcher d'abord vers la préfecture de Draguignan pour, une fois le changement d'objectif connu, bifurquer vers le nord à Entrecasteaux et rejoindre Aups.

Les villageois haut-varois avaient pris les armes et les chemins pour investir la ville de Draguignan, sauver la République et obtenir *la Bôna*, la République démocratique et sociale. Ce rendez-vous manqué transforma Draguignan en centre de la répression. C'est là que de nombreux résistants, avant d'être transférés vers Toulon, furent incarcérés dans la prison de la ville. Quatre y moururent dont Jean-Baptiste Gombeau, cafetier de Vinon¹³. C'est là que siégea la commission mixte qui condamna, sans audition ni défense, 2 464 Varois dont 787 à la déportation en Algérie, c'est là que se tinrent les procès d'Assises et les jugements en correctionnelle.

Frédéric Negrel

Association 1851, Pour la mémoire des Résistances républicaines



BIBLIOGRAPHIE

- AGULHON, Maurice. *La République au village*, Plon, 1970
- MERLE, René. *L'insurrection varoise de 1851*, Marseille, Gaussen/Association 1851, 2013
- NEGREL, Frédéric. *Clandestinité et réseau républicain dans le Haut-Var. La société secrète montagnarde d'Artignosc (1849-1851)*, Les Mées, Association 1851-2001, 2001
- NEGREL, Frédéric (éd.). *Mes mémoires sur les événements de 1851 à Aups et mes neuf mois de captivité*. Joseph Maurel (*vermicellier*), Les Mées, Association 1851, 2016
- VIGIER, Philippe. *La Seconde République dans la région alpine*, PUF, 1963

¹² Frédéric Negrel, *Clandestinité et réseau républicain dans le Haut-Var. La société secrète montagnarde d'Artignosc (1849-1851)*, mémoire de maîtrise sous la direction de Jean-Marie Guillon, Université de Provence, 2000, p. 196

¹³ Frédéric Negrel, « Morts pour la République », *Bulletin de l'Association 1851*, 24, juillet 2003.



TRAJECTOIRE DE VIE : MARION VERA

LA VIE ENTRE TRIGANCE ET DRAGUIGNAN



Marion Vera a 28 ans. Elle est installée dans un hameau de Trigance depuis 2011, avec son compagnon, Antoine et ses deux enfants, Mia, 4 ans et Calie, née en février 2017. Marion vient d'une « grande ville », Cannes, et plus précisément de Mougins. Elle a grandi sur la côte des Alpes-Maritimes où le climat est moins rude, contrairement à Trigance où la vie est davantage rythmée par les saisons.

Elle a suivi des études d'architecture paysagère au lycée horticole d'Antibes, où elle a rencontré son compagnon, qui habitait Trigance. Elle est ensuite allée en Ardèche, à Mirabel, pour suivre une licence professionnelle pour la promotion du patrimoine.

DESCENDRE À LA VILLE POUR TRAVAILLER

Marion rejoint l'activité artisanale de la famille d'Antoine, un atelier de maroquinerie créé il y a 20 ans. Elle met alors entre parenthèse ses études et quitte momentanément la voie professionnelle qu'elle avait choisie initialement. Pas facile de trouver un emploi en lien avec ses études lorsque l'on vit loin de tout, en milieu rural. Mais c'est un choix : soit vivre en appartement en ville et remonter chaque week-end à Trigance, soit habiter et faire vivre un lieu préféré et faire 40 km le matin pour aller travailler.



Marion travaille au cœur de la vieille ville de Draguignan. Elle doit cumuler deux emplois. Elle tient en alternance avec son compagnon un commerce d'importation indienne et travaille aussi dans l'entreprise artisanale de maroquinerie.

Descendre à Draguignan dans la semaine permet également de faire ses courses, d'avoir accès à des soins médicaux spécifiques, ainsi qu'à des infrastructures inexistantes en milieu rural (banques, administrations diverses, piscines publiques, école de musique, de dessin, etc.)



VIVRE DANS L'ARRIERE-PAYS : D'ABORD UN CHOIX DE VIE

Habiter Le Verdon, c'est bénéficier d'une vie plus paisible et calme qu'en ville. Les enfants grandissent dans un cadre plus agréable.

Habiter uniquement pour avoir un toit quelque part n'est pas du genre de Marion. Habiter, c'est faire vivre le pays, s'impliquer pour s'y sentir bien. « *Ce qui serait terrible, c'est qu'ici, ça devienne une cité dortoir. Que tout le monde bosse en bas et qu'on remonte dormir.* » C'est pourquoi elle est active au sein d'une association, Les Recampadis, et participe pleinement à la mise en place de concerts en été comme « Les jeudis musicaux ». C'est l'occasion pour les habitants des villages alentour de se retrouver pour un moment convivial.

Depuis le printemps 2016, Marion a en plus ouvert une boutique à Trigance de manière saisonnière, tandis que son compagnon tient une boutique à Aiguines. Là aussi, c'est pour participer à la vie locale et à son économie. C'est agréable de travailler au village, à 5 minutes de chez soi, de voir régulièrement son boulanger et y prendre son goûter, aller chercher son café le matin au bar de Trigance et son déjeuner à l'épicerie. Pour Marion, c'est important. Consommer ici, pour maintenir une dynamique localement, des emplois, des activités tout près de la maison. Faire l'effort d'acheter une plaque de chocolat ou une brique de lait à Trigance, même si elle est plus chère qu'en supermarché. Parce qu'on est bien content de trouver un petit commerce de proximité quand il nous manque un ingrédient.

Forcément, il y a aussi quelques inconvénients à Trigance. Par exemple, les services de garde d'enfant manquent. On ne peut pas tout avoir. Collectivement et avec

de la motivation, la mise en place d'une crèche, ou tout autre projet pour créer des emplois, est réalisable. Des financements existent. Il y a tant à inventer. Mais le contexte économique actuel n'est pas très rassurant pour se lancer dans un projet. Il faut également rallier d'autres personnes motivées qui tiendront jusqu'à sa finalité, peur de finir seul moteur du projet. Peur aussi que le temps nous échappe, entre le travail, les enfants, les activités de tous les jours.



Cela semble trop fragile et précaire.

Sur le plan écologique, vivre en milieu rural n'est pas toujours exemplaire. En effet, pour les diverses raisons évoquées ci-dessus, le recours à la voiture est quotidien. C'est en contradiction avec les valeurs d'une vie en campagne. De plus, le carburant représente alors une grande part des dépenses du foyer.

UNE JOURNÉE À DRAGUIGNAN

Départ de Trigrance, Mia est déposée à l'école pour 8 h 30 par l'un de ses parents. Puis, direction Draguignan. C'est parti pour 1 heure de trajet avec un arrêt à la pompe pour faire le plein de carburant, puis 20 minutes pour trouver une place de parking. La boutique est ouverte sans interruption de 10 h à 19 h. Retour à Trigrance vers 20 h. C'est une longue journée. Mais la fatigue est différente que celle que peut ressentir Marion lors de ses jours de congés, passés à Trigrance. Il faut en effet entretenir la maison et la campagne : le bois, le potager, les animaux, le poulailler, la culture de fruits rouges, etc.

1 heure de trajet, deux heures de route par jour, c'est long. Mais ça permet de faire une coupure entre travail et vie personnelle.

Ce lien avec Draguignan est important pour maintenir du lien social, voir du monde, des gens différents. Trigrance, c'est 150 habitants. À Draguignan, c'est plus de diversité.

L'AVENIR

Pour le moment, Marion travaille avec Antoine pour financer la restauration de leur bâti. Une fois ces travaux terminés, ils s'orienteront vers une activité en lien avec la terre et l'accueil agritouristique pour faire vivre davantage la campagne et faire venir les gens chez eux.

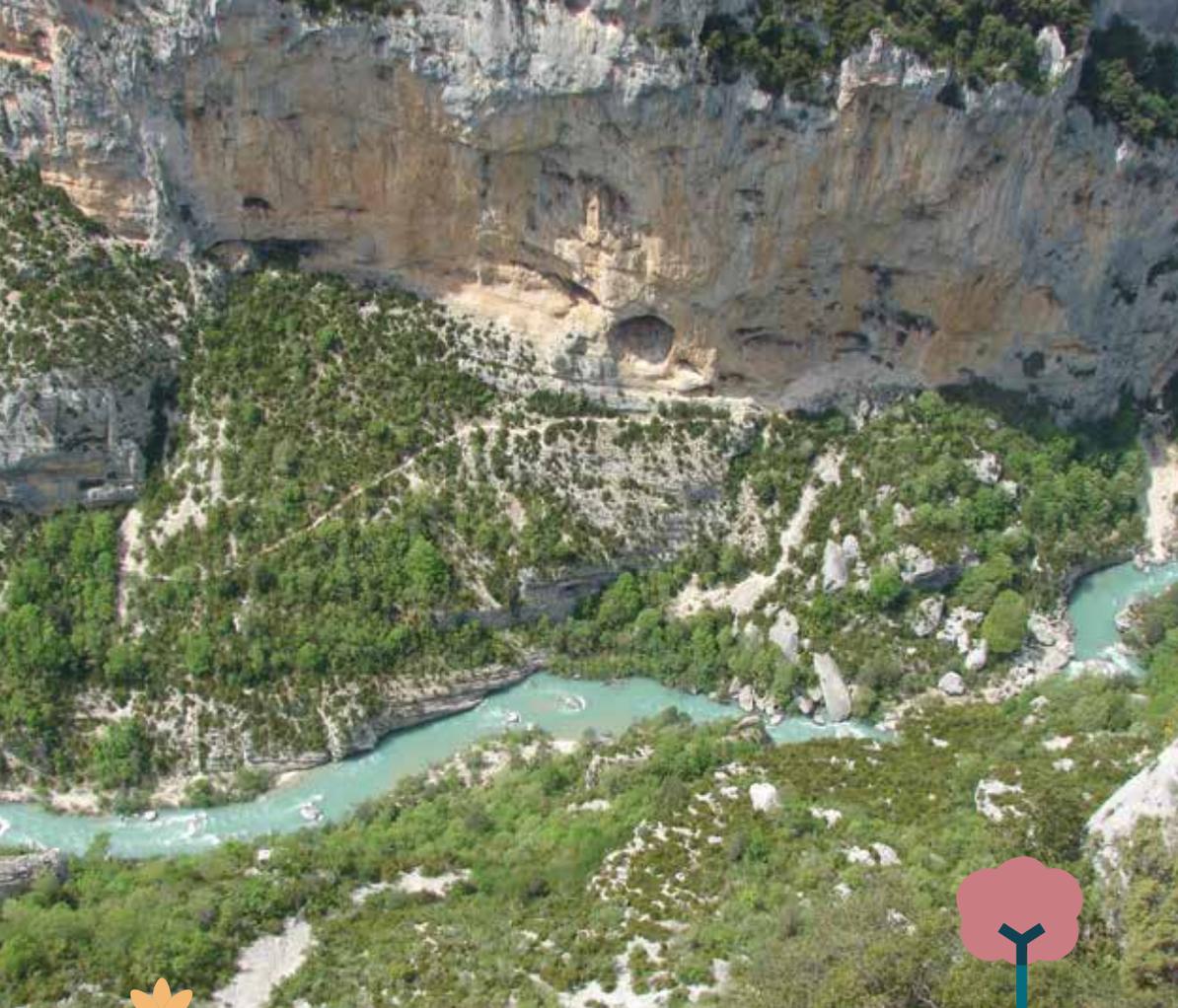
Puis, tant que les enfants sont en bas âge, travailler dans ses propres commerces permet de garder les enfants avec soi. Ce qui est bien pratique, mais pas toujours de tout repos.

Conserver un lien avec la ville est important sur le plan social et financier. La boutique de Draguignan permet de garder une dynamique et d'assurer un revenu, même en hiver. Ce qui n'est pas toujours le cas d'une autre activité en milieu rural, que ce soit le commerce, le tourisme ou l'agriculture.

Toutes ces activités créées par la famille sont dépendantes de la météo pour les cultures agricoles, et du contexte économique pour les activités touristiques (commerce et accueil à la ferme). L'instabilité des revenus est difficile à vivre au quotidien. Marion envisage dans un futur proche de trouver un emploi salarié dans la branche correspondant à ses études.

