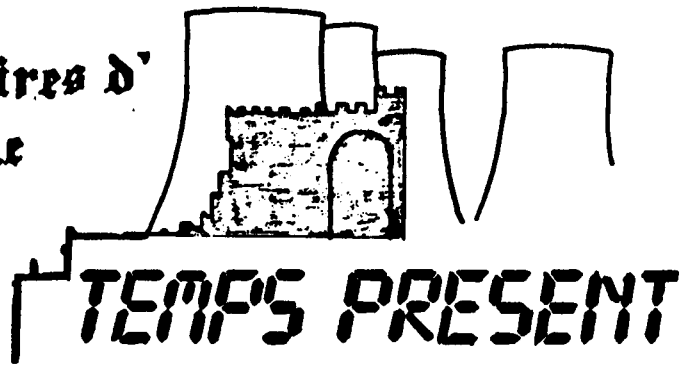


Memoires d'
Ardèche



n° 7/8

Archives de l'Ardèche, place A. Malraux - 07000 PRIVAS

prix : 20 F

ASSEMBLEE GENERALE
9 NOVEMBRE 1985

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATION II



Nous roulons avec une vitesse de quinze kilomètres à l'heure
Almanach de l'Ouvrier - 1885

SOMMAIRE :

Editorial : Clio service public, M. RIOU	1
CLIO SERVICE : Manuscrits vivarois de la B.N.	3
Les chercheurs parlent aux chercheurs	7
Echanges et voies de communications :	
- Le F.R. 1 à Annonay. M. RIOU	9
- La liaison du Sud-Est au plateau Central R. LAGANIER.....	16
- 102 et 104, discours sur un projet, P. LADET	39
- Les rotondes de Privas. L. CHATONEY	43
- Promenade sur le Rhône a bord d'un géant du fleuve. P. VEYRENG..	49
- L'aménagement du Rhône, échec ou réussite ? M. BOULLE	53
- Document : où construire la voie ferrée ? M. BOULLE	55
- Bibliographie sur les transports	58
Livres de chez nous, livres des autres	61
Aquo Boléga	78

Editorial : CLIO, SERVICE PUBLIC

Quel été, mes amis, quel été !

Pas un village qui ne se penchât, même modestement, sur son passé. Pas une ville, même petite, qui n'intégrât dans ses festivités estivales, une célébration, ou tout au moins une remembrance, de ce qu'elle fut. A Vernoux, la fête de la batteuse rassembla dit-on 3000 personnes. A Montpezat, le haut de la Prade était plein. A Balazuc, on défila tout l'été pour voir les enfances anciennes ; à Lagorce, l'ami Ollier de Marichard séduisit tout un public, avec tout le talent qu'on lui connaît. Bref, j'épuiserais mon papier à vous indiquer, seulement à vous indiquer, tout ce qui s'est fait d'historique cet été 1985 dans notre bonne vieille Ardèche.

Mais il faut quand même que je vous dise un mot des Vans. Le 14 août, ce fut superbe. Les Compagnons du Gerboul et Huguette Nicolas, aidés sur le plan scientifique par Jacques Schnetzler et Jacqueline Roux, réussirent à faire revivre, le temps d'une soirée, les Vans au XVIII^e siècle. Je fus l'un des spectateurs. Serrés par des dizaines, des centaines de personnes, je me suis étonné que l'Histoire que l'on dit avoir si peu de succès à l'Ecole, en ait tellement en dehors d'elle. Quelle leçon, pour mes collègues et amis pédagogues, ce soir-là ! On cherchait à connaître, à comprendre, à aimer, les hommes et les femmes de ces années prospères et terribles. On s'interrogeait en famille, sur la véritable pensée de Brousson, sur le travail de la laine, sur les malheurs des forçats. Voilà de l'histoire, vraie, vécue, vivante, loin des Universités et du C.N.R.S., mais assurément en liaison étroite avec eux.

Je suis rentré tout empli de mes pensées. "**Mémoires d'Ardèche et Temps Présent**", cette jeune association qui, entre parenthèses vient de recevoir un nouvel encouragement officiel sous la forme d'une seconde subvention de la direction des Archives de France, n'a pas été fondée en dehors de son temps et de son pays. Elle est là pour aider tout un chacun à transformer son désir, son besoin, de connaissance, en projet scientifique ; je veux dire, évidemment, en démarche rationnelle, organisée et cohérente. Que l'histoire scientifique, assurée de ses démarches sinon de ses résultats, soit l'affaire de tous, tel est, à mon sens, l'objet même de notre entreprise.

Mais comment, comment faire ? Nous lançons, dans ce numéro, trois opérations, dont vous êtes juges :

- une tentative d'évaluation de la qualité du Bulletin, de laquelle nous attendons beaucoup, pour nous aider à améliorer notre publication,
- une tentative d'organisation de sorties sur les sites ignorés de notre patrimoine, particulièrement ceux de l'industrie du XIX^e siècle ; à l'heure où un projet d'écomusée de la soie paraît en voie de réalisation à Pont-de-Veyrières, sur la commune de Chirols, nous entendons bien jouer notre rôle, et en particulier mettre les responsables en relation avec ce qui s'est fait dans ce domaine.

.../...

- une tentative de création de cercles historiques locaux, dont la tâche serait d'alimenter nos publications, mais aussi d'en favoriser la diffusion auprès de la population, en impulsant, en particulier, l'effort des libraires assimilés.

Il sera question de tout cela lors de notre Assemblée Générale, le 9 novembre 1985, aux Archives de l'Ardèche, à 14 heures. Il faut que vous veniez.

Avec l'aide de tous, nous ferons un peu plus de notre association un moyen de développement de la connaissance scientifique du passé et du présent de l'Ardèche, à l'heure où se développent les approximations, voire les obscurantismes. Mais à l'heure aussi où se développe un intérêt vraiment populaire pour ce qui fut, critique perpétuelle de ce qui est, matrice parfois de ce qui sera.

Clio, muse de l'Histoire, sera-t-elle demain la compagne de tous, au service de tous ? L'Ardèche deviendra-t-elle un département où la pratique scientifique de masse sera monnaie courante ?

Michel RIOU



Clio-Service :

MANUSCRITS VIVAROIS DE LA BIBLIOTHEQUE NATIONALE

Je relisais ces jours-ci avec quelque émotion ce que Elie Reynier écrivait dans la présentation du tome III de son "Histoire de Privas" : "des difficultés matérielles ont empêché un examen utile à la Bibliothèque Nationale.. Quelques textes intéressants y ont été relevés très aimablement pour moi par M. de Font-Réaulx et Mme. Cuminal ..." Ainsi, le plus éminent de nos historiens vivarois du XX^e siècle n'a pu consulter à loisir les collections de notre Bibliothèque Nationale !

Le hasard des nominations administratives, et celui des voyages, m'ont permis quand à moi de relever au moins la liste des manuscrits vivarois déposés dans cet illustre sanctuaire, qui n'est autre, en définitive, que l'héritier de la Bibliothèque de nos rois. Il n'est pas surprenant que ceux-ci aient cherché à connaître toutes les parties de leur royaume, et que, par conséquent, le Vivarais soit représenté dans leurs collections. Les agents de l'ancienne monarchie, tout comme les énarques d'aujourd'hui, présentaient des rapports. Ceux-ci n'étaient pas imprimés et diffusés ; ils restaient à l'état de manuscrit, calligraphiés le plus souvent, à la disposition du Roi. Il n'est donc pas surprenant que, de nos jours, quelques-uns des documents les plus précieux de l'histoire vivaroise soient conservés rue de Richelieu, à Paris.

L'exode rural a conduit beaucoup de Vivarois dans la capitale. D'autres y vont faire de brefs séjours, attirés par leurs études ou leurs affaires. C'est dans l'espoir de leur être utile que j'ai rédigé le bref répertoire qui suit.

I - MANUSCRITS DU XVI^e SIECLE

Ancien fonds, répertorié en 1948

Sous la cote 4594, folio 26, document 40 : "Rabais et validation du sieur Anthoine, fermier du droit de l'équivalent". Le malheureux a déjà payé aux chefs protestants Condé et Navarre (futur Henri IV) l'impôt qu'il a collecté ; le roi Henri III le lui réclame pourtant. C'est l'histoire de ses démêlés.

Sous la cote 6631, on trouve des lettres adressées à Henri III par différents personnages, dont Catherine de Médicis ; certaines concernent le Vivarais.