Élodie Masson et Marion Vera





ENTRE TERRITOIRES DU VERDON ET DRACÉNIÉ, LES CHEMINS DE LA RÉSISTANCE ET DE LA LIBÉRATION



La période de guerre renverse momentanément le flux qui, depuis près d'un siècle, vidait les Alpes du Sud et les plateaux de Haute-Provence au profit des bas pays, bourgades des bassins et vallées de la Provence centrale et villes du littoral. Pendant quelques mois, entre 1942 et 1944, l'exode urbain remplace l'exode rural. Le phénomène est général, mais il concerne aussi les relations de faible amplitude comme celles qui unissent la Dracénié et les pays du Verdon.

MOTS CLÉS : 1940-1944, REFUGE, MAQUIS, RÉPRESSION, LIBÉRATION, DRAGUIGNAN, VERDON

Photo : Vue sur le sentier de l'Imbut (Florence Carone, Parc naturel régional du Verdon, 2008).

RETOURNEMENT

La Haute-Provence est devenue refuge pour ceux qui fuient, soit les menaces de l'occupant et de son satellite vichyste, soit les bombardements. Les communes des deux côtés du Verdon, qui, comme Aups, Comps ou Moustiers, avaient une vocation de stations d'été, se remplissent de réfugiés. Ce sont les mêmes chemins que la Résistance emprunte¹.

On a souvent une idée toute faite de la Résistance, oubliant que son organisation a demandé du temps et a suivi tout un parcours qui part des grandes villes de la côte où sont créés les mouvements clandestins entre 1940 et 1941, qui rejoint plus ou moins vite les centres de l'arrière-pays en 1942, avant de gagner les zones plus rurales et les montagnes en 1943, à partir du moment où les réfractaires au STO² et les maquis commencent à s'y installer. Les relations entre Draguignan et les zones refuges du Verdon obéissent à ce schéma, en précisant que Draguignan, préfecture du Var, a été plus précocement touchée par les premiers mouvements clandestins (Combat et Libération) que d'autres villes de l'intérieur³. Dans ce cheminement d'une Résistance en construction, les voies de communication – et par voie de conséquence, ceux qui les parcourent et assurent les transports, cheminots, camionneurs, chauffeurs de car – jouent un rôle déterminant. Pour les liaisons qui nous intéressent ici, il s'agit surtout des lignes de car qui, partant de Draguignan, aboutissent à Castellane et Saint-André-les-Alpes, via Comps, ou à Moustiers, via Aups, et plus encore des routes qu'elles empruntent et que suivent aussi les camions qui transportent bois et charbon de bois des forêts du Haut-Var vers les villes.

REFUGES

En effet, les chantiers forestiers occupent une place de choix dans cette diffusion de la Résistance puisque beaucoup abritent des réfractaires et que certains camouflent des activités clandestines. Ampus, Aups, côté varois, voient ainsi des chantiers se constituer qui servent en même temps de camps de triage (les camps qui accueillent et sélectionnent les jeunes avant de les envoyer au maquis). Le mieux connu et le plus important de ces chantiers est celui du Pélenq que nous avons présenté dans un numéro précédent de la revue du Parc naturel régional du Verdon⁴.

¹ Pour plus de détails, je me permets de renvoyer à ma thèse, *La Résistance dans le Var*, Aix-en-Provence, Université Aix-Marseille I, 1989, dont le texte est accessible en ligne sur le site var39-45.fr.

² Le Service obligatoire du travail qui, à partir du 1er trimestre 1943, contraint les jeunes des classes, 20-22 surtout, à partir travailler en Allemagne et qui est massivement refusé par ceux que l'on appelle les réfractaires.

³ Voir mon article « Draguignan 1939-1945. La préfecture du Var dans la guerre », *Bulletin de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan et du Var*, tome XXXVII, années 1995-1996, p. 110-130.

⁴ « L'aventure du chantier forestier du Pélenq (1943-1944) », *Savoirs du Verdon, courrier scientifique* n° 3, octobre 2015, p. 44-56. Voir aussi la deuxième partie des souvenirs de Daniel Bénédite toute entière consacrée au Pélenq et à Draguignan à la Libération (*Un chemin vers la liberté sous l'Occupation. De Varian Fry au débarquement en Méditerranée. Marseille-Provence 1940-1944*, Paris, Éditions du Félin, 2017).



Chantier du Pélenq : Fonds Bénédite, AD13, droits réservés, mention « côte 255)... / Conseil départemental 13/ Archives départementales – Tous droits réservés »



Aups, plaque aux morts du maquis Vallier (Jean-Marie Guillon)





Ses animateurs sont en relation avec la conservation des Eaux et Forêts qui se trouve à Draguignan et avec les officiers résistants que cette administration abrite, en particulier le capitaine Fontès, chef FFI⁵ de l'arrondissement de Draguignan. D'autres chantiers permettent à Louis Picoche, le patron des cars G.A.B.Y. de Hyères, de faire circuler ses véhicules et de ravitailler ainsi le maquis dont il a supervisé la création, puisqu'il est le responsable départemental du Service Maquis, assisté dans l'arrondissement par Édouard Soldani, inspecteur des mêmes maquis. Les deux hommes apparaissent dans le journal de Gleb Sivirine *Vallier*, le chef du principal camp de l'AS dans la région⁶. Il est difficile de savoir quelle place tenaient les Dracénois au sein de ce maquis. Remarquons que son premier responsable, Dominique Luciani, tué le 22 juillet 1944 à Aups, en venait.



Aups, sur le socle du monument aux insurgés de 1851 (Jean-Marie Guillon)

Tony Mariani, autre Dracénois, a témoigné de son recrutement par Soldani et *Lenoir* (Jean Blanc) et des diverses étapes de filtrage qu'il doit suivre : un cabanon à Figanières comme relais d'attente, un mot de passe (« Le cardinal ? – Il est rouge »), le camp de triage à Aups, puis le maquis lui-même qui était alors sur le territoire de Mons, avant d'être déplacé vers Aiguines et de circuler entre le Verdon et Aups à partir du printemps 1944⁷. On est un peu plus précisément renseigné sur le camp Robert, maquis créé par les FTP dans le

même secteur en mai 1944, puisque le cahier d'effectifs a été conservé⁸. Sur la centaine de noms qui apparaissent, une vingtaine viennent de la Dracénie.

TRAGÉDIES

Les mêmes routes sont suivies par les ennemis de la Résistance et d'abord par les agents de renseignements, français, que l'antenne de la Gestapo (le Sipo-SD) de Draguignan envoie. Une partie des rapports que fait son principal agent, une jeune femme, a été conservée et certains concernent Aups et les villages des environs (Bauduen, Aiguines). Renseignée par des « collaborateurs », elle informe ses employeurs sur l'opinion des habitants, repère les personnes favorables à la Résistance et les familles juives⁹. C'est ce type d'informations qui permet

à la police allemande de faire plusieurs incursions dramatiques dans le secteur. Le 30 janvier 1944, elle vient arrêter à Aiguines une famille juive qui s'y était cachée et qui disparaîtra en camp d'extermination - Marc Ovadia, marchand ambulant de Toulon, son épouse Mathilde et leur fille, Nelly, âgée de 15 mois. Un autre réfugié juif, un intellectuel nommé Rottemberg et pourvu d'une fausse identité (*Lebeau*) aurait été arrêté à Bargème où il était caché lui-aussi. Les enquêtes du Sipo-SD de Draguignan poussent parfois jusque dans les Basses-Alpes, ainsi le 25 avril 1944 quand trois policiers allemands et trois de leurs agents viennent à Annot arrêter Eugène Cornu, propriétaire d'une scierie, dénoncé par le jeune gestapiste dracénois Viard, et c'est un autre agent dracénois, Massiach, qui abat Cornu lorsque celui-ci tente de se saisir d'une mitraillette. Deux de ses ouvriers sont arrêtés (un sera déporté), des armes légères (quatre ou cinq pistolets, des mitraillettes) et des munitions sont saisies¹⁰.

La répression se déchaîne à la suite du 6 juin 1944 car, conformément aux ordres reçus, la Résistance a mobilisé ses hommes. Le maquis *Vallier* a reçu le renfort de plusieurs Dracénois, dont le jeune docteur Angelin German. Aups, « la petite capitale des maquis du Var » devient la cible principale de la répression. La bourgade a été occupée par les résistants le 7 juin, à l'initiative des FTP du camp *Robert*, appuyés par les résistants locaux. Les Allemands montés le soir de Draguignan (avec des gendarmes français) ont été bloqués et ont perdu deux des leurs (qui s'ajoutent à un motocycliste abattu dans la journée). Le 12 juin, sous la conduite de l'intendant de police régional, c'est la Milice de Marseille et celle du Var, regroupée à Draguignan depuis le 7 juin, qui opèrent. Elles investissent le village et embarquent 80 hommes pour le travail obligatoire à Saint-Raphaël. Les miliciens de Marseille fusillent sommairement deux maquisards de *Vallier*, Ernest Millet et le gendarme d'Aups François Duchâtel, et arrêtent deux résistants. La ferme Maurel est incendiée. Le 2 juillet, deux sections du maquis *Vallier* défilent dans Aiguines, où la famille Duchâtel – sa femme et ses deux jeunes enfants – réside et vont rendre les honneurs au monument aux morts aux deux fusillés du 12 juin. Voici comment le maire commente la cérémonie quelques années après : « Cérémonie très émouvante en pleine occupation et en présence d'une très grande partie de la population du village, malgré le danger. La population en garde un souvenir inoubliable »¹¹. Le 12 juin est la première des dramatiques journées que le village d'Aups va connaître jusqu'au 12 août. C'est désormais l'armée allemande qui intervient à partir de Brignoles, siège du commandement de la 242^e division d'infanterie qui occupe le département, mais aussi de Montferrat où un « commando de chasse » a été mis sur pied par l'état-major du 62^e Corps d'armée, qui lui se trouve à Draguignan, villa *Gladys*. Le 22 juillet est la plus tragique de ces journées puisque l'on compte une dizaine de morts entre Bauduen et Aups, dont Dominique Luciani tué à l'entrée du village avec un de ses camarades, une jeune fille de 17 ans et un camionneur.

⁵ Forces françaises de l'intérieur qui chapeautent théoriquement l'AS (Armée secrète), l'ORA (Organisation de résistance de l'armée) et les FTP (Francs-tireurs et partisans).

⁶ Gleb Sivirine, *Le Cahier rouge du maquis*, Artignosc, Parole éditions, 2007.

⁷ Voir son témoignage dans Gleb Sivirine, op. cit., p. 39.

⁸ Aux Archives départementales du Var dans le fonds constitué par les documents que j'y ai déposés.

⁹ Les rapports sur Aups et les environs datent des 10 et 29 janvier 1944, et du 3 février. L'un des rapports du 10 janvier note que la population d'Aups, à l'exception d'une douzaine de partisans de la collaboration, est favorable aux Anglais qu'elle attend « tous les jours avec impatience ». Pour elle, la plupart des Aupsois sont communistes (Archives départementales du Var, cour de justice de Draguignan, dossier Gaby Thibaut).

¹⁰ La même jeune femme, agent du Sipo-SD de Draguignan, fait un rapport sur l'enterrement d'Eugène Cornu, le 29 avril 1944 : « tout le village était là », les gendarmes ne lui ont pas permis de faire des photographies, la foule était hostile, elle a entendu : « La revanche n'est pas loin ».

¹¹ Archives départementales du Var 1 W 94, enquête de la commission d'histoire de l'occupation et de la libération de la France, 1947-1949.

DÉLIVRANCE

Les routes qui unissent Draguignan et les pays du Verdon sont aussi celles de la Libération. À Naples, le général américain Truscott, qui commande les divisions qui vont débarquer le 15 août a confié au colonel Butler la création d'une force motorisée chargée de percer vers les Alpes, en direction de Sisteron, puis Grenoble. Butler songe d'abord à utiliser la Route Napoléon avant de se raviser et de choisir de partir de Draguignan. Le débarquement ayant été le succès spectaculaire que l'on sait, Butler peut faire partir sa *Task Force* le 18 août et rejoindre Riez le soir même, non sans avoir au passage fait prisonnier à Ampus le général Neuling, commandant du 62^e CA allemand qui tentait de fuir. Les ponts ayant été détruits par les résistants pour gêner tout repli allemand, celui de Quinson en particulier (ce que l'aviation américaine n'avait pas réussi à faire), le passage du Verdon s'avère délicat, mais c'est grâce à la population du village, hommes, femmes, enfants qu'un gué est aménagé et permet à la colonne de passer¹². Quelque temps après, la 36^e division d'infanterie américaine, venant de la vallée de l'Argens, passe quant à elle par Castellane.

On le voit donc, Draguignan a été la principale base de départ, non seulement des forces de répression, mais aussi de celles de la Libération. La préfecture a été plus encore la plaque tournante qui reliait les maquis du Verdon et la Basse-Provence avec comme relais Aups, dont le nom même dit la position à l'entrée des hautes terres. Ce n'est donc pas par hasard que le monument aux insurgés victimes de la répression en décembre 1851 qui s'y trouve soit aussi celui des morts de 1944 qui, pour la plupart, avaient suivi les mêmes chemins.

Jean-Marie Guillon

Professeur d'histoire contemporaine émérite
Aix-Marseille Univ., CNRS, TELEMME

BIBLIOGRAPHIE

Témoignages

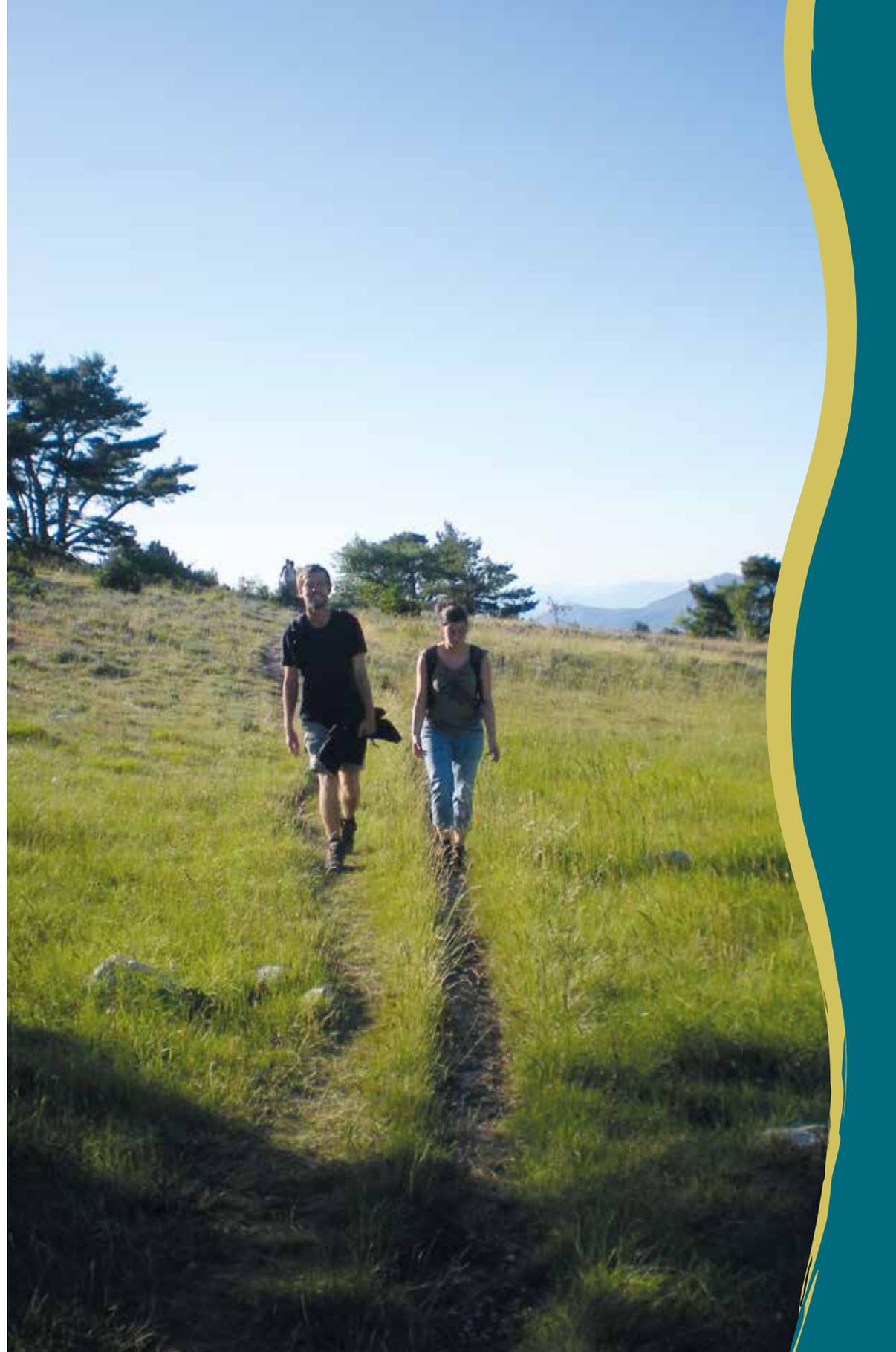
- BENEDITE, Daniel. *Un chemin vers la liberté sous l'Occupation. De Varian Fry au débarquement en Méditerranée. Marseille-Provence 1940-1944*, Paris, Éditions du Félin, 2017, 560 p.
- B. BUTLER, Frédéric. « Southern France Exploits of the Task Force Butler », *Armored Cavalry Journal*, janvier 1948, 1^{re} partie, p. 12-18 et 2e partie, mars-avril 1948, p. 30-38.
- SIVIRINE, Gleb. *Le Cahier rouge du maquis*, Artignosc, Parole éditions, 2007, 192 p.

Études

- GARCIN, Jean. *De l'armistice à la Libération dans les Alpes de Haute-Provence 17 juin 1940-20 août 1944*, Digne, 1983, 456 p.
- GUILLON, Jean-Marie. *La Résistance dans le Var. Essai d'histoire politique*, Aix-en-Provence, Université Aix-Marseille I, 1989, 3 vol., 1 165 p. (accessible en ligne sur le site var39-45.fr).
- GUILLON, Jean-Marie. « Draguignan 1939-1945. La préfecture du Var dans la guerre », *Bulletin de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan et du Var*, tome XXXVII, années 1995-1996, p. 110-130.
- GUILLON, Jean-Marie. « Les années de guerre dans les pays du Verdon varois », *Verdons*, automne de 2001, p. 90-104.
- GUILLON, Jean-Marie. « L'aventure du chantier forestier du Pélenq (1943-1944) », *Savoirs du Verdon, courrier scientifique* n° 3, octobre 2015, p. 44-56

¹² Frédéric B. Butler, « Southern France Exploits of the Task Force Butler », *Armored Cavalry Journal*, janvier 1948, p. 16 (témoignage écrit en 1946).
Je remercie Jean-Pierre Pellegrin de m'avoir permis d'en prendre connaissance.

Photo page de droite : Randonnée le long du sentier du sommet du Margès (Parc naturel régional du Verdon).





RETOUR AUX RACINES DRACÉNOISES DU PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERDON (1903-1949)

« Il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée. »
(David Augustin de Brueys et Jean de Palaprat, *Le grondeur*, 1691)

« Montons vers ce haut Var étrange (Comps, le Plan de Canjuers) à la fin de l'automne : là-haut, déjà l'hiver. [...] Ici, la solitude austère, les éléments, la forêt et les grottes, les abîmes, les eaux secrètes (sources inattendues, lacs souterrains) hantées, dit-on, d'esprits et de gnomides qui chuchotent (pour qui ?) des messages de l'autre Monde. [...] Toute cette région est à visiter pied à pied si l'on aime la terre encore vierge et sauvage. Falaises, gorges, grottes, ruines ressemblant aux rochers, rochers ressemblant aux châteaux du diable ou d'un dieu ami du vertige, de ce vertige des grandeurs qui lie un monde à l'autre et le ciel de roc bleu à la terre des eaux cachées. [...] C'est un autre pays. [...] Pour nous qui venons de plus bas, depuis la Méditerranée, nous entrons ici dans ces solitudes, ces hauteurs sobres, nues, ces grandes aires déchirées. »

(Marie Mauron, *En parcourant la Provence*, 1954)



Quel rôle a joué la ville de Draguignan, dans le premier tiers du XX^e siècle, dans l'émergence, la promotion et l'organisation du tourisme dans le Verdon ? En reprenant le fil historique des rapports de la cité dracénoise (via son syndicat d'initiative, créé en 1903) aux territoires du Verdon, certains éléments de compréhension viendront éclairer ce qui relève, en matière touristique surtout, de la complémentarité ou de la compétition départementale entre les deux rives de la rivière. Une manière d'assurer l'ancrage des gonds de la ville-porte varoise...

MOTS CLÉS : DÉCOUVERTE DES GORGES, INVENTION DU TOURISME, SYNDICAT D'INITIATIVE DE DRAGUIGNAN, AMÉNAGEMENTS TOURISTIQUES

La ville de Draguignan a finalement toujours été située à mi-pente : celle, naturelle, qui la fait glisser vers la Côte d'Azur (même s'il serait plus exact de dire aujourd'hui que c'est *la Côte d'Azur qui monte vers elle*) ; et celle, à l'inverse, qui demande un peu d'effort, pour accéder dans le haut-pays, ses montagnes, ses plateaux et ses gorges. Aujourd'hui labellisée « ville-porte du Parc naturel régional du Verdon », les quelques éléments qui suivent tenteront de montrer que, ni totalement ouverte, ni totalement fermée, la porte dracénoise des territoires du Verdon peut être considérée comme ayant toujours été *entre-ouverte*. Dit autrement, si Draguignan est située à une cinquantaine de kilomètres du Verdon, elle sera plus proche à certaines périodes et plus éloignée à d'autres. C'est ce fil socio-historique, dont nous aimerions donner ici quelques éléments, qui permettra de mieux situer les enjeux à venir de cette porte en train de s'ouvrir, plus grand.

Deux grands domaines peuvent être envisagés comme porteurs d'ouverture et donc d'accès : les possibilités de circuler d'une part, et la connaissance d'autre part. C'est autour de ces deux thématiques que va s'écrire l'histoire des rapports de Draguignan aux Verdons, histoire qui verra se mêler inextricablement ces deux clefs de compréhension.

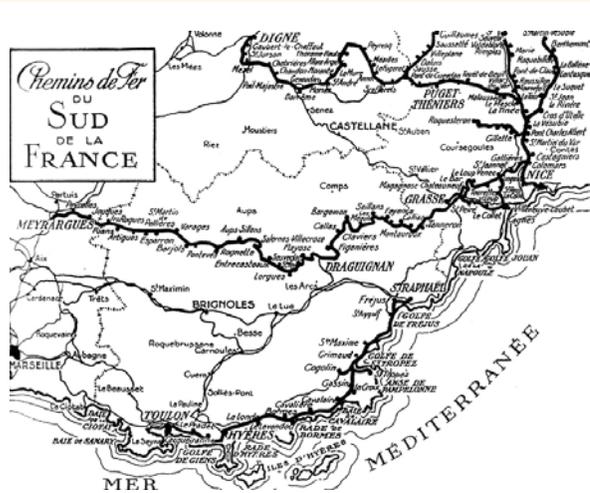
ACCÉDER À L' « ARRIÈRE-PAYS »

Puisque Draguignan est d'abord un point de départ. *Un des* points de départ devrait-on dire : en effet, pour accéder dans le haut-pays (plus tard « arrière-pays »), Gréoux/Riez et Digne au nord ou Draguignan au sud sont les passages obligés. C'est ainsi de Draguignan, au début du XIX^e siècle (1804), que se lance le parisien Louis-Aubin Millin à la découverte de ces contrées du Verdon. Son récit, publié sous le titre *Voyage dans les départements du midi de la France (1807-1811)*, décrit son périple de Draguignan à Aups puis à Bauduen et Fontaine-L'Évêque. Il traverse à gué entre Bauduen et Sainte-Croix (le pont de Garruby n'existe pas encore). Il arrive à Riez et va à Digne sans prendre le temps de passer par Moustiers ni les gorges : « Quoique Riez soit au milieu des montagnes, ses habitants n'aiment point à être appelés montagnards ; ils donnent ce nom à ceux de Moustiers, qui habitent un pays plus élevé que le leur ; et ces derniers prétendent que ce nom ne convient qu'à ceux qui sont encore plus enfoncés dans la région montagneuse. »



(Millin, 1808, p. 55). Ses descriptions laissent penser la rudesse de ces hauts plateaux ; un pas de plus pour imaginer la rudesse de ses habitants. Le pas est franchi quelques décennies après, en 1852, par J.-F.