Sous la cote 15569, on trouve d'autres lettres adressées à ce souverain, par de nombreux personnages, dont Alphonse d'Ornano (Fol. 6, doc 36), Charles de Gelas de Leberon, évêque de Valence (Fol. 125) dont dépendait à cette époque le Vivarais entre Erioux et Doux, Claude de Turenne, dame de Tournon (Fol. 137), Gilbert de Ventadour (Fol. 220). Les Trois Etats de Vivarais lui écrivirent (Fol. 153), de même que les habitants de la ville de Valence (Fol. 165). Tout cela date des mois de janvier-février 1585.

Sous la cote 15570, on trouve d'autres lettres, du capitaine Saint-Vidal (Fol. 24, et suivants). Une autre lettre du célèbre guerrier est en 15572, fol. 213, et une autre lettre d'Alphonse d'Ornano sous la même cote, fol. 229.

Sous la cote 15560, on trouve au folio 35 des minutes de lettres adressées par les députés protestants de Privas au roi Henri III entre 1575 et 1578.

J'attire l'attention des amateurs sur les difficultés de lecture de ces pièces ... Le mieux, pour les non-paléographes, est d'en demander photocopie, et d'en demander une transcription à un spécialiste. On peut, à "Mémoires d'Ardèche et Temps Présent", vous indiquer l'adresse de quelques uns de ces personnages ; ils sont souvent très serviables ... mais leurs services, bien entendu, ne sont pas gratuits.

.../...

II - MANUSCRITS DU XVII^e SIECLE

Ce sont de loin les plus nombreux. La monarchie française s'occupa du Vivarais surtout au XVII^e siècle, alors qu'il était l'un des principaux pôles de résistance à l'absolutisme religieux. La lecture est souvent plus aisée ; je ne dis pas qu'elle soit pour autant toujours facile.

Ancien fonds

Sous la cote 5809, folio 68, à la date de 1606, on trouve une pièce où le roi Henri IV "désunit la charge et judicature du Haut et Bas pays de Vivarais pour estre dorénavant exercée par des personnes différentes à sçavoir le Haut pays par le sieur de Serres, au titre de juge royal du haut pays de Vivarais, au siège d'Annonay, et pour le bas pays par le sieur Claude Maurin, au titre de juge royal du bas pays de Vivarais, au siège de Villeneuve de Berc".

L'importance de cette pièce, qui consacre le partage du Vivarais en deux parties, n'échappera à personne. Le Haut Vivarais correspondait aux diocèses religieux de Vienne et de Valence, et le Bas-Vivarais à celui de Viviers. Le diocèse civil comprenait tout l'ensemble ; c'est lui qui était représenté par les Etats de Vivarais, dont la charge principale était de représenter la province aux Etats de Languedoc, et de répartir l'impôt entre les paroisses.

Sous les cotes 6226, 6227, 6228, on trouve nombre de livres-terriers du Vivarais, c'est à dire de registres dans lesquels les anciens seigneurs consignaient les redevances de leurs paysans et de leurs débiteurs. Il y a en particulier ceux de Baix (Bays sur Bays), ville importante à l'époque, de Saint Vincent de Barrés, et bien d'autres. Je ne crois pas que cette source de première importance ait jamais été utilisée.

Sous la cote 18469, on trouve, au folio 229, un important mémoire de l'intendant Bazin de Bezons, intendant de Languedoc, qui entre 1640 et 1667, fait au ministre de la Justice de l'époque, le chancelier Séguier, un rapport sur le pays de Vivarais.

Sous la cote 15833, on trouve des pièces diverses concernant les Protestants des Cévennes (fol. 284), du Vivarais (fol. 286), de Privas (fol. 290 et suivants), de la terre de Baix (fol. 389), la destruction et la construction de temples (fol. 102). Sous la cote 18830, on trouve en fol. 262 et 263, deux pièces issues de René Dupuy de Montbrun de Villefranche, commandant les troupes des églises réformées de la province de Vivarais, et datées de 1653.

C'est sur les troubles religieux du début du siècle que le fonds est le plus riche. Qu'on en juge :

- cote 4047, fol. 386, imprimé : déclaration des églises réformées de France assemblées en synode national à Privas, 1^o juin 1612.
- cote 3454, fol. 108 : état de la distribution de la somme de 180.000 ivres ordonnée par chacun an, à MM. des églises réformées. Fait au synode de Privas, mai et juin 1612. Copie.
- cote 4049, fol. 306 : relation du sac et de la prise de Privas sur les partisans du duc de Rohan, mai 1629.
- cote 4102, fol. 31 : Mémoires et instruction pour le sieur des Isles, député par le duc de Rohan vers le Duc Desdiguères et la province de Vivarais, Montpellier 6 mars 1622. Le folio 32 indique des transactions à propos de Baix, et du fort du Pouzin. Le folio 44 donne un discours du duc de Rohan sur 5 provinces, dont Vivarais et Dauphiné.
- Sous la cote 4096, on trouve un Mémoire du duc de Rohan sur les "choses advenues en France de 1610 à 1629", retraçant notamment les guerres civiles en Vivarais.
- Sous la cote 18483, dans les papiers du chancelier Séguier, on trouve un recueil de documents issus de la Chambre des Comptes de Privas, au fol. 274.
- sous la cote 15833, on trouve un recueil de pièces diverses sur les Protestants au XVII^e siècle, surtout ceux de Privas, datant de 1644 (fol. 290 et suivants).

Nouveau fonds (pièces entrées entre 1946 et 1957)

On trouve dans ce nouvel ensemble un mémoire de Jean de Bouffard Madiane sur "Les Guerres Civiles du duc de Rohan, 1610-1629", qui a été étudié par Claude Pradel en 1897 dans les "Archives Historiques de l'Albigeois", à l'insu, je le crains, même des historiens ardéchois les plus éminents. Cela représente 108 pages manuscrites, de format 230 x 170. Longtemps conservé au château de La Barthe (Tarn), ce mémoire devrait renouveler l'histoire du Vivarais au XVII^e siècle.

Autres dépôts

Je rappelle enfin pour mémoire que la Bibliothèque Nationale n'est pas la seule bibliothèque parisienne à conserver des manuscrits sur le Vivarais ; on trouve à la Bibliothèque de l'Arsenal, sous la cote IV 105, le rapport du brigadier La Devèze au Ministre de la Guerre sur le pays de Vivarais (début XVIII^e siècle), et sous la cote VI, 48, au même endroit, de Gabriel Brizard, un "Mémoire contre les usurpateurs de la Noblesse en Vivarais, que l'on peut étendre à d'autres provinces". (fin XVIII^e siècle).

A la Bibliothèque de la Guerre, on trouve un Recueil des Costumes du régiment de Vivarais, cote 73, bien propre à faire rêver les midinettes, et surtout sous la cote 115, un "Mémoire de l'Evêque de Viviers sur les nouveaux convertis", qui date de 1698, à la veille des guerres des Camisards.

Aux Archives du Ministère de La Guerre, on trouve enfin des "Adresses à l'Assemblée Constituante, du régiment de Vivarais", en II, 381 et en III, II (onze). En II, 3, et pour des raisons militaires, on y trouve aussi un "Mémoire topographique sur la ville de Viviers", datant de l'époque révolutionnaire.

Toutes ces bibliothèques se séparent évidemment difficilement de leurs manuscrits, qui sont des pièces uniques, et qu'elles considèrent à juste titre comme leur bien le plus précieux. La solution pour le non-Parisien, c'est évidemment la photocopie, qui lui permettra d'étudier tout à loisir ces précieux objets. Et, pour les générations futures, multiplier les copies, c'est aussi, tout en préservant l'original, multiplier les chances de transmission...

III - DOCUMENTS DIVERS

A la Bibliothèque Nationale, on trouvera en 2895, fol. 21 et 23, des lettres de Louis XI et de Pierre de Beaujeu aux baillis du Velay et du Vivarais, datées de janvier et de février 1475. La lecture demande évidemment des connaissances paléographiques.

C'est aussi à la B.N. qu'est déposé, sous la cote 6438, le manuscrit de Dom Vaissette, intitulé "Histoire chrono-géographique de toutes les abbayes, prieurés et monastères de l'ordre de Saint Benoît, de l'un et de l'autre sexe". Ces 368 précieux feuillets peuvent servir, en Vivarais, à l'histoire encore bien mystérieuse de l'abbaye de Cruas, entre autres.

Sous la cote 8511, on trouvera l'inventaire des titres du Dauphiné, conservé à la Chambre des Comptes de Grenoble à la date de 1688. On sait que, en Vivarais, la paroisse de Champagne relevait du Dauphiné ; mais bien des seigneurs dauphinois possédaient des terres ou des droits en Vivarais et en Languedoc. On les trouvera répertoriés, à cette date, par le nommé François Marcellier.