Bunel, officier de l'Empire, qui publie ses *Promenades pittoresques dans le Var*. Pour l'arrondissement de Draguignan, ses remarques ne sont pas d'un autre ordre : « *Après avoir visité les lieux en voyageur, j'avais besoin que des hommes instruits, nés et résidant sur les lieux, me fournissent des renseignements sur les faits peu connus, les traditions de leurs localités. Je les en ai priés, mais, soit indifférence, ou tout autre motif que j'ignore, je n'ai pas même reçu de réponse* ». La description du canton de Comps-sur-Artuby est celle d'une succession de ruines : « *Ce tableau noir du canton est propice aux romans fantastiques* ».



Carte des chemins de fer du sud de la France - 1924 (Source : <http://voiesdesafectees.free.fr/nice-meyrargues.html>)

Cette chronique du milieu du XIX^e siècle sera sans doute une des dernières avant un événement fondamental, qui structure encore aujourd'hui l'ensemble de la partie orientale de la région provençale : l'arrivée de la ligne de chemin de fer, en 1864, entre Marseille et Nice. Cet épisode et ses conséquences ont été analysés par le sociologue Michel Marié, au début des années 1980, dans son ouvrage *Un territoire sans nom* (1982). Marié montre très bien comment le centre Var devient alors le territoire de la rupture entre le nord et ses montagnes et le sud et sa mer.

La loi de 1842 sur l'établissement de grandes lignes de chemins de fer rayonnant à partir de Paris est le point de départ de la structuration ferroviaire du département varois prise en main par le groupe Talabot : Marseille est reliée à Tarascon en 1848, à Toulon en 1859, à Nice en 1864 et à Vintimille en 1871¹. Ce réseau fusionnera avec le Paris/Lyon et formera en 1857 le Paris/Lyon/Méditerranée (PLM), acteur central qu'on retrouvera bientôt. C'est le début de l'attraction pour la côte d'Azur², la station de chemin de fer devenant station touristique. Au niveau économique, cette grande ligne eut un impact important, notamment sur l'organisation et l'écoulement des productions locales. *On assiste ici au premier grand basculement entre les deux régions du Var qui jusqu'alors s'équilibraient dans leur complémentarité. Le haut-Pays devient l'Arrière-Pays. C'est la première grande phase de négation du territoire intérieur, elle instaure durablement une approche dualiste du territoire : haut/bas, sauvage/développé, pauvre/riche, Alpes de haute-Provence/Var.*

¹ C'est la période du conflit entre Nice et Toulon, conflit centré autour des limites à accorder à la Côte d'Azur : restreinte à l'Est pour Nice, ouverte d'Ouest en Est (de Marseille à Nice) pour Toulon. La solution élargie sera intégrée dans les pratiques à partir du début du XX^e siècle.

² Le littoral sera ainsi baptisé pour la première fois en 1897 par Stephen Liégeois. Le normand Guy de Maupassant parlera plus tard de la Riviera « comme l'hôpital du monde et le cimetière fleuri de l'Europe ».

Cette nouvelle donne provoque la colère d'élus, notamment varois, qui comprennent vite les conséquences lourdes d'un parcours ferroviaire Marseille/Nice qui évite les villes de Brignoles, Draguignan, Grasse.

En 1863, à Saint-Maximin, le maire de Varages invite ses collègues cantonaux, le sous-préfet du Var, les maires d'Aix et de Marseille ainsi que des représentants de sa chambre de commerce à ce qu'on nommera le « comité de Saint-Maximin » ; la réflexion porte sur les possibilités de développement dues au chemin de fer. La présence du maire de Marseille n'est pas anodine et même stratégique : empêcher le Var de créer une ligne directe Avignon-Nice³. Afin de contrôler cette potentialité d'autonomie varoise par le chemin de fer, ce sont les capitaux marseillais (la Société marseillaise de crédit industriel et commercial) qui financent les deux lignes retenues à l'issue du comité de Saint-Maximin : les lignes Meyrargues-Nice achevées en 1889 (dite alors ligne « Central Var »⁴) et Hyères-Saint-Raphaël en 1905. Le tracé du « Central Var », près de 200 kilomètres émaillés de nombreux ouvrages d'art, est très sinueux (voir carte ci-contre, p. 36) et ne résiste pas longtemps à la concurrence de la voie au sud du PLM, plus droite et rapide.

Le vide imaginaire laissé par la frustration de chemin de fer dans l'arrière-pays sera comblé plus tard, selon M. Marié, par l'idée touristique.

De plus, le développement des infrastructures routières ne parviendra pas à corriger ce déséquilibre. Les difficultés du relief dans le haut pays aggravent plus encore la situation et à la fin du XIX^e- début XX^e, le Var n'est qu'un département qu'on traverse (comme on peut) pour aller voir la Côte d'Azur. Au XVIII^e siècle, seulement deux « routes » sillonnent le haut pays : de Vinon à Riez (par le plateau de Valensole) et de Barjols à Castellane (à travers le plan de Canjuers et desservant Aups et Comps-sur-Artuby). La première voie de communication par route dans le Var intérieur est orientée Nord/Sud et correspond à la liaison Draguignan/Comps-sur-Artuby et la haute vallée du Verdon : elle date de 1867 (actuelle D 955). La route Digne/Grasse par Barrême et Castellane existe depuis 1845. De nouvelles voies de communication empruntent la vallée de la Durance, isolant ainsi le plateau de Valensole qui cesse alors d'être une région de transit.

La région du Verdon se détache progressivement d'un contexte territorial plus large pour s'isoler plus encore : du sud, par sa séparation avec la côte, du nord-est, avec la vallée de la Durance. Une entité en négatif est en train de germer.



Georges Clemenceau en visite à Allos - octobre 1908 (photos E.-A. Martel - Source : Padiracothèque/Association Martel)

³ Ce projet aurait permis au plateau de Valensole de posséder son chemin de fer et ainsi d'écouler ses marchandises (D'Ille, 1899).

⁴ Elle fut alors aussi appelée « train des Pignes ». Cette appellation correspond aujourd'hui à un autre parcours ferroviaire à partir de Nice, encore en activité : la ligne Nice-Digne.

LES BESOINS EN EAU ET LA NAISSANCE DU TOURISME



Georges Clemenceau en visite à Allos - octobre 1908 (photos E.-A. Martel - Source : Padiracothèque/Association Martel)

C'est à peu près dans ce contexte de mise à l'écart territorial qu'un autre événement va changer le cours de l'histoire des pays du Verdon, événement auquel la ville de Draguignan va vite, nous le verrons, se rattacher. La ressource principale des pays du Verdon est ici en jeu : l'eau. Epidémies de choléra à Marseille jusqu'au milieu du XIX^e siècle, pénuries d'eau à répétition dans certaines grandes villes de la côte, problèmes d'irrigation en Durance : nous ne nous attarderons pas ici sur les raisons qui menèrent le gouvernement français via Joseph Ruau, son ministre de l'agriculture, en 1902, à missionner un ancien avocat parisien devenu le

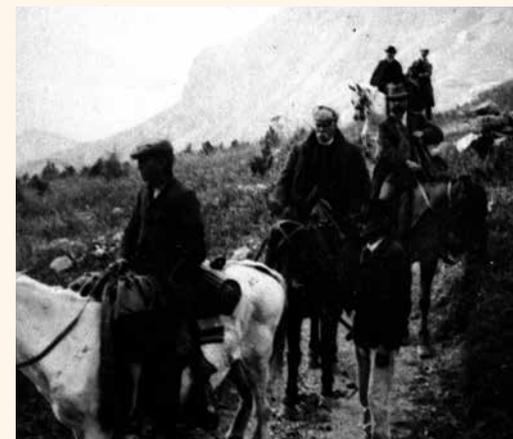
premier spéléologue professionnel français, Edouard-Alfred Martel, pour explorer le sous-sol des plans de Canjuers. Le but était de comprendre les dynamiques hydrographiques souterraines de la résurgence de Fontaine-L'Évêque (aujourd'hui sous le lac de Sainte-Croix, au droit de Bauduen). Trois ans après, entre juillet et août 1905, Martel et son équipe, guidés par Isidore Blanc, célèbre instituteur rougonnais, après avoir sondé une trentaine d'avernes sur les plans de Canjuers, réalisent la première descente des gorges du Verdon, ouvrant ainsi la possibilité d'une nouvelle activité économique pour la région : le tourisme. La thématique touristique, très médiatique⁵, fait presque oublier la raison première de la venue de Martel dans le Verdon. Ses conclusions à ce sujet sont sans appel : le projet de créer un lac de retenue souterrain en amont de la résurgence de Fontaine-L'Évêque pour permettre une gestion raisonnée de la ressource par les usagers en aval n'est pas envisageable, en raison de la nature karstique (aux nombreuses failles) du sous-sol.

Mais Fontaine-L'Évêque n'est qu'un maillon d'une chaîne hydraulique qui part des sources du Verdon, à Allos. Le lac naturel d'Allos est aussi concerné par ces projets d'aménagement. Une commission parlementaire est chargée d'examiner le projet de loi relatif à l'aménagement du lac d'Allos et de ses abords. Le député Albert Lebrun, polytechnicien, ingénieur des Mines, et futur président de la République (de 1933 à 1940), est rapporteur du projet de loi. Il est présenté à la Chambre le 31 mars 1908. Les départements concernés n'arrivent pas à se mettre d'accord pour la répartition des eaux. C'est pourquoi Georges Clemenceau, président du Conseil, accompagné de Joseph Ruau, ministre de l'Agriculture, décide d'aller voir sur place à l'automne 1908. Le voyage officiel a lieu du 8 au 11 octobre 1908 : au programme, la visite du Verdon, d'Allos à Fontaine-L'Évêque ainsi que quelques

arrêts dans le Var, le département d'adoption de Clemenceau⁶. Martel est présent ; il prend les photos.

Les autres délégués des départements concernés sont aussi du voyage ; ils viennent défendre le projet qui leur est le plus favorable⁷ : le Var pour la transformation du lac d'Allos en réservoir, des barrages sur le Verdon et l'utilisation des eaux de Fontaine-L'Évêque. Le Vaucluse est intéressé par le barrage de Gréoux afin d'alimenter les avaliers. Les Bouches-du-Rhône demandent de l'eau pour leur département et pour Marseille. Clemenceau ne prend pas position entre les deux projets alors en vue (Wilhelm et Rouland-Dalloyau⁸), bien que le second ait sa faveur puisque varois. Les ingénieurs des Basses-Alpes ne l'entendent pas ainsi. Face à cette tension interdépartementale, le ministère de l'Agriculture et une commission *ad hoc* de la chambre des députés se mobilisent à nouveau. Du 20 au 22 août 1912, les membres du gouvernement font une nouvelle visite sur les lieux, de Gréoux-les-Bains jusqu'à Digne. Le nouveau ministre de l'Agriculture, M. Pams, est en tête de la délégation. La réunion publique en préfecture de Digne, le dernier jour, est houleuse. Le projet Dalloyau est âprement discuté mais reste trop ambitieux. Là encore, aucune décision ne sera prise de la part du ministère⁹ ; le premier conflit mondial, deux ans plus tard, relègue tous les projets au second plan ; l'urgence n'est plus Fontaine-L'Évêque ou le lac d'Allos mais la défense de la patrie. La question de l'eau et de sa gestion sera reprise bien après (au sortir de la Deuxième Guerre mondiale), comme mise de côté par l'Eldorado touristique que promet le site.

Dans cette période d'entre-deux guerres d'ailleurs, un des prosélytes les plus zélés du Verdon n'est autre qu'Edouard-Alfred Martel. Mais pas pour n'importe quel tourisme. À l'époque, la distinction entre *tourisme automobile*¹⁰ (ce contre quoi Martel se bat) et *tourisme pédestre* (qu'on appellerait « vert » aujourd'hui) se cristallise. Martel, membre éminent du TCF (Touring Club de France) depuis le début, s'inscrit dans cette seconde veine et sa lutte du sentier contre la route est présente tout au long de son œuvre, quelle que soit la période. C'est ce qui permet de comprendre qu'en 1906, malgré ses attaques contre le « vulgaire tourisme » (celui de la route, en fait), Martel ait déjà en tête l'aménagement futur des Gorges du Verdon (tant par le fond que par le haut) sous forme de sentiers accessibles aux plus téméraires. C'est bien ici la vision d'un tourisme élitiste d'un Martel telle qu'elle était promue au sein du TCF. Dans son



⁵ Après son expédition de 1905, Martel présentera le site et sa « découverte » à de nombreuses occasions, en France ou à l'étranger, illustrant ses conférences par les quelques 200 clichés qu'il prit alors. De nombreux articles, scientifiques et grand public, furent aussi rédigés par Martel sur le sujet.