On trouvera enfin, dans les nouvelles acquisitions, des pièces plus récentes : une lettre de Boissy d'Anglas (collection Volton, cote 22816), des notes sur la famille de Calvières, influente dans le Gard (cote 23798), une lettre de Vogüé adressée à Nicolas Prosper Bourrée, ministre de France en Chine, Grèce et Turquie au milieu du XIX^e siècle, cote 22920, quelques lettres de Vincent d'Indy (cote 24839, collection Marcel Guérin, n^o 72-73 et 219-221).

Pour les amateurs d'histoire très locale, on ne peut que recommander la "Statistique de toutes les communes et lieux habités du département de l'Ardèche", dressée en 1847 par l'administration des Postes, et que l'on trouve à la Bibliothèque Nationale sous les cotes 9807 (arr. de Largentière, 259 p.) 9808 (arr. de Privas, pp. 260 à 532), 9809 (arr. de Tournon, pp. 533-885). L'idéal pour voir si le hameau ou la maison de son enfance était déjà occupé à l'époque du Roi des Français ...

La rigueur, cette forme d'amour

Relisant ces quelques notes, je les trouve bien sévères. Les lecteurs de ce Bulletin sont peut-être habitués à une prose plus fleurie.

Je m'excuse auprès de ceux que j'ai laissés. Mais, par les temps qui courent, il n'est peut-être pas mauvais de rappeler que l'histoire est elle aussi une science exacte, à qui ne peuvent suffire les souvenirs et les impressions. La connaissance historique se bâtit peu à peu, sur les chantiers de fouille, les dépôts d'archives, les analyses de paysages, les études de témoignages. Il importe de rappeler que ces instruments de la connaissance historique sont indispensables.

Il faut rappeler aussi qu'ils sont parfaitement accessibles. Toute personne pourvue d'une pièce d'identité, assurant qu'elle mène des recherches historiques sérieuses (et un article dans ce Bulletin peut parfaitement être considéré comme tel) a le droit d'accéder à l'ensemble des pièces ci-dessus énumérées.

A l'heure où fleurissent les synthèsesatives et les évocations subjectives, il n'était peut-être pas inutile de rappeler que tout un chacun peut faire de l'histoire, humblement mais sérieusement, avec tout le soin que l'on apporte aux tâches que l'on aime, celles qu'on accomplit non pour un bénéfice mais pour le plaisir, j'allais dire pour le bonheur.

On n'aime pas assez sa tâche quand on n'aime pas, en même temps qu'elle, la rigueur qui permet de l'accomplir.

Michel RIOU

N.B. : Il est bien clair que ne sont ici indiquées que les manuscrits se trouvant à la rubrique "Vivarais" et à la rubrique "Ardèche". Il faudrait pour être complet répertorier aussi, au moins, ceux qui se trouvent sous les rubriques "Languedoc", "Viviers".

Rappelons simplement ici que c'est la Bibliothèque Nationale qui conserve le plus important ensemble de manuscrits rassemblés au XVIII^e siècle par les Bénédictins Vic et Vaissette. On y trouve de nombreux renseignements sur les communautés et les grandes familles du Vivarais de l'époque. On trouvera la liste détaillée de ces pièces aux Archives de l'Ardèche, Fonds Mazon n^o 37. Albin Mazon avait aussi la liste des imprimés concernant le Vivarais, que la Bibliothèque Nationale détenait à son époque (F.M. n^o 54), ainsi que les manuscrits relatifs au Vivarais dans le Fonds Baluze (Fonds Mazon, même cote). Mazon donne aussi la liste des manuscrits relatifs au Vivarais, conservés par le Ministère des Affaires Etrangères (Fonds Mazon, même cote) ; cette liste a été publiée par l'Imprimerie Nationale en 1882. Il s'agit surtout de pièces relatives aux expéditions militaires du XVII^e siècle, et à la ville des Vans au XVIII^e siècle.

Sous la rubrique "Viviers", on trouve en particulier à la Bibliothèque Nationale, les pouillés de l'évêché, sous la cote 17594, n^o57-62.

Alain Molinier, dans le cadre des recherches entreprises pour sa thèse, dont on trouvera plus loin dans ce numéro la recension, cite des manuscrits conservés dans les bibliothèques du Languedoc :

- A la Bibliothèque Municipale de Carcassonne, sous les cotes 93 et 94 un état économique du diocèse de Viviers, qui date de 1788.
- A la Bibliothèque Municipale de Montpellier, cote 48, un manuscrit sur le même sujet, à la même date, mais moins complet.
- A la Bibliothèque Municipale de Toulouse, cote 603, un mémoire sur l'état du diocèse daté de 1674, par l'intendant d'Aguesseau.

Bon courage, et bonnes recherches

M.R.

Clio Service :

LES CHERCHEURS PARLENT AUX CHERCHEURS

M. René ARNAUD, Coux - 07000 Privas est à la recherche de renseignements sur le "**Bâtard de Noaliez**", chef routier qui passa à Champagne, canton de Serrières vers 1437 avec 600 chevaux.

ROUTES ET PONTS SUR L'ARDECHE

J'ai lu avec intérêt l'article de A.V.J. MARTIN "sur les chemins du Vivarais" dans le N° 6 de Mémoires d'Ardèche.

Quelques précisions intéressantes peuvent être apportées sur le Pont de Labeaume et sur le Pont de Rolandy.

LE PONT DE LABEAUME

D'après le registre paroissial de Niegle, il n'y avait en 1714 qu'une "planche" pour traverser la rivière puisqu'il signale à cette date qu'une jeune fille de 24 ans, Jeanne BOYER qui était "venue en Notre Dame de Niegles en dévotion est tombée en s'en retournant de la planche qui est sur la rivière d'Ardesche où elle fut noyée"
Signé : Bilhot vic.

En revanche, quelques années plus tard, Jean Malosse écrit sur le registre paroissial : "Cette année 1737 le pont de la Beaume commencé dix ans auparavant a été achevé et a coûté environ quatre vingt mille livres au moins, depuis j'ai appris qu'il avait coûté cent dix mille"

LE PONT DE ROLANDY

Il est mentionné sur la carte de Cassini publiée à partir de 1744. D'où vient ce nom ? Dans une note de 1729, le prieur nomme la "métairie Rollandy paroisse de Mayres, mais sans fournir d'autres explications. Quand fut-il construit ? Sur ce point le prieur nous donne les informations suivantes en partie citées par A.V.J. MARTIN :

"Cette année mille sept cent soixante deux le pont de Rollandi, commencé deux ans auparavant, a été fini ; l'arc du milieu s'étant éboulé lorsqu'on était sur le point de le finir, heureusement personne n'y périt ; les massons qui travaillaient à ce pont étaient de Savoye et ils firent presque gratis la belle croix qui est au cimetière : elle fut placée le 10 janvier de cette année 1762 après la mission des R.P. Pères dominicains de St Paul Trois Châteaux".

Etait-ce la première construction ou une reconstruction du pont après qu'il eut été emporté par une des nombreuses crues de la rivière ?

Henri Vaschalde dans ses notes sur le Vivarais mentionne, entre autres, une crue très forte en 1522, où aucun ponts et moulins ne résistèrent. En septembre 1567, elles emportèrent les tanneries de Vals. Crues à nouveau en 1626, en sept. 1644 où l'eau atteignit 16 mètres 88 au moulin de Salavas ...

Le pont Rolandy fut en effet emporté plusieurs fois par les crues de l'Ardèche, la "rivière la plus capricieuse du monde" aux dire du célèbre potamologue Dauphinois Maurice PARDE, qu'il qualifie même de "monstruosité hydrologique". (Fleuves et rivières P. 20, Collin).

Le prieur Malosse nous donne quelques indications intéressantes sur la crue qui se produisit le 25 et 26 sept. 1772.

"Il y eu - dit-il - une inondation si grande qu'elle a emporté beaucoup de terre et surtout en dessous de Romigier où l'Ardèche a fait une seconde branche qui est allée jusqu'au rocher. Le moulin et la grange de Mr. de Monseveni de Prades ont été tellement détruits qu'il n'en reste plus de vestiges."

L'année suivante il précise : "cette année environ la St. Michel on a commencé à travailler à la réparation du grand chemin que les inondations de l'année précédente avaient ravagé d'une manière étrange en partageant la rivière en deux branches".