⁶ Il est député de l'arrondissement de Draguignan (qui s'étend de la côte au haut-Var) de 1885 à 1893, sénateur du Var de 1902 à 1920, et président du Conseil des ministres et ministre de l'Intérieur de 1906 à 1909, postes qu'il occupe donc lors de sa venue dans le Verdon.

⁷ Voir compte-rendu dans le *Journal des Basses-Alpes*, daté du 18 octobre 1908.

⁸ Le projet de l'ingénieur varois Dalloyau fut présenté à Clemenceau dans son voyage à Allos, lors d'une halte à Comps-sur-Artuby, dans le haut-Var. Favorable aux Varois, ce projet n'était pas « officiel » mais projet personnel imaginé par l'ingénieur Dalloyau, qui ne faisait d'ailleurs pas partie du corps des Ponts et Chaussées. L'officiel était celui de Wilhelm et la société des grands travaux de Marseille avait d'ailleurs, sur ses recommandations, commencé les tunnels et les fondations de l'usine du Galetas et déjà indemnisé des propriétaires en amont de Carajuan en prévision du lac qui s'y ferait.

⁹ Malgré la demande pressante du département des Basses-Alpes pour qui ces projets sont une manière d'enrayer la désertification dont il est victime. Une pétition des élus bas-alpins sera envoyée au ministère de l'Agriculture dans ce sens en septembre 1912.

¹⁰ Automobile à longtempis signifié « automobile à cheval »...



missions politico-scientifiques. Pourtant, si l'on regarde de plus près, d'autres éléments apparaissent, plus petits, plus épars et moins agencés, qui permettent toutefois de penser que d'autres dynamiques, antérieures et plus locales, ont aussi contribué à écrire cette histoire verdonienne.

En 1896, une série de brochures à cinquante centimes intitulées *Excursions en Provence* est éditée par la librairie Paul Ruat de Marseille. Ce dernier décide, un an plus tard, d'afficher sur la porte de sa librairie le programme d'une excursion publique qu'il conduirait lui-même pour qui voudrait bien venir : neuf participants s'inscrivent ; deux mois plus tard naissait la *Société des excursionnistes marseillais* avec comme premier secrétaire ce même Paul Ruat. L'intérieur de la Provence n'était pas oublié, même si la majorité des excursions se situaient sur la côte autour de Marseille ou plus tard dans les montagnes environnantes (Sainte-Victoire, Sainte-Baume surtout). Bien que dans le bulletin des 90 ans de la société (édité en 1987) retraçant un siècle de vie de l'association, le Verdon ne soit pas cité, Paul Ruat donne une conférence à Castellane, le 15 juillet 1905. Martel n'arrivera que deux semaines après sur les lieux pour son expédition. Coïncidence ou anticipation ? La conférence de Ruat s'inscrit, quoi qu'il en soit, dans un contexte particulier d'éclosion de structures de prise en charge des différentes formes de tourisme dans la région du Verdon : les syndicats d'initiative (SI). La conférence est organisée en collaboration avec le tout récent *syndicat d'initiative de la haute vallée du Verdon*, basé à Beauvezer.

En d'autres termes, la région du Verdon est déjà fréquentée, notamment dans sa partie nord. Elle est en effet, depuis plusieurs années, un lieu de *villégiature* pour les résidents aisés des villes de la Côte d'Azur, les gorges du Verdon n'étant qu'une excursion possible parmi d'autres dans le séjour. Cette villégiature de haut-pays (et le flux qu'elle entraînera progressivement) est à l'origine de la structuration des premières organisations touristiques. C'est ainsi qu'on comprend la création, dès juin 1903, du SI de la haute vallée du Verdon né à Beauvezer. Il s'engage, seulement quelques jours après, dans les pas du *syndicat d'initiative de Draguignan et de sa région*, fondé lui le 1^{er} mai 1903¹².

Ce dernier est d'ailleurs à l'initiative, un mois avant la conférence de Ruat, d'une excursion dans les gorges du Verdon, début juin 1905. *Le Journal de Castellane* publie un article sur cette expédition « organisée par le tout jeune syndicat d'initiative de Draguignan les 4 et 5 juin 1905 ». Henri Boland, membre du TCF et ancien directeur des guides Joanne

ouvrage *La France ignorée* (1928), à propos de l'aménagement des Gorges du Verdon, Martel écrit : « *Mais peu de visiteurs (ils sont si pressés maintenant) se résoudraient à la totalité de ce parcours. D'autant plus que c'est tout au plus à un chemin muletier qu'on pourrait songer. Encore la dépense serait-elle énorme, pour accrocher les passerelles dans les étroits où les crues s'élèvent de 20 à 30 mètres. Quant à une route, elle profanerait tout, coûterait des dizaines de millions, - devrait se tenir fort au-dessus du torrent et monter parfois jusqu'à 150 mètres de hauteur -, ne ferait voir à peu près rien des plus remarquables passages, - et en gênerait sans remède les plus réelles beautés. Tout projet dans ce sens est anathémisé à l'avance. Quoi qu'on fasse, il faudra user d'un soigneux discernement pour ne rien abîmer dans le Verdon (souligné par l'auteur) ».*

Une fois cette distinction établie (tourisme automobile vulgaire *versus* tourisme pédestre aventurier), on peut noter que pour que les touristes aussi élitistes soient-ils puissent aller se promener dans tel ou tel lieu de pratique pédestre périlleuse ou malaisée, il fallait bien qu'ils y accèdent d'abord par des moyens traditionnels (voitures, caravanes...) : la route donc. Aussi, le sentier ne peut-il se concevoir sans la route, dans leur complémentarité, et plus loin, sans le fer. Et cela d'autant plus que les premiers touristes qui arrivaient dans la zone venaient d'horizons aussi divers qu'éloignés : Côte d'Azur (groupes allemands et anglais majoritairement), Draguignan, Toulon (groupes guidés dans les années 1920-30 par Louis Henseling, conservateur de la bibliothèque municipale de Toulon, délégué du TCF), Marseille (excursionnistes marseillais), Belgique (le Touring club de Belgique), Luxembourg...

Ce n'est donc pas *au fond* des gorges (comme ce qui avait été fait en Ardèche au début du siècle) mais *autour* des gorges, que le réseau routier se développerait après la découverte du site : dans le Verdon, le sentier créa la route¹¹. Quant au chemin de fer, les directeurs des grandes compagnies eurent beau tout imaginer, le fer n'entra pas dans le Verdon ; c'est encore le cas aujourd'hui.

LES EXCURSIONS DANS LE VERDON

Cette présentation des débuts du tourisme dans le Verdon pourrait suffire. Elle constitue d'ailleurs souvent la version « officielle », en tout cas rendue visible par les acteurs sociaux de l'époque qui maîtrisaient les codes et avaient les moyens de sa publicisation. Si l'on passe vite, on peut penser que les Gorges du Verdon ont été créées par les élites parisiennes en quête de sensations fortes, de découvertes, à l'occasion de



¹¹ D'après les témoignages contemporains de locaux qui travaillèrent aux aménagements du site dans les années 1930, « *dans le Verdon, on a toujours tout fait à l'envers : le chalet Martel (chalet de la Maline aujourd'hui) rive droite a été construit avant la route qui y mène, l'auberge des Cavaliers rive gauche de même. Il n'y avait que des sentiers pour y travailler, porter les matériaux... La route ne fut réalisée qu'après.* ». Les choix du TCF sont ici en cause, et semble-il, mal compris localement : ainsi par exemple, si le chalet Martel a pu être une réalisation « en dehors des routes », c'était à l'époque pour faciliter l'épanouissement du but premier de l'association : le tourisme pédestre. C'est d'ailleurs ce que souligne Martel en 1928, « *on reste pratiquement réduit à la grande route (de Castellane à Moustiers). C'est-à-dire à peu près à rien (souligné par l'auteur) : comme si, pour visiter une cathédrale gothique, on se contentait d'en faire rapidement le tour sans y entrer. C'est pourquoi tant de gens reviennent déçus des gorges du Verdon, qu'ils n'ont pas vues!* (souligné par l'auteur) ». *La France ignorée*, 1928, p.19.

¹² Comme pour renforcer cette institutionnalisation de la future fréquentation touristique de la région, au même moment, un autre pionnier, dracénois cette fois, entreprit la descente beaucoup moins médiatisée que celle de Martel (mais tout aussi périlleuse) du canyon de l'Artuby : le docteur Girard. Il fut stoppé par une paroi verticale juste avant de parvenir à la Mescla (« mélange » en provençal), au confluent du Verdon et de l'Artuby.

(Hachette), y est invité avec une quarantaine de participants.

Deux syndicats qui se créent à un mois d'écart, des excursions organisées à quelques jours d'intervalle, tout indique qu'entre le SI de la haute vallée du Verdon et celui de Draguignan et de sa région une bataille pour l'accès aux gorges et à ce qu'elles promettent est, dès le début du siècle, engagée. « Draguignan, alors préfecture du département du Var, centre urbain desservi par le train et plus proche des stations d'hiver de la Côte d'Azur (mais plus éloignée du Verdon), faisait de grands efforts pour gagner la suprématie comme point de visite des gorges. Castellane, petite sous-préfecture du département des Basses-Alpes, encore très rurale, aux ressources hôtelières beaucoup plus modestes, n'était pas desservie par le chemin de fer. » (Collomp, 2002, p. 41).

Qui remportera la « bataille des gorges » entre l'obédience alpine issue du modèle suisse d'aménagement des Alpes portée par le SI de la haute vallée du Verdon et celle, méditerranéenne, issue du développement de la Côte d'Azur portée par le SI de Draguignan ? Le dynamisme du SI de la haute vallée du Verdon est évident et sûrement antérieur à l'intérêt dracénois pour le Verdon¹³.

Dès 1902, en effet, Paul Ruat, l'infatigable « buveur d'air¹⁴ marseillais », fait distribuer 10.000 prospectus et organise à partir du haut Verdon une caravane de trente excursionnistes marseillais le 15 août 1902 ; depuis, « c'est l'affluence ». C'est en partie sur la base de cette dynamique que Trotabas, Darasse et Moulard, notables de Beauvezer, décidèrent la création du syndicat d'initiative de la haute vallée du Verdon. Cette dynamique, dont le marseillais Ruat revendique *une des origines*, généra notamment l'organisation d'un service de cars alpins entre Saint-André et Allos, ou encore la construction d'un chalet au lac d'Allos inauguré le 3 juillet 1904. C'est donc d'abord dans le Haut Verdon que le mouvement naquit.

Malgré le handicap lié à l'éloignement du chemin de fer, la fameuse excursion organisée par le syndicat d'initiative de la haute vallée du Verdon de juillet 1905 a plus d'ampleur que la précédente des varois. Elle dure quatre jours (du 13 au 16 juillet) et parvient à attirer des excursionnistes venus de Marseille. Il faut dire que le but officiel du voyage est l'inauguration du service des voitures (à cheval) des gorges du Verdon mis en place par le syndicat d'initiative de la haute vallée du Verdon. S'adaptant aux infrastructures existantes, le départ du service nouveau se fera du terminus du train de St-André. C'est à cette occasion qu'un banquet est organisé, le 15 juillet 1905, à l'hôtel de ville de Castellane où Paul Ruat fait son discours. Pour lui, les origines du tourisme dans les gorges viennent de l'amont, le haut Verdon et les pionniers qui organisèrent des visites des gorges¹⁵, de Moustiers et de Fontaine-L'Évêque. Il

¹³ Bien que le SI de Draguignan soit aussi actif de son côté : on notera par exemple l'édition en 1907 d'un petit livret, dédié aux visiteurs, qui relate l'expédition de 1905, intitulé *Exploration du Grand Cañon du Verdon*. Les 67 pages sont signées de Martel et d'Armand Janet, ingénieur de la marine toulonnais, membre important de l'expédition et auteur, dix ans avant Martel, en 1896, d'une première tentative (avortée) de descente du Verdon en bateau.