Il ajoute sans ponctuation soulignant ainsi une suite de malheurs ininterrompus : "cette année la récolte des châtaignes et du vin a été presque entièrement emportée dans le Vivarais par les rosées froides survenues au mois d'octobre. "

Le pont Rolandy résista, sembla-t-il, à cette crue de 1772. Il n'en fut pas de même lors de l'inondation de 1857, il fut emporté. Le registre du Conseil de Fabrique de Meyras nous donne sur cet évènement un récit fort pittoresque dont voici la transcription :

"L'an mille huit cent cinquante sept deux inondations consécutives, comme on en avait jamais vu de mémoire d'homme, la première arrivée le 10 septembre et la seconde le 5 octobre, causèrent des désastres, inouis, firent des ravages épouvantables ; L'Ardèche rivière débordée dans tout son parcours depuis Mayres jusqu'à son embouchure, ne laissa de la Begude en haut aucun pont debout, entraîna tous les moulins et certains fabriques de soie. La rivière Jaujac, celle de Burzet et de Montpezat en firent de même ; il ne resta pour toute communication des Cévennes avec la ville d'Aubenas que le petit pont de Rejus et du Barutel, pendant deux mois entiers la route impériale de l'Ardèche avec la Haute-Loire fut interceptée ; ce ne fut qu'à grand frais que le gouvernement de l'empereur Napoléon III ; sous les auspices de Monsieur Levert, préfet du département, fit construire un pont en bois dans le délai de vingt un jour. Un nouveau pont construit avec tant de célérité, qui semblait donner une nouvelle vie aux populations à droite et à gauche de la rivière, fut inauguré avec une solennité telle qu'on en avait jamais vu de semblable dans la localité, le vingt-deux novembre, jour de dimanche, à cette cérémonie inusitée, assistaient les autorités civiles, militaires et ecclésiastiques du département. Mr. le préfet à la tête, et les deux sous-préfets à la suite, vingt-deux prêtres des cantons de Thueyts, de Montpezat et de Burzet se trouvaient présents. Une messe en plein d'air, fut dite vis à vis le pont du côté gauche de la rivière, sur le territoire de la commune de Meyras. Les prêtres présents étaient MM. PRAT, archiprêtre du canton du Thueyts et chanoine honoraire, Valette, archiprêtre de Montpezat, Pigeyre archiprêtre de Burzet, Bruchet curé de St. Cirgues de Prades, Blanchon curé de Fabras, Michel, curé et Benoît, curé et vicaire de Jaujac, Boissin curé de Lalevade, Delaygue curé de St Marie de Chirols, Payan curé, Flouret vicaire de Mayres, Ranc, curé, Delubac, vicaire de Meyras, le premier né à Laval d'Aurelle, le second à Montpezat, Testud, curé de Nieigles, Teyssier curé de Prades, Deÿdier curé de La Souche, Imbert et Théron vicaires à Montpezat, Mercier curé de St Cirgues en Montagne, Assenat curé de Mazan, Pigeyre, Martaresche vicaire à Burzet, Neyrand curé à St Pierre de Colombier. On pouvait évaluer la population assistant à cette religieuse cérémonie à huit ou dix mille âmes. Tout s'y passa avec le plus grand ordre ; les médailles de Ste Hélène y furent distribuées aux vétérans de l'empire et d'autres honorifiques, appelées de sauvetage, furent données aux diverses personnes qui s'étaient distinguées des dernières inondations dont nous avons parlé plus haut. Le curé de Meyras.

Jean Joseph Nicéphore RANC "

Texte extrait du Cahier de Délibérations du Conseil de Fabrique et du Conseil paroissial de Meyras. Archives Paroissiales.

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATIONS II

LE FR 1 A ANNONAY : PORTRAIT D'UN CAR D'AUJOURD'HUI

Quand on consulte la bibliographie d'Annonay, on ne peut que constater l'abondance des publications sur la vie industrielle. Marie-Hélène Reynaud, Bernard Ganne, ont fait sans doute de l'industrie annonéenne l'une des mieux connues de Rhône-Alpes. On apprendra aussi que la capitale du Haut-Vivarais fut le "berceau des transports", qu'elle sut en 1983 célébrer dignement le second centenaire de la première montgolfière ; on apprendra aussi assez facilement que la ville s'apprête à célébrer non moins dignement le deuxième centenaire de la naissance de son enfant prodige, Marc Seguin, l'inventeur de la chaudière tubulaire et des ponts suspendus. (1)

Mais nul n'ignore que le principal employeur de la ville est aujourd'hui l'importante usine de Renault Véhicules Industriels, situés sur la route de Saint-Etienne, sur le plateau de Marmaty. Il y a là près de 2.500 personnes employées, dont 20% d'agents de maîtrise et de cadres. La plupart habitent à Annonay, mais un bon tiers vient des communes voisines, de l'Ardèche (jusqu'à Lamastre !) mais aussi de la Loire (Bourg-Argental en particulier). On est donc là en présence de l'une des unités majeures de la vie économique ardéchoise.

A ce sujet on ne répètera jamais assez que, lors du recensement de 1982, plus de 40% des personnes actives en Ardèche travaillaient dans l'industrie, à peine 12% dans l'agriculture et les mines ; les autres travaillent dans le secteur tertiaire. Et tant pis pour les amateurs de cliché ...

IL ETAIT UNE FOIS UN CHARRON DE LA MONTAGNE ...

Annonay au XIX^e siècle connaissait bien des industries, au premier rang desquelles la papeterie, la tannerie et la mégisserie. Mais rien, en apparence, ne la prédisposait à devenir la capitale française du véhicule de transport en commun. Il y avait des maréchaux-ferrands, et ils ne chômaient pas, attendu que l'on était sur la grande route de Saint-Etienne au Rhône, et que, même si les "pondéreux" (le charbon surtout) empruntaient le canal de Givors et la voie ferrée du P.L.M., les charrettes abondaient sur la route du col de la République. On avait même envisagé la prolongation du chemin de fer de Saint-Rambert d'Albon à Annonay jusqu'à Bourg-Argental, et même jusqu'à Saint-Chamond. Plus que l'insuffisance de trafic, ce fut le manque de coordination entre les deux départements qui fit échouer le projet.

L'un des charrons s'appelait Joseph Besset. Il était venu de la montagne, précisément de Vanosc en 1913. Il était adroit, intelligent, quoique paraît-il fort autoritaire. Il remarqua que la construction d'un véhicule automobile, en ce qui concernait l'élément carrosserie, était un vulgaire problème de forgeron. Il ne tarda pas à vêtir des moteurs à essence d'habillages de grandes dimensions, pouvant accueillir, comme les anciennes diligences, plusieurs dizaines de personnes (2). Bientôt, l'atelier se développa : il fallut s'agrandir, acheter de nouvelles installations, devenir chef d'entreprise. Joseph Besset embauchait, surtout des gens de sa connaissance, des montagnards comme

(1) Pour tout renseignement sur la célébration de cet anniversaire, contacter le Comité Marc Seguin, et son principal animateur, notre adhérent Michel Faure, 43 bd. de la République, 07100 ANNONAY.

(2) Dès 1922, date de son installation à Marmaty, il délaissa les voitures attelées de ses débuts. Mais il construisit longtemps des pousse-pousse pour l'Indochine, et en 1930, l'ossature était encore en bois.

lui, dont il connaissait la famille et l'ardeur à l'ouvrage. Aussi, les grèves de 1936 le surprirent : chez lui comme ailleurs, les ouvriers se mirent en grève pour une augmentation de salaire. Comme la plus grande partie du patronat annonéen, Besset céda rapidement. Pourtant, on "gagnait" bien chez lui : 8 F de l'heure pour un tôlier, 5 F pour un soudeur, alors que les mégissiers n'avaient que 3 F, les ouvriers du textile 1F 75. Joseph Besset accorda pourtant de + 15 à + 18% de mieux. Le travail reprit chez lui dès le 21 juin 1936, alors que la grève se poursuivait chez Johannot jusqu'au 3 juillet, dans le textile jusqu'au 6. Les ouvriers de Johannot obtinrent + 20%, les mégissiers + 40% et les ouvrières du textile parfois + 50%.

Joseph Besset voulait bien augmenter les salaires. Mais il ne voulait pas, dans l'entreprise, d'autre pouvoir que le sien. Il n'y avait pas de syndicat chez lui avant 1936. Après les grèves, il renvoya plusieurs délégués du personnel, provoquant de nombreux débrayages. Le 30 novembre 1938, après la grève anti-munichoise de la C.G.T., il licencia d'un coup les 110 grévistes. Traîné en justice, il dut promettre de les réintégrer. Mais en mars 1939, il y en avait encore 43 qu'il n'avait pas repris, alors que l'effectif de l'entreprise était remonté à 150 personnes.

C'est que Joseph Besset se lançait dans des innovations techniques sans précédent. Il avait ramené d'un voyage aux Etats-Unis une modification radicale de la conception même de la carrosserie : au lieu de plaques de tôle assemblées, il s'agissait désormais de construire une armature solide, sur laquelle venaient se fixer des éléments minces. Le gain de poids était considérable, et du même coup, le gain de puissance. Dès avant 1939, Besset se lança dans cette révolution technologique. Après guerre, il était fin prêt pour la conquête d'un large marché. Mais il fallait emprunter, accepter de composer avec des financiers, créer une société anonyme où le pouvoir aurait été partagé. Joseph Besset préféra passer la main ; son entreprise fut rachetée par Sylvain Floirat, puis dans les années 50, par Berliet. Elle passa dans le groupe Renault avec le rachat de l'ensemble Berliet par la Régie Nationale.

Mais de l'atelier Besset, il ne restait plus grand chose. L'usine s'est développée jusqu'à occuper une bonne partie du plateau de Marmaty. En face du déclin des tanneries, de la quasi disparition des mégisseries, des multiples fermetures du textile, la carrosserie, dès les années 60, prit figure d'industrie dominante de l'agglomération annonéenne. Les moteurs arrivaient d'Allemagne (M.A.N.), les ouvriers de toutes les campagnes voisines. L'argent de Berliet, puis de Renault, soutenait plus d'une entreprise agricole défaillante payait les études des enfants, alimentait le commerce local. En même temps, comme Bernard Ganne l'a bien démontré, la carrosserie fournissait à la ville une nouvelle génération de cadres, dont l'engagement politique ne fut assurément pas étranger à la victoire de la gauche aux élections municipales de 1977.

LE FR I, CAR DES ANNEES 80

Pourtant, dans l'ensemble Renault, l'établissement d'Annonay occupe une place modeste ; son chiffre d'affaires en 1963 n'était que de 847 millions de francs, contre 12 464 pour l'entreprise R.V.I. Mais une proportion notable de ce chiffre d'affaires est réalisé à l'exportation (128 millions), en raison de la ténacité avec laquelle les directions successives avaient constitué des clientèles étrangères. C'est peut-être ce qui sauva l'établissement de la fermeture : Berliet n'était pas un fabricant d'autobus, et Renault dispose d'unités de production très performantes dans ce domaine, notamment à Blainville, en Normandie.

C'est que les cars Isoblocs, à base de tubes, équipés de gazogènes pendant la guerre de 1939-1945, perfectionnés dans les années 50 (le "Floirat Y 55") parfois sous-traités à Sud-Aviation ou aux ateliers de Boufarik, en Algérie, s'étaient taillés une solide réputation de robustesse. L'Isobloc fut en 1953 le premier car à moteur arrière, avant de céder la place aux ZR20,

puis aux SC, S 45, S 53, et enfin aux S 105, dont 300 unités sillonnent aujourd'hui les routes du Zaïre. R.V.I. ne délaisse pas pour autant le marché national : la R.A.T.P. est un gros client, qui absorbe bon an mal an plus de 300 véhicules chaque année. Quand on sait que la production annuelle est de l'ordre de 1.700 véhicules (entre 7 et 8 par jour), et que le prix d'un car oscille de 60 à 100 millions de centimes, on comprend l'ampleur des problèmes de débouchés.

Or les grands marchés potentiels ne sont plus guère les centres urbains.

L'autocar y est concurrencé par la voiture individuelle, mais aussi, et de plus en plus par le métro. Pour les liaisons inter-urbaines, le train est un concurrent redoutable ; pour les liaisons plus longues, l'avion peut parfois prendre une part du marché.

En fait, il y a deux types de clientèle prometteuse dans les années 80 : d'abord, les "tour-operators", ou organisateurs d'excursion, et surtout les compagnies qui utilisent des cars du type des "grey-hounds" américains, qui transportent sur des distances énormes une clientèle séduite par la souplesse de l'autocar, lassée par la lenteur des chemins de fer d'outre-Atlantique, mais pas assez aisée pour s'offrir l'avion. A l'heure où on ne construit plus guère de voies ferrées, et où cependant certains pays "neufs", comme l'Australie le Brésil, le Mexique, le Nigéria connaissent un "boom" considérable des transports de personnes sur de longues distances, l'avenir du car paraît assuré. Encore faut-il l'emporter sur la concurrence par un meilleur rapport qualité-prix, et notamment par une très bonne fiabilité.

C'est le sens des principales transformations apportées sur la chaîne de construction du FR I.

QUOI DE NOUVEAU, AU JUSTE, SUR UN FR I ?

En premier lieu, on abandonne le système d'armature qui avait fait le succès des Isoblocs. Grâce aux progrès de la métallurgie des tôles minces, on peut à présent disposer de plaques de grande taille, embouties judicieusement, et qui constituent à elles seules des parties énormes du véhicule. C'est ainsi que, sur la chaîne FR I, le toit est constitué d'une seule pièce, de même que le bloc avant. La disparition de l'armature libère des accès commodes aux soutes à bagages ; elle diminue dans des proportions énormes le nombre de points de soudure, et donc de faiblesse, de la carrosserie. Le gain de temps de fabrication est considérable. Naturellement, ce n'est pas ce genre d'évolution qui crée des emplois ; et de 1982 à 1983, R.V.I. Annonay est passée de 2.544 à 2.510 salariés. Il est juste de préciser que l'informatisation croissante des services administratifs y est aussi pour quelque chose.

En second lieu, le système de protection contre l'oxydation par cataphorèse devient la règle générale. Le véhicule, avant habillage, est plongé totalement pendant plusieurs heures dans un bain à remous ; des particules électrisées se déposent ainsi sur tous les points où un contact de l'air est possible. La composition exacte du bain est un secret de fabrication.

En troisième lieu, les vitrages sont fixés directement sur la carrosserie. Ils sont fournis par Saint-Gobain, étudiés en fonction de leur capacité d'isolation. Ils ne sont plus manoeuvrables ; c'est la raison pour laquelle le véhicule est équipé de micro-processus chargés de régler la température intérieure. On peut aller de 4 à 34°, selon le désir des passagers. Tout est prévu, aussi bien pour les étendues glacées de l'Amérique du Nord, que pour les solitudes brûlantes de l'Afrique ou de l'Amérique du Sud. Le réservoir lui-même est calculé pour les longues distances : sa contenance va de 340 à 560 litres, avec un réservoir auxiliaire de 150 litres sur certains véhicules. La consommation du véhicule oscille autour de 28 litres aux 100 km, ce qui assure au FR I une autonomie de 1200 à 2000 km selon les modèles.

Naturellement, cette consommation est contrôlée par l'électronique.

L'invasion de celle-ci est massive : la climatisation, l'allumage, la boîte à vitesse automatique, possible sur tous les modèles, sont commandées par des automates.

Ah ! Il y a aussi un moteur ! Sa puissance va de 260 à 340 CV. Il est fabriqué par Renault, (modèle MIDS et MIDR 06 20 45) et par Mack, une firme ouest-allemande, pour les modèles les plus sophistiqués. Tous les moteurs font appel à l'injection directe et à la suralimentation.

Ce superbe engin, qui pèse à vide de 11 à 12 tonnes, long de 12 mètres, large de 2,5, vous entraîne à une vitesse de croisière de 120 à 130 km/heure, si la route est libre bien entendu ...

Dans la gamme F.R.I., R.V.I. a présenté son modèle Grand Tourisme (GT) et son modèle Tourisme (T) dès novembre 1983. En 1984, la firme a présenté son modèle Excursion (E), et son modèle Grand Tourisme Surélevé (GTS). Tous les modèles sont fabriqués à Annonay ; le GTS est produit en collaboration avec la carrosserie Gangloff, qui utilise soubassement et pavillon, bouclier de face avant, tableau de bord, éléments arrières, sièges, en provenance d'Annonay. En 1983, il a fallu investir 200 millions de francs pour équiper l'usine. L'installation de cataphorèse, en particulier, est unique au monde.

D'ores et déjà, la chaîne FR I produit environ 2 véhicules par jour, R.V.I. avait livré en France 70 FR I au 31 Juillet 1984. Le mouvement s'est amplifié depuis, et le FR I n'est que le premier modèle de toute une série de nouveaux engins.

DEJA DES PETITS FRERES

On voit à quel point le FR I est conçu soit pour les voyages au long cours, soit pour l'excursion. On compte sur lui pour rapporter beaucoup de dollars. Mais il n'est pas question, bien entendu, d'abandonner les autres marchés.

Dès 1986, à la demande du Ministère des Transports, R.V.I. va commercialiser un nouveau véhicule, mieux adapté au transport urbain, le R 312. Ce dernier sera le point de départ de toute une gamme de véhicules standards, et de soubassements, qui seront le support de base des transports urbains de surface. Jusque vers 2010-2020. Les tests se poursuivent depuis 1983, dans 7 villes françaises, dont Paris. La RATP procède d'ailleurs elle-même à l'assemblage des pièces, par un accord de sous-traitance.