¹⁴ Surnom que se donnaient les membres de la société des excursionnistes marseillais.

expose ensuite son plan de développement touristique à une assemblée aux sentiments mêlés de curiosité et de méfiance :

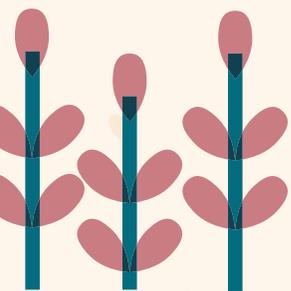
- la création d'un service de voitures entre Moustiers et Castellane (« autre que les omnibus archaïques qui font le service du courrier de La Palud »),
- la nécessité de se concerter avec le syndicat d'initiative de Draguignan pour créer un service de correspondance de Draguignan à Manosque par Castellane, Moustiers et Valensole, « un service rapide pour les touristes pressés »,
- la création de nouveaux hôtels à Moustiers notamment (« pour attirer les touristes pour un séjour un peu prolongé »),
- barrer le Verdon aux cluses de Saint-Maurin pour créer une réserve d'eau suffisante pour régulariser le cours du Verdon en cas de pénurie d'eau ou de détournement de Fontaine-L'Évêque,
- un projet de création d'un barrage pour faire un lac de 14 km jusqu'au pont de Trigance (Carajuan) avec la possibilité de bateaux plats comme dans les gorges du Tarn.

Et si les projets ne sont pas déjà en place, c'est pour le Marseillais à cause de l'inertie locale : « Ce qu'il faut, c'est secouer un peu une apathie naturelle et traditionnelle qui vous empêche d'oser quelque chose ». Comme touchés dans leur orgueil, à la suite de la conférence, une navette sera mise en place entre Moustiers et Castellane. Mais globalement, ces projets ne trouveront que peu d'échos auprès des locaux, à cette période-là. La liaison « pour les touristes pressés » entre Manosque et Draguignan ne se fera pas, malgré d'autres projets imaginés et dans un contexte où les armes ne sont pas égales : le désavantage de Castellane est que le chemin de fer le plus proche arrive à Saint-André-les-Alpes avec le train des Pignes¹⁶. Il existe bien un projet de ligne Castellane/ Draguignan, soutenu par le conseiller général de Castellane (Léon Honnorat, aussi délégué du TCF) ; il ne verra jamais le jour.

Entre-temps, voyant sûrement là son avantage, le département du Var, par la voix du syndicat d'initiative de Draguignan, avance ses pions verdoniens : après le petit guide de 1907, un autre livret est édité en 1912 par le syndicat, intitulé *Excursions pittoresques, Draguignan, la vallée de l'Argens et du Verdon*. C'est peut-être le premier document qui fait clairement acte de « prosélytisme territorial » de la part de la ville de Draguignan. Elle y est décrite comme centrale dans la région : « *Le but du Syndicat d'initiative de Draguignan est de faire connaître aux touristes la région qui s'étend du Verdon à la mer. On aura une idée approximative de cette étendue*

¹⁵ Ces visites donnèrent lieu à des propositions d'aménagement de la part des responsables du syndicat qui, par exemple, sollicitèrent la société des grands travaux de Marseille (celle qui aidera Martel dans son expédition d'août 1905) pour créer une galerie suspendue dans les parties où le canal est souterrain, pour avoir un chemin continu de Saint-Maurin au pont de Tusset.

¹⁶ Le terminus à Saint-André est provisoire : la jonction Saint-André/Annot pour relier Nice à Digne ne se fera qu'en 1911.





Les escaliers de la brèche Imbert financés par le TCF et construits par des Paluards et Rougonnais - 1928 (Source : archive personnelle, Cliché Isidore Blanc)

et de sa situation en prenant Draguignan comme le centre d'un cercle ayant un rayon de 60 kilomètres environ ». Les racines de « Draguignan, ville-porte du Parc naturel régional du Verdon » se trouvent sûrement ici.

Mais il ne s'agit que d'annonces. Dans les faits, ce n'est que quelques années plus tard (milieu des années 1920) que, poussés par l'exploit de Martel et de son équipe, c'est d'abord le Touring club de France, aidé du PLM, qui prendra en main l'aménagement « élitiste » d'une partie des gorges. On parle ici à dessein « d'une partie des gorges » puisque, si l'on regarde où se situent les investissements du TCF, outre dans les gorges elles-mêmes (sentiers, passerelle, escaliers...), jusqu'au début des années 1930, c'est la partie bas-alpine qui est majoritairement concernée, autour du cœur de la zone : entre Rougon et La Palud. En d'autres termes, si la rive droite du Verdon est prise en charge par les locaux au nord (élus et SI de la haute vallée du Verdon) et par le TCF au cœur des gorges, la rive gauche reste, jusqu'au début des années 1930, relativement vierge. Pourtant, l'enjeu est d'importance : il ne s'agit pas moins du tracé qui relie Draguignan aux richesses naturelles et patrimoniales (donc touristiques) du haut pays (Moustiers en ligne de mire), tout en passant par les gorges du Verdon ! Il y a presque urgence : l'effervescence dans le Verdon est

déjà là, relayée par les journaux de l'époque. Ils se font l'écho de cette nouvelle manière de voir le Verdon : le registre du rebut et l'effroi qu'inspiraient les gorges du Verdon de la fin du XIX^e siècle dans les guides touristiques laissent place à la promotion et l'attraction d'un pittoresque en dévoilement. Et la mobilisation locale est présente dans la fin de ces Années folles : des banquets sont organisés, les élus locaux y participent. Le phénomène fait tache d'huile et des liens se créent : ainsi Marcel Provence, par ailleurs aussi délégué régional du TCF, s'y implique pour la promotion de la faïence et des traditions moustiéraines. Les articles dans la presse locale et nationale relaient cette émulation autour du Verdon : c'est le lancement médiatique de l'opération du Touring club de France dans les gorges.

LE RÔLE DU TCF DANS LE DÉVELOPPEMENT DU TOURISME

En mai 1928, un voyage d'étude dans le Verdon est organisé par le TCF emmené par Léon Auscher, son président du comité du tourisme en montagne. La compagnie PLM met

à disposition des cars pour aller de la gare des Arcs (près de Draguignan) à Castellane. Après réception à Castellane, les voyageurs dorment pour les trois nuits à l'hôtel du Belvédère de Moustiers. Les trois jours seront consacrés à une marche au fond des gorges sous la direction d'Isidore Blanc qui reprend son rôle de guide, plus de vingt ans après l'expédition de Martel.

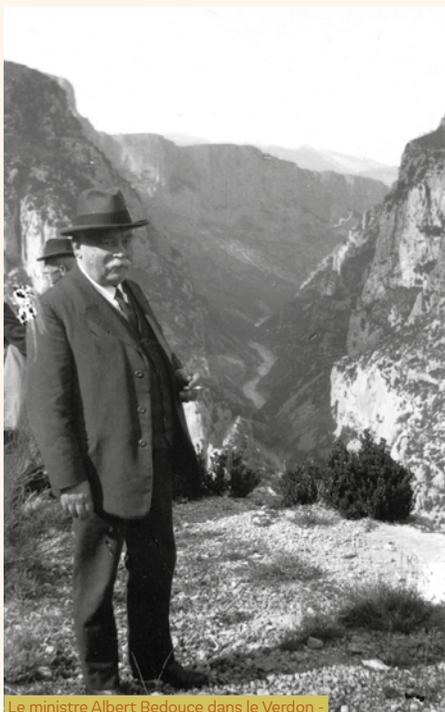
Draguignan peut-elle passer à côté de l'Histoire ? On ne cite que Moustiers, Castellane, Rougon... Pour que Draguignan devienne réellement la porte sud du Verdon, de nouvelles énergies doivent se manifester. C'est une fois encore par la route que l'ouverture se fera.

Deux personnages s'illustrent dans ce début des années 1930, ils incarnent ces nouvelles énergies varoises : Joseph Chauvin et Achille Ditgès. Le premier est plus connu dans le haut Var sous le pseudonyme de Joëlle Font d'Eilenc (du nom de la propriété familiale d'Aiguines) : il fut, entre autre, maire d'Aiguines de 1931 à 1935, et conseiller général du canton d'Aups de 1931 à 1940. Le second, Achille Ditgès, maître d'hôtel de profession, devient le maire radical-socialiste de Draguignan de 1919 à 1925 pour prendre ensuite la présidence du SI de Draguignan et de sa région.

Le rôle de Font d'Eilenc est central dans l'histoire de l'aménagement routier varois du Verdon ; il est pour lui comme le moyen incontournable de développer l'économie touristique que promet le site. Après une longue période parisienne où il se construit un solide carnet d'adresses mondain, Font d'Eilenc revient s'installer dans la propriété familiale, avec de grands projets pour le Verdon. En 1929, il fonde pour cela le *comité de propagande du Var*. Le but est clair : en s'inspirant de ce qui est à l'œuvre en matière touristique sur la Côte d'Azur, il faut maintenant s'occuper du haut Var. En collaboration avec l'Office national du tourisme (ONT) et l'Union des syndicats d'initiative de France, il initie la création de nombreux syndicats d'initiative locaux (Aups, Comps, Salernes, Fayence...). Ce prosélytisme local, ainsi que sa notoriété construite dans les cercles parisiens du quartier latin, contribuèrent à le faire élire la même année (1931), à la fois maire d'Aiguines et conseiller général. Cette double position sur la scène politique locale haut varoise lui permet de convaincre le conseil général du Var, ainsi que le Touring club de France, de financer les travaux de la « Corniche Sud » dite aussi « Corniche Sublime » (actuelle D 71) des gorges : relier Aiguines à Comps, maillon manquant pour sortir Aiguines de son enclavement et par la même occasion, faire de Draguignan une vraie porte verdonienne. L'idée n'est pas nouvelle : Font d'Eilenc reprend là le projet routier d'Achille Ditgès, premier magistrat de Draguignan qui avait anticipé le premier cette manne verdonienne potentielle pour sa ville. À l'époque, seule une route étroite à travers le petit plan de



Groupe de travailleurs indochinois, élargissement du Col d'Illuire « Corniche sublime » - octobre 1942 (Source : archive personnelle)



Le ministre Albert Bedouce dans le Verdon - juillet 1936 (Source : archive personnelle)

Canjuers permettait l'accès visuel à la falaise des Cavaliers, point de vue unique et restreint sur le fond des gorges. Repris par Font d'Eilenc, le projet de route de corniche partira donc d'abord d'Aiguines, pour « redescendre » vers Comps-sur-Artuby. Il faut dire que dans son esprit, outre la promotion de l'exploitation touristique des gorges, cette liaison permettra de redonner vie à l'activité traditionnelle d'Aiguines, en déclin : la tournerie de buis.

La route se réalisera par étapes à partir de 1934 : d'abord d'Aiguines au lieu-dit des Cavaliers (grâce à l'intervention du syndicat d'initiative d'Aups et financé par le conseil général du Var, la chambre de commerce de Toulon et le TCF) ; puis jusqu'au pont de l'Artuby en 1936 et jusqu'à Comps en 1948. Les travaux sont menés sous la houlette de Vidal¹⁷, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, par ailleurs délégué départemental du TCF à Draguignan. De la main d'œuvre étrangère est réquisitionnée, qu'elle soit italienne ou indochinoise.

Pendant que les ouvriers s'affairent à la route côté varois, les festivités continuent côté bas alpin. Mais l'heure n'est plus à la course entre les deux départements : autour des gorges, il s'agit de construire, ensemble, une entité touristique accessible.

Le dimanche 26 juillet 1936, le chalet Martel est inauguré : l'événement paraît assez sérieux pour qu'on y voit, parmi les nombreux invités, Albert Bedouce (le tout nouveau ministre des Travaux publics du Front populaire) qui préside aux cérémonies. *La Revue du TCF*¹⁸ se fait l'écho de cette journée mémorable : les élus locaux sont largement présents ; conscients de l'enjeu pour l'avenir de leur région, leur accueil est fastueux. Maires, conseillers généraux, députés, sénateurs, préfets, ingénieurs en chef, directeurs de syndicats d'initiative, responsables du PLM, du TCF, du Club alpin français... tous sont présents sauf un : Martel qui, gravement malade, est resté à Paris.