Dès 1988, un autocar interurbain appelé R 332 à son tour commercialisé. Il intégrera, tout comme le R 312, les acquis du FR I. Il cherchera à s'installer sur les distances moyennes, du type Lyon-Valence, ou sur des réseaux de grandes métropoles du Tiers-Monde, où il remplacera le S 105.

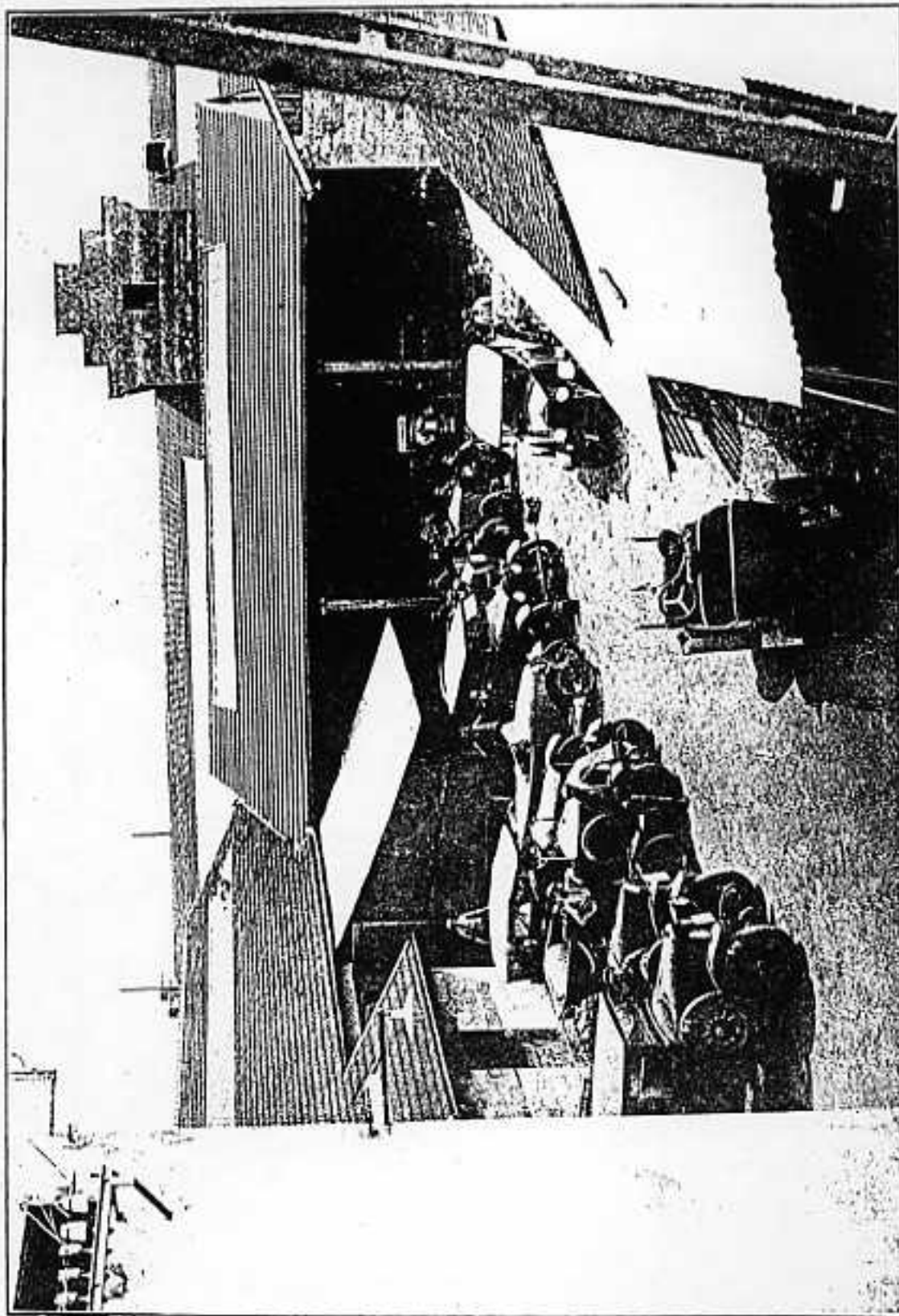
Les autres gammes de cars R.V.I., comme le PR 14, le S 45, le SC 10, le PR 100, devraient progressivement disparaître vers la fin des années 1980, et être remplacées par ces trois nouvelles gammes. On devine l'ampleur du virage technologique accompli actuellement par La Régie, et le poids des investissements auxquels elle doit faire face.

ET L'EMPLOI ?

Il va sans dire que de telles perspectives sont à la fois inquiétantes et encourageantes.

Elles sont encourageantes, parce que l'établissement d'Annonay paraît bien intégré dans l'ensemble du redéploiement de la Régie. La proximité du futur atelier automatisé de Bouthéon, dans la Loire, devrait être un très sérieux atout. Mais on ne peut dissimuler certaines inquiétudes.

CARROSSERIE AUTOMOBILE - Etablissements BESSET, A ANNONAY



RÉCEPTION DES CARROSSERIES



RENAULT
Vehicules Industriels

FR 1

La sous-traitance de certains assemblages aux gros utilisateurs risque, à terme, à déplacer des emplois vers les centres urbains, voire l'étranger. D'autres part, certaines phases du travail ne paraissent pas encore au bout de leur évolution technologique : la peinture, par exemple, se fait toujours au pistolet. Rien ne peut remplacer, paraît-il, le "coup de main" du professionnel. Tout de même, sans être technicien, on peut bien penser que la cuve à cataphorèse pourrait bien, un jour, poser aussi de la peinture sur les carrosseries ...

D'ores et déjà, le nombre des soudeurs est bien moins grand sur la chaîne FR I que sur les autres. L'école de soudure intégrée à l'usine paraît avoir un avenir bien réduit.

Il paraît très probable, pour conclure, que l'usine R.V.I. d'Annonay, devrait continuer à employer un effectif de l'ordre de 2 500 personnes pendant quelques années. Mais d'ici la fin de la décennie, la diminution de ce chiffre est possible ; on l'obtiendra sans doute plus par des pré-retraites que par des licenciements "secs". Il est bien certain en tous cas que R.V.I. ne sera plus un débouché important pour les jeunes du Haut-Vivarais. L'embauche est stoppée depuis 1979, et il y avait 2 200 demandeurs d'emploi à l'A.N.P.E. d'Annonay en janvier 1985.

Tout reste évidemment lié à l'état du marché, c'est à dire au nombre des clients. Et dépend aussi de la concurrence. Mercedés est, en Europe le principal rival. La bataille est bien engagée, mais elle est loin d'être gagnée.

Il est certain en tous cas qu'un échec commercial du FR I serait une catastrophe, pour R.V.I., mais aussi pour Annonay, voire pour l'économie nationale dans son ensemble.

Michel RIOU

SI VOUS VOUS INTERESSEZ A L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE ET DES TRANSPORTS, vous pouvez :

- entrer en contact avec la **Fondation de l'Automobile Marius Berliet**, 39 avenue Esquirol. - 69003. LYON (Tél : (7) 854.15.34.
- visiter le **Musée de "la Vieille Auto"**. -26320 ; Saint Marcel les Valences. Tél : (75) 58.70.55.
- visiter le **Musée de l'Automobile Henri Malartre**. -69270. Rochetaillée sur Saône, près Lyon. Tél.(7).822.18.80.
- visiter le **Musée National de l'Automobile**, 192 avenue de Colmar.- 68200.-Mulhouse. Tél.(89)42.29.17.

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATIONS II

LA LIAISON DU SUD-EST AU PLATEAU CENTRAL

(par la Côte de Mayres - La Chavade, Ardèche)

Robert LAGANIER

Cet article est une communication du 110^e Congrès National des Sociétés savantes qui a eu lieu à Toulouse en 1985. Il est publié avec leur aimable autorisation.

INTRODUCTION (Fig. 1.2 - Situation Générale)

Aubenas : Débouché des vallées de la basse Ardèche, centre économique.

Le Puy : Ville de tombée naturelle du Velay et centre religieux.

Entre les deux une "montagne" moyenne (1000-1500 m) dénommée "le plateau". La ligne des crêtes qui prolonge les Cévennes au Nord par les Monts du Vivarais (1) partage les eaux qui vont vers la Loire ou le Rhône (photo 3 au Col de la Chavade). Obstacle difficile, surtout en hiver, après les remontées abruptes des profondes vallées ouvertes vers le midi. D'où la célèbre côte de Mayres construite au 18^e siècle.