Après les discours de fin de repas, la caravane alla dîner à Draguignan, comme pour symboliser la conscience locale d'un projet touristique inter-départemental entre le Var et les Basses-Alpes. D'ailleurs, le lendemain fut consacré à l'inauguration de la première partie de la route touristique côté varois. Rendez-vous est donné à La Bastide de la Barre sur les hauts plateaux de Canjuers : « le ministre coupa le ruban tricolore qui barrait l'ancien chemin de Sardon, transformé en voie carrossable ».

Le déjeuner de l'inauguration est offert par le conseil général du Var au tout nouveau restaurant des Cavaliers dans la bastide du même nom « depuis que le chemin conduisant directement

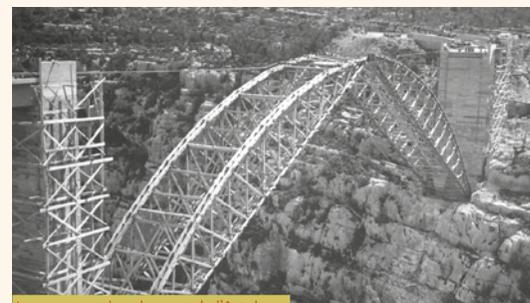


¹⁷ Il donna son nom au sentier (abrupt !) qui aujourd'hui remonte du fond des gorges près de l'Imbut pour déboucher sur la Corniche sublime, un peu avant le lieu-dit les Cavaliers. (Dangereux, il est interdit à la descente...)

¹⁸ « Aux gorges du Verdon, inauguration du refuge de la Maline et de la Corniche Sublime », *Revue du TCF*, septembre 1936, pp. 290-292.



Inauguration d'un tronçon de la Corniche sublime (bastide de Sardon)¹⁹ - Juillet 1936 (Source : archive personnelle)



La construction du pont de l'Artuby - années 1940 (Source : archive personnelle)

à cette bastide a été rendu carrossable sur l'initiative du TCF et avec sa participation financière ». Font d'Eilenc marquera dans son discours sa satisfaction de voir, par ces projets, l'avènement d'un rapprochement des deux départements qui bordent les gorges : « [tous] se félicitèrent de voir, unis dans la même œuvre d'aménagement du site magnifique, notre association et les deux départements qui, par-dessus le Verdon dont les eaux les séparent, se

tendent amicalement les mains, dans une commune pensée d'affection pour le pays ».

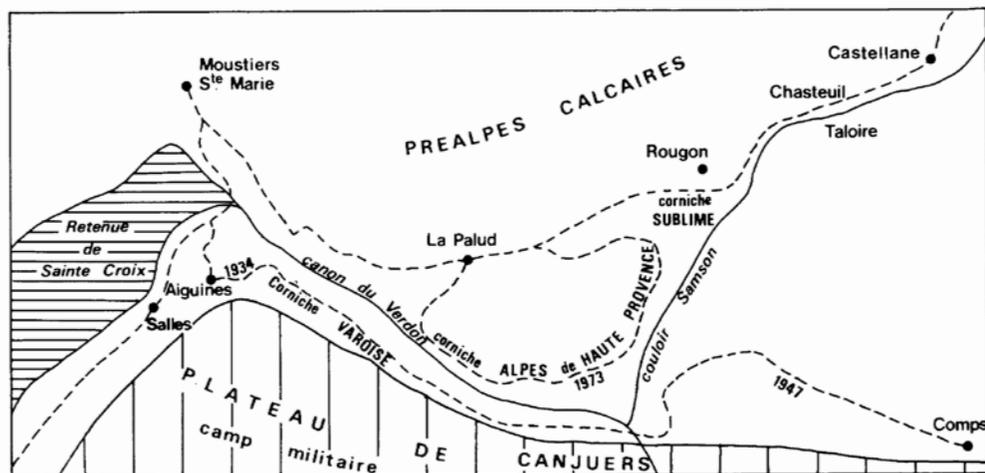
Seul le premier tronçon de la route est inauguré ce lundi 27 juillet 1936. Mais il n'empêche pas les zélotes dracénois de déjà parler de Draguignan comme « porte Sud du Verdon »²⁰. Il faudra attendre 11 ans, le 9 juillet 1947, pour l'inauguration de la route dans son ensemble (de Comps-sur-Artuby à Aiguines) soit 37 km. Les premiers coups de pioches auront été donnés en juin 1934, et les derniers en 1949, avec entre les deux, le temps de la construction de l'impressionnant pont de l'Artuby (dont le maître d'œuvre est l'ingénieur des Ponts et chaussées dracénois, Louis Crouzet).

UNE OFFRE TOURISTIQUE SOUS LA FORME DE CIRCUIT

La route des gorges rive droite existant depuis la fin du XVIII^e siècle, 1949 fut donc la date à partir de laquelle le tourisme dans le Verdon passa du type station au type itinéraire

¹⁹ En bas à droite, de face en chapeau, Font d'Eilenc ; à côté de lui, de dos en chapeau, le ministre Bedouce. La bannière « Honneur aux étrangers » symbolise bien l'état d'esprit affiché : il s'agit dorénavant d'accueillir le visiteur.

²⁰ R.B., 1939, *Draguignan, la porte Sud du Verdon*, Pages documentaires, revue mensuelle de la pharmacie centrale de Draguignan., n°60, 6^e année.



Le circuit routier autour des gorges du Verdon
(Source : Marié, 1982, p.113).

et circuit : venant de la Côte d'Azur, le tour des gorges en automobile dans la journée était dorénavant devenu réalité. Draguignan venait de gagner là un point important dans son rapprochement d'avec le haut pays et ses ressources. Le développement de l'automobile, dans les années 1950 notamment, trouvera ici un terrain de pratique idéal. Terrain encore amélioré en ce qui concerne les points de vue du côté bas-alpin puisque en 1973, comme en réponse (tardive pour des raisons de coût) à la Corniche sublime, est achevée la corniche nord appelée « route des cimes », circuit autour de La Palud. Elle se réalisera elle-aussi progressivement, d'abord en 1953 jusqu'au chalet de la Maline (ancien chalet Martel du TCF) et ensuite la boucle complète jusqu'à La Palud (1973) dont la portion La Palud-L'Escalès avait déjà débuté.

La description de la construction progressive du réseau routier centré sur les gorges nous conduit naturellement à son pendant : le développement d'un tourisme d'itinéraire aux dépens d'une fréquentation de type station qui aurait profité aux villages alentour relégués au rang de lieux de passage. La tournure prise par la fréquentation des gorges depuis les années 1950-60 et jusque de nos jours est directement issue de cette configuration de l'espace donné à voir ; on trouve là en effet les fondements des problèmes d'étalement de la saison touristique, qu'on les envisage en termes spatiaux ou temporels.

À partir du milieu du XX^e siècle, les priorités vont changer. La question touristique va laisser la place à celle laissée en plan quelques décennies plus tôt : la gestion de l'eau. Il y aura bien le barrage de Castillon, inauguré en 1948, et construit en partie par les Allemands, en réparation des dommages de guerre. Mais, dix ans plus tard, en 1957, c'est une autre organisation qui vient structurer la question de l'eau dans



l'ensemble du paysage provençal et pas uniquement dans le Verdon : la société du canal de Provence et d'aménagement régional. Là aussi, les édiles dracénois ne sont pas loin. Édouard Soldani, sénateur-maire de Draguignan de 1959 à 1984, en sera un acteur important. L'autre grand dossier qui suivra concerne le camp de Canjuers, dès la fin des années 1960. Il méritera une autre publication tant son histoire et sa présence sont le signe d'une dynamique d'ensemble de ce haut Var dont Draguignan est un des éléments clefs : les premières réelles vellétés varoises de Parc naturel régional dans le Verdon sont issues de ce contexte, on le sait peu. Mais pendant que Draguignan perdait son statut de préfecture en 1974, le haut Var vivait simultanément un mouvement profond de prise en charge de son propre avenir, sous la houlette d'un autre pionnier : Maurice Janetti et son syndicat mixte des pays du Verdon. Faut-il y voir un lien ? Cette porte-là sera aussi à ouvrir. Quant à celle de Draguignan, nous avons montré que la cité du dragon n'a pas été étrangère à la destinée du Verdon ; son statut de ville-porte du Parc naturel régional du Verdon permettra sans doute à l'avenir d'afficher cet héritage-là.

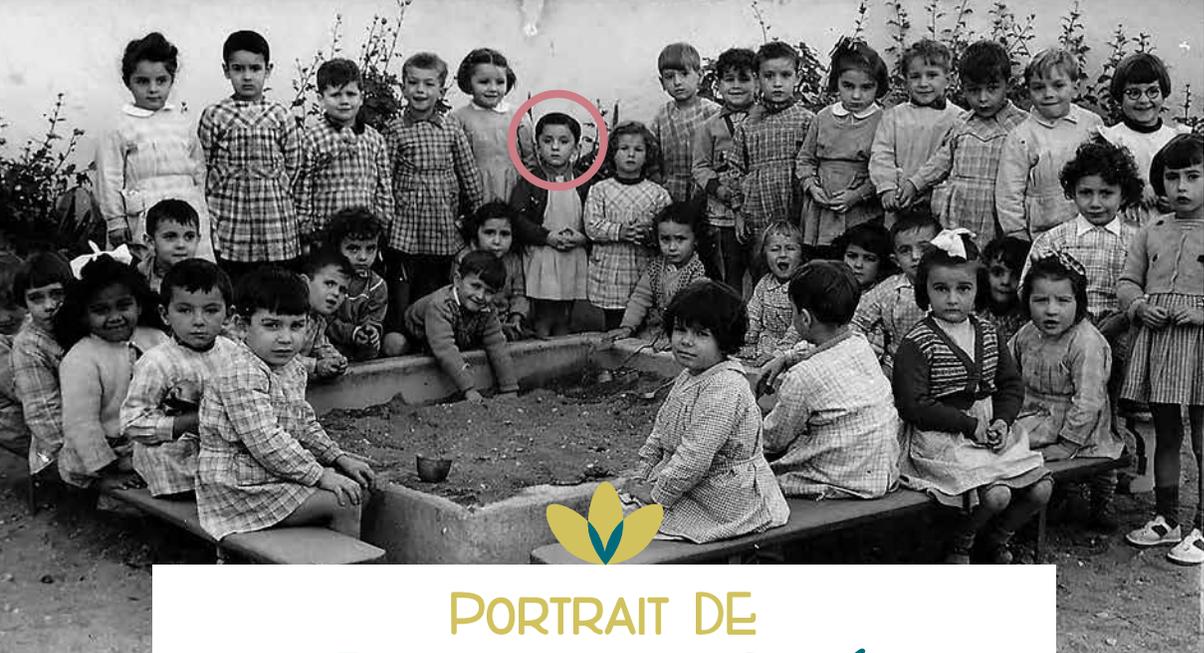
Mathieu Leborgne

Sociologue

Membre du conseil scientifique du Parc naturel régional du Verdon

BIBLIOGRAPHIE

- BUNEL, J.F. 1852 (1993), *Promenades pittoresques dans le Var. Arrondissement de Draguignan*, collection dirigée par M-G Micberth, Monographies de villes et villages de France, Res Universis, Paris, 267 p.
- COLLOMP, A. 2002, *La découverte des gorges du Verdon*, Edisud/Parc naturel régional du Verdon, 127 p.
- D'ILLE, 1899, *Rapport sur le projet de chemin de fer de Volx à Mézel (ligne Avignon-Nice)*, Forcalquier, A. Crest, in-12°, 32 p.
- LEBORGNE, M. 2006, *L'espace d'un oubli. Le rôle des mémoires collectives dans la construction du sentiment d'appartenance territoriale. Le cas du Parc naturel régional du Verdon*, Thèse de sciences sociales, École des hautes études en sciences sociales, 584 p.
- MARIE, M. (en collaboration avec TAMISIER C.), 1982, *Un territoire sans nom. Pour une approche des sociétés locales*, Librairie des méridiens, 176 p.
- MARTEL, E.-A. 1928, *La France ignorée, Sud-Est de la France*, Librairie Delagrave, Paris, 290 p. (Voir pour le Verdon, les chapitres 1, 2 et 3, pp. 1-61).
- MARTEL, E.-A., JANET, A. 1907, *Exploration du Grand Cañon du Verdon*, édité par le syndicat d'initiative de Draguignan, Imp. Latil frères, 67 p.
- P.M.P.M., 1968, *Rapport introductif sur le projet de création d'un Parc national du Haut-Var et d'un Parc régional du Haut-Var*, Octobre, 50 p.
- R.B., 1939, *Draguignan, la porte Sud du Verdon*, Pages documentaires, revue mensuelle de la pharmacie centrale de Draguignan, n° 60, 6^e année.
- RUAT, P. 1905, *Les Gorges du Verdon*, Conférence faite à Castellane le 15 Juillet 1905, Imp. du Sémaphore, Barlatier, Marseille, 8 p.
- Société des excursionnistes marseillais, 1987, *90 ans par monts et par vaux*, 191 p.
- T.C.F., 1936, *Aux gorges du Verdon : inauguration du refuge de la Maline et de la Corniche varoise*, *Revue du TCF*, septembre, pp.290-292.
- VIDAL, P. 1934, *L'aménagement touristique du grand Cañon du Verdon*, *Le Var historique et géographique*, n° 59, pp. 185-194.
- WILHELM, I. 1921, *L'aménagement du Verdon et de la Basse Durance*, *Bulletin de la société scientifique de l'Isère*, t. XLVII, Grenoble.