La route nationale 102 actuelle (Fig. 4-5 profils en long) reliant ces deux villes, remonte la Vallée de l'Ardèche en passant par : Labégude, Lalevade, Pont de Labeaume, Thueyts, Mayres, le Col de la Chavade, évite juste Pradelles, La Sauvetat, Costaros (Note 1 Histoire-Etymologie).

Nous resterons sommaires sur la partie de cet itinéraire après l'embranchement de Pradelles. C'est la RN 88 qui, vers Le Puy reprend les vieux itinéraires prolongeant la voie "Régordane" venant de Luc et Villefort. Deux puissants contreforts enserrant la vallée de l'Ardèche : Celui d'Abraham (1500 m) et celui de Chaumienne (1300 m) Le premier la sépare au Sud de la Vallée de la Souche et du Lignon et le Second au Nord de celle de Montpezat et de la Fontaulière.

Cette voie de pénétration (note 2. Le sujet) que nous avons appelée du "Sud-Est" pour le Massif-Central peut être située par rapport à celle "Sud-Nord" de "la Régordane" dans la faille des Cévennes et celle "Est-Ouest" plus au Nord qui rejoint aussi Le Puy depuis la Vallée du Rhône.

I - DE L'ANTIQUITE AU 18^e SIECLE

1/ Itinéraires de peuplement

L'homme préhistorique est attesté par de nombreux vestiges (400 dolmens ...) dans le Bas Vivarais Calcaire. La montagne devait sembler infranchissable à l'origine pour deux raisons :

- à l'époque de la glaciation Würmienne, la neige couvre le sol en permanence au dessus de 1000 m.
- le feu des derniers volcans n'est pas très vieux (Note 1. Pont de Labeaume et Thueyts)

Le climat tempéré qui s'installe au néolithique (- 8000 ans) a certainement été propice à des itinéraires de peuplement. Par le Sud en remontant les vallées de l'Ardèche et Cévenoles. Au Nord, par la vallée de l'Allier et de la Loire. Des grottes, l'homme se risque en villages de Cabanes le long des pentes ensoleillées (Thueyts : huttes).

A cette époque, on ne trouve pas de routes, ni même de chemins, ce sont des sentiers, des pistes. Ils deviennent des itinéraires permanents dès qu'ils dépassent les besoins d'un campement. Dès cette époque, se sont certainement constituées aussi les "Drailles", empruntées par les troupeaux transhumants. Certaines ont été utilisées jusqu'à l'époque récente. Pour s'adapter, l'homme pouvait varier son itinéraire entre l'été ou l'hiver, les sommets ou les vallées (moins de neige mais plus de ruisseaux à franchir).

Vers - 600 "le bronze" cède la place au "fer" dans la région.

2/ Epoque Celtique

C'est grâce à la création du commerce et avec des besoins militaires que l'Empire Arverne (2) se développa. Des comptoirs Grecs sont attestés depuis Marseille dans la Vallée du Rhône. Un trafic important entre eux deux s'est créé. Le commerce est noté par Strabon (géographe Grec) qui indique que l'on peut facilement transporter des marchandises de l'Océan à la Méditerranée à travers le Massif Central.

Des fleuves et rivières, certainement navigables plus en amont qu'à l'époque actuelle, partaient des chemins de portage à mulets. Peut-être même des routes, tracées seulement à l'origine par les roues des chariots que les celtes ont utilisés. Pour gagner du temps, des aménagements ont dû se faire. Il fallait 30 jours pour transporter l'étain de la Manche à la Méditerranée. Ce sont certainement les trafiquants de Rhodes et de Phocée qui pour atteindre l'étain, se sont frayés cette première route pour atteindre la Loire [Liger(3)] et la Bretagne (Vénètes).

Le franchissement de la montagne est en général admis au "Col du Pal", Vallée de Montpezat et le tracé de cette "route de l'Etain" a été donné par P. Arnaud en partant du port de Largenates (St Just) sur le Rhône.

De cette époque daterait le Culte des Mères (Mayres) autel de pierre qui devait se situer sur la mamelon du Vieux Mayres. Par ailleurs un Oppidum est signalé sur le Mont Milan, après Pradelles, près de l'Allier.

3/ Epoque Romaine

Les Arvernes ont pu étendre aussi leur commerce sur les Volces Arecomices (Nîmes) qui furent les premiers Romanisés. Puis les Helviens devinrent plus autonomes, s'allièrent aux Romains et se séparèrent de la ligne Arverne après la défaite de Bituit en - 121.

a - Le passage de Jules César en - 52 : Habilement, les Romains flattaient les nobles Helviens. Caburus, leur chef devint citoyen Romain. Son fils, Valérius Procillus devint l'ami intime de César à Rome. Il l'aida pendant la guerre des Gaules. Parti de la Narbonnaise, avec ses bases stratégiques en Helvie, César réussit une dizaine, surprenant les Arvernes en franchissant les crêtes avec ses légions, en plein hiver (février), dans six pieds de neige. Cette action, qui lui permit sa victoire ultérieure, s'est certainement faite à Sainte Abeille (près du Col du Pal).

b - Développement des routes : Si les frontières se déplacent, les routes restent à peu près les mêmes et se développent sous l'influence de la lente pacification Romaine. Les jambons d'Avernes, les fromages de la Montagne, les vins de l'Helvie (Valvignère, Vinezac) étaient appréciés sur les meilleures tables d'Italie.

La piste gauloise est améliorée et même pavée en certains endroits. Elle est toujours stratégique et commerciale. On attribue souvent un peu facilement des restes de dalles (chemins ferrés) aux Romains : dans la montée du Pal, en montant vers Chaumiègne. De même pour des ponts : Pont Réjus dit Romain (par les gens du pays) sur le Lignon (Le Barutel sur l'Ardèche et "du diable" à Thueyts) qui sont certainement des ponts médiévaux.

Ce qui est plus certain, c'est la présence d'un Oppidum et d'un camp militaire au rocher de Jastres en face Aubenas, sur la liaison avec Alba (Capitale importante aujourd'hui disparue de l'Helvie). Un édifice Gallo-Romain à Sainte-Abeille, dont le rôle militaire, de relais ou religieux reste à préciser, mais qui jalonne bien la route de liaison la plus importante de cette époque (même si plusieurs passages ou chemins ont dû exister). Au delà deux branches sont signalées : l'une directe vers Arnicium (Le Puy) par Besagia (Le Beage), l'autre vers Pratellas (Pradelles) par via lata (Lavilatte).

c - Le Milliaire de Pont de Labeaume : Un important réseau de voies a été mis en évidence dans la Basse Ardèche par de nombreux vestiges, milliaires et ponts. Pour notre sujet, le seul vestige probant est la colonne de Pont de Labeaume. Retrouvée en 1859, elle est toujours visible au bord de la Nationale 102 (4). Elle date de l'Empereur Constantin le jeune, soit milieu du 4^e siècle, donc assez tardive. On peut y voir la marque d'un embranchement d'une route secondaire. Celle-ci rejoignait le pays Gabale par la Vallée de la Souche, le Col de la Croix de Bauzon, le Bez.

De cette époque daterait une "villa" à Thueyts. Neyrac les Bains a été utilisé (St Laurent les Bains par ailleurs aussi sur un autre chemin plus au Sud). Le minéral de plomb argentifère de Mayres a certainement été exploité (comme celui de Flaviac).

Mais l'on retiendra que la Vallée de l'Ardèche n'était pas choisie pour les franchissements de la montagne contrairement à ses voisines. Cet aspect restera encore longtemps.

4/ La Période Obscure

Le Bas-Vivarais fut ensuite une zone de passage des invasions. Du Nord, les Vandales, les Wisigoths détruisent Alba au 5^e siècle. Théâtre de guerres avec Burgondes et Francs, le réseau routier se dégrada faute d'entretien et d'usage. Le trafic est essentiellement local et limité. Puis c'est du Sud, les Arabes qui saccagent Viviers en 735, avant d'être refoulés. Pillages, maladies limitent les liaisons. L'Eglise va assurer et développer une puissance temporelle nécessaire, permettre une nouvelle vie et les liaisons du Moyen-Age.

5/ Le Moyen-Age

Après la création de monastères, c'est la montagne qui va innover la région et les vallées : Abbaye de Saint Chaffre (St Théofrède du Monastier), beaucoup d'églises y sont liées (Mayres, Thueyts ...) Abbayes de Bonnefoy, les Chambons, Mazan. La grange de Berc est une fondation de Mazan et deviendra Villeneuve de Berg ; il y a 700 ans par le "pariage" qui est l'instrument de pénétration pacifique de la royauté. Tout cela conduit à de nouveaux liens et besoins de déplacement.