PORTRAIT DE JEAN-PAUL GOLÉ



Faire le portrait de Jean Paul Golé qui a partagé sa vie entre le Var et les Alpes-de-Haute-Provence revient à évoquer le parcours d'un homme bi-départemental comme il se plaît à se définir lui-même !

LES RACINES

Elles sont à la fois bas alpines et varoises.

Villard-Brandis, autrefois commune, aujourd'hui rattachée à Castellane, est le berceau de la famille Martin, déjà présente au XVIII^e siècle et dont Jean-Paul est issu du côté maternel.

En 1920, ses grands-parents Martin, face aux difficultés d'existence, sont contraints de « s'expatrier » dans le Var, d'abord à Fayence puis à Draguignan, dès 1930.

Son grand-père, Angelin Martin, sera ouvrier agricole jusque dans les années 1950, époque à laquelle il rejoint, en tant que manœuvre, l'entreprise de bâtiment dirigée par le grand-père de Richard Strambio, actuel maire de Draguignan !

Marie Martin, sa mère, épousera François Golé, fils d'émigrés piémontais qui sera ouvrier dans la chaussure avant de devenir professeur de cette spécialité au centre d'apprentissage, rue des Minimes à Draguignan, établissement qui deviendra plus tard le centre d'enseignement technique.

Jean-Paul est né en 1948, rue de l'Observance, à Draguignan, comme ses frères. Toute sa scolarité se déroulera dans la cité du Dragon : de l'école primaire à l'École normale d'instituteurs d'où il sortira en 1968.

Marié à une Dunkerquoise, Guilène Zoète, il aura deux fils : Sylvain et Florent.



LA VIE PROFESSIONNELLE

Pour son premier poste, Jean-Paul Golé sera affecté à Gonfaron.

Nommé ensuite à Sainte-Maxime, il retrouvera, en 1984, Draguignan et ses environs : Flayosc puis La Motte où il sera directeur ainsi qu'à Roquebrune où il terminera sa carrière en 2003.

Jean-Paul enseignera essentiellement à des CM² : adepte du travail en équipe et ouvert aux autres, il n'aura de cesse de favoriser la liaison CM² – 6^e avec les collèges de son secteur.

Son implication dans le sport scolaire (militant à l'Union sportive de l'enseignement primaire pendant trente ans) et sa volonté d'encadrer de nombreuses classes de neige, procèdent du même désir d'accompagner les enfants dans leur socialisation, dans leur épanouissement personnel.

Il poursuivra des buts éducatifs identiques quand il s'engagera auprès des jeunes footballeurs de Flayosc.

Quand on demande à un enseignant ce qu'il retient de sa longue carrière, on peut s'attendre à ce qu'il mette en exergue les progrès scolaires de ses élèves ou telle ou telle orientation pédagogique. S'agissant de Jean-Paul Golé, et cela caractérise bien cet humaniste, il a essentiellement été marqué par l'importance des contacts humains qui socialisent et dont la qualité contribue à faire grandir les enfants en les enrichissant d'expériences génératrices de souvenirs, de maturité.

Quelle plus belle récompense, selon lui, pour un instituteur, que l'émerveillement des élèves en situation de découverte ou de réussite et ce, d'autant plus quand il s'agit d'enfants défavorisés.

S'il a un regret particulier à exprimer, c'est celui de ne jamais pouvoir faire réussir absolument tous les élèves, de n'avoir pas forcément toutes les solutions.

Bien-sûr, durant ces longues années varoises, Villars-Brandis faisait partie intégrante de la vie des Golé. La famille s'y rendait aussi souvent que possible, et particulièrement pendant les vacances scolaires.

C'est lors de ces parenthèses rêvées et fiévreusement attendues que ses fils, Sylvain et Florent, vont découvrir la magie des montagnes et la liberté offerte par les grands espaces. La pêche à la truite dans le Verdon, le ski à Vauplane, station toute proche, et les retrouvailles avec les camarades vont aussi grandement contribuer à sceller ce beau pays dans les souvenirs chers à leur cœur.

Ce lien, fidèlement entretenu avec la terre des racines, sera à l'origine de semences dont les graines étaient porteuses du germe de la ruralité que la famille entière a laissé prospérer jusqu'à revenir à la vie d'avant dans le berceau originel des ancêtres.

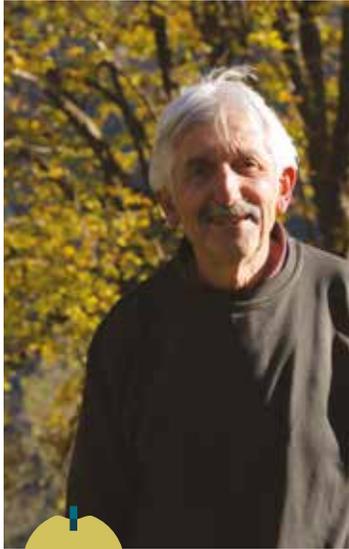


LE RETOUR AUX SOURCES

L'heure de la retraite sonne en 2003, année au cours de laquelle se précise et se finalise le projet de revenir au pays dans le but de donner une autre vie à la propriété familiale des Martin à Villars-Brandis.

Fait particulièrement remarquable qui comble Jean-Paul Golé, tous les siens adhèrent au projet ! Adhésion familiale certes, mais aussi à une terre, à un mode de vie.

Son fils, Sylvain, ingénieur agronome à Digne et sa compagne, éleveuse de chèvres du Rove, s'installent à Villars-Brandis, où ils rejoignent Jean-Paul et son épouse dès 2005.



Jean-Paul poursuit aujourd'hui son travail de restauration du bâti et des restanques tout en s'attachant à la valorisation des terres agricoles laissées à l'abandon durant de longues décades.

Il a plaisir à épauler son fils et sa belle-fille dans leur volonté de pérenniser l'élevage caprin actuel, comme il apprécie beaucoup que son second fils, Florent, ait un projet de réimplantation de vignes en sélectionnant les cépages ayant existé dans le lieu.

Jean-Paul lui-même est à l'origine de la création d'un verger de pommiers.

Cette passion pour l'arbre, il la met également au service de la collectivité en tant qu'élus municipal de Castellane, délégué au Parc naturel régional du Verdon (il fait partie du bureau).

Chargé du patrimoine bâti et vivant, il est à l'origine de la création du verger conservatoire de Castellane qui a pour but de préserver les espèces fruitières en voie de disparition et dont on espère qu'il puisse motiver la naissance de vergers paysans.

Dans le même esprit de sauvegarde de la ruralité, Jean-Paul Golé participe à un projet Parc - mairie relatif à l'aménagement d'un site unique d'aire d'embarquement pour les sports d'eau vive.

Le portrait de Jean-Paul Golé ne serait pas complet si l'on occultait que, pour lui, l'attachement à un territoire doit inclure également celui à sa langue (*la lengo nostro*) et la volonté de maintenance de ses traditions. C'est pourquoi Jean-Paul collabore depuis toujours à l'association « Petra Castellana » et participe aux cours de provençal dispensés par Jean-Luc Domenge.

Jean-Paul n'a cessé de maintenir le lien avec les Alpes-de-Haute-Provence depuis le Var comme ses ancêtres gavots l'avaient entretenu avec la Provence « des basses vallées ».

L'attachement bi-départemental s'avère donc être un réflexe pour cette famille qui a donné le meilleur d'elle-même à chacun des territoires où elle a vécu.

Aujourd'hui grand-père, Jean-Paul Golé ignore si sa chère petite-fille Yuna fera sa vie à Castellane ou ailleurs, mais il sait bien que, lors de ses promenades avec elle dans la propriété, ils mettent tous deux leurs pas dans ceux de leurs ancêtres sur un domaine que la passion a ressuscité.

Après le passage de témoins à ses enfants, voilà venu le tour de sa petite fille.... Nos montagnes retiennent leur souffle et espèrent... Émotion... Émotion...

Robert Lions

Membre de l'association Pays et gens du Verdon



Remerciements

Nous tenons tout particulièrement à remercier l'engagement de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan et du Var pour son aide précieuse et son implication dans ce numéro hors-série, et tout particulièrement Françoise Grosjean pour son lien permanent sur ce projet et Errol Palandjian pour ses photos.

Nous sommes reconnaissants à l'ensemble des auteurs des textes, chercheurs ou érudits, tous passionnés, pour leur contribution à cet ouvrage. Au-delà des auteurs, cet ouvrage est l'occasion de renouer avec des associations qui nous sont chères : 1851 pour la mémoire des résistances républicaines, et Pays et gens du Verdon.

Merci enfin aux habitants qui ont accepté de nous livrer des moments de vie entre le Verdon et Draguignan.



Le *Courrier scientifique* est une publication périodique du Parc naturel régional du Verdon.

Directeur de publication : Paul Corbier
Coordination : Audrey Zorzan, Marlène Economidès
Suivi et corrections : Annie Robert, Suzanne Gioanni, Michel Perrault, Sylviane Nervi-Sita et Françoise Grosjean

ISSN : 21019-3288

Mise en page et graphisme : Autrement Dit.

Achévé d'imprimer en août 2017 par l'imprimerie Zimmermann.

Nous avons choisi une entreprise soucieuse de réduire son impact sur l'environnement pour imprimer ce document sur papier recyclé.

En 2006, le Parc naturel régional du Verdon éditait le 1^{er} numéro du *Courrier scientifique* avec la volonté de permettre la découverte des patrimoines du Verdon et de mieux comprendre leur richesse et leur fragilité.

La collection s'est étoffée avec la parution de deux numéros en 2011 puis 2015, et de quatre hors-séries : l'un en 2008 consacré à l'Outarde canepetière sur le plateau de Valensole ; le second, en 2010, révélant le passé antique et médiéval de la cité de Riez ; le troisième, en 2011, mettant en lumière le soulèvement républicain suite au coup d'État de 1851 ; et enfin le quatrième en 2015, s'intéressant aux trajectoires de migrants et transhumants du Verdon.

Ce nouveau numéro hors-série s'intéresse aux relations historiques et culturelles entre la ville de Draguignan et le territoire du Verdon. Il est le fruit d'un partenariat plus large entre le Parc naturel régional du Verdon et Draguignan, ville-porte du territoire. Les relations entre la cité varoise et ce pays rural ne datent pas d'hier, mais remontent à plusieurs siècles. Des liens se sont progressivement tissés qu'ils soient commerciaux, familiaux, politiques, liés au travail ou aux loisirs. Ce sont ces différents aspects que nous vous proposons de découvrir à travers cet ouvrage composé de cinq articles et entrecoupé de deux portraits d'habitants.

Nous devons ce *Courrier scientifique* à des chercheurs, des historiens, des associations, passionnés et désireux de faire partager leurs connaissances. Il est important de souligner l'implication exceptionnelle de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan et du Var à ce numéro.

Comme les précédents, ce numéro du *Courrier scientifique* a été remis à toutes les bibliothèques du territoire et est disponible en format numérique sur le site Internet du Parc.

PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERDON

Domaine de Valx

04360 Moustiers-Sainte-Marie

Tél. 04 92 74 68 00 • Fax. 04 92 74 68 01

www.parcduverdon.fr

info@parcduverdon.fr



UNE PUBLICATION DU CONSEIL SCIENTIFIQUE DU PARC NATUREL RÉGIONAL DU VERDON



Ville de Draguignan



Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Partenaire principal



Parc
naturel
régional
du Verdon
Une autre vie s'invente ici