Le Puy va devenir un centre religieux international de pèlerinage à "Notre Dame". La frontière entre le Vivarais Germanique et le Velay du Royaume de France jusqu'en 1305 est une des raisons du développement de la voie "Regordane", chemin du pèlerinage de Saint Gilles (5). Ce chemin est entretenu et utilisé au 12^e siècle puis délaissé à partir du 15^e siècle au profit de la vallée du Rhône, comme axe Nord-Sud. Pradelles au carrefour des crêtes se développe, étape aussi du pèlerinage vers St Jacques de Compostelle.

Le développement des seigneuries : citons celle des Montlaur, barons qui de la région de Coucouron, s'implantent à Aubenas. Le château du Vieux Mayres leur est dû. Une tour domine magnifiquement maintenant la Nationale 102. Les Ventadour, vont occuper le noeud stratégique du Pont de Labeaume. Seigneurs et Evêques établissent des péages sur les routes : Pont d'Aubenas, Montpezat, Col du Bes, Château du Charbonnier (près de la Sauvetat), disputé par les Montlaur à l'évêque du Puy de 1115 à 1229. Une richesse importante est retirée de ces péages. Ils se justifient pour les besoins d'entretien des ponts et chaussées, mais ils se sont multipliés à tout passage important qui rapportait à celui qui le détenait.

L'expansion de la civilisation rurale développe de nombreux besoins de déplacement. Malgré l'enchevêtrement des juridictions civiles et ecclésiastiques les frontières sont perméables. Mais la guerre de cent ans créera beaucoup d'insécurité.

La Voie Romaine de Pal, deviendra le "grand chemin" du Velay. A faible part de roulage, s'arrêtant certainement au pied des monts, pour passer en portage. Le trafic muletier s'accommode mieux des chemins secondaires qui forment par les sommets de véritables réseaux. Bien souvent, il peut y avoir confusion sur les chemins empruntés, selon l'usage : pour les troupeaux transhumants, le charroi, les gens à pieds ou à cheval, les bestiaux. Chacun optimise son déplacement différemment. Un tel prend des raccourcis, un autre évite ou au contraire rentre dans un village ! On trouve attesté la "Strade Publique" en plusieurs lieux, la Sauvetat, le Bes ... Pradelles (en 1295 le Baron de Montlaur en fait hommage à l'évêque du Puy). La "Route Royale", route à une voie a existé du Puy à Pradelles ... La route du Pal a aussi été entretenue à certaines époques. Un embranchement vers le Vivarais s'est fait à la Sauvetat. Une draille passait à la Chavade, Peyrebeille, Lavilatte. En venant semble-t-il plus souvent du Bez et des Vans que de la Vallée de Mayres. De Thueyts, on montait aussi par Chaumienne.

Avant le 18^e siècle, jamais l'itinéraire par la vallée de l'Ardèche n'a eu beaucoup d'importance. Des voies de passages sillonnent bien la région, de vieux petits ponts l'attestent bien à Kalbos près de Mayres). La densité de la population en est certainement la raison avec le besoin d'échanges locaux d'excédents complémentaires. Le rôle stratégique et militaire des routes, ne se précise que tardivement, après les guerres de religion, pour déplacer l'artillerie.

II - LA CONSTRUCTION DE LA NOUVELLE ROUTE AU 18^e SIECLE

1/ La situation précédente

Les chemins sont peu nombreux, étroits, ce sont souvent de mauvais sentiers mal entretenus. Même les empièvements faits avec les pierres rondes de rivière sont dégradés. Les ponts sont rares, étroits. La montée des deux principaux de Tailhade (ou de Réjus) et du Barutel est qualifiée d'"irréremédiable" par Jean Dumas en 1720. Cet Inspecteur des Travaux Publics du Vivarais par ordre du Marquis de Rochepierre établit un devis qui reprend l'ancien tracé par Meyras, Montpezat, le Col du Pal. Il signale "les fortes ravines" faites par les pluies, "la nécessité d'adoucir les rudes montées ou descentes". Mais ce ne sont que des changements et augmentation de la situation précédente.

Le roulage est certainement une entreprise risquée. La population est nombreuse, la vie active et les déplacements essentiellement à pieds ou avec des mulets. Seules quelques charrettes ou tombereaux circulaient pour un trafic local.

C'est la volonté centrale et royale qui va imposer le percement d'une nouvelle route par la Vallée de l'Ardèche.

Un mémoire du 25 Janvier 1740 pour M. Joubert indique les mesures prises par le roi en 1684 en relation avec le protestantisme. Le chemin qu'il reste à faire pour percer par la montagne de Mayres n'est fait que jusqu'à Thueyts depuis Pont de Labeaume. Il indique que pour aller jusqu'à la Chavade, pays extrêmement difficile, il coûtera au moins 25 000 livres alors qu'il faudrait 20 000 livres pour refaire les ponts de Tailhade et de Barutel ou 30 000 pour les rendre praticables.

Mais en 1762 la décision est prise par les Etats Généraux du Languedoc de faire construire un grand chemin (une vraie route) de St Martin de Mayres à La Chavade.

2/ La genèse du projet

Dés l'année 1716, le roi donna l'ordre d'ouvrir une grande route de communication entre le Bas-Languedoc, l'Auvergne et Paris.

Cet ordre fut rapidement exécuté en Auvergne, mais son exécution souffrit plus de difficultés pour la partie du Languedoc. Des intérêts publics et privés entrèrent en jeu. Sans doute tout le monde considérait la ville de Montpellier et celle de Clermont comme les deux termes extrêmes de cette route, et celles d'Alais et du Puy comme les deux points principaux intermédiaires. Mais décider si pour aller du Puy à Alais on suivrait le Gévaudan ou le Vivarais restait la difficulté.

Deux vérifications, exécutées par le sieur de Clapiès en 1724 et 1737, avaient arrêté la route par Villefort et le Gévaudan. Le devis estimatif des travaux s'élevait à la somme de 1.141.000 livres.

Le 2 Décembre 1737, les états du Languedoc supplièrent le roi de pourvoir aux deux-tiers de la dépense, au moyen de la crue de 5 sols par minot de sel : le tiers restant serait supporté, moitié par la province et moitié par les diocèses que la route traverserait.

A ce moment les rivalités se font jour : le Vivarais délaissé élève la voix et par l'entremise de son syndic, fait tenir au roi un mémoire où se trouvent détaillés tous les avantages du tracé par Mayres et Aubenas. Le mémoire se termine ainsi ;: "On manque en France de bois de mâture. Par la côte de Mayres on s'approche des forêts de Bauzon, qui n'en sont qu'à demy lieue. Ces vastes forêts fourniront des arbres de toute espèce et de bonne qualité pour les mâts et constructions des vaisseaux et mises en deffence. Elles procureront le rétablissement de la marine à qui vous donnez, Sire, avec vos ministres, tous vos soins pour la rendre florissante et la rétablir dans son premier lustre et son ancienne splendeur : motif des plus pressants pour disposer votre Majester, uniquement occupée du bien de ses Etats et de ses sujets, d'adopter la route du Vivarais, seul pays dans votre royaume d'une pareille ressource".

"En 1748, le roi demanda aux Etats du Languedoc de contribuer au percement de la route d'Auvergne pour 500 000 livres, en huit années consécutives, à raison de 62 500 livres par an : le roi fournira le surplus. En même temps Sa Majesté enjoit au sieur Pollard, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, de vérifier s'il vaut mieux faire la route par Villefort et Langogne en Gévaudan, ou bien passer par la côte de Mayres et Aubenas en Vivarais".

Le sieur Pitot vérifia en conséquence l'un et l'autre tracé "et après une exacte attention, donna la préférence à celui du Vivarès".

"Le sieur Pollard fit la même opération l'année suivante. Il était si fort prévenu par le devis de feu Clapiès et par les rapports de quelques particuliers d'Alais, guidés par des intérêts personnels, qu'il établit dans la ligne du Gévaudan les sous-inspecteurs qu'il avait amenés, avec ordre d'y travailler. Ce ne fut que pour la forme et pour remplir sa mission qu'il parcourut celle du Vivarès : l'examen qu'il en fit changea bientôt ses idées et le fit ranger à l'avis du sieur Pitot".

M. de Saint-Priest, intendant du Languedoc et M. de Joubert, syndic général, assistèrent à cette vérification. La levée des plans et devis demanda dix ans et ce n'est qu'en 1759 que le sieur Gendrier substitué au sieur Pollard présenta son projet. Il résulte de son travail de comparaison sur la dépense des deux routes (tracé du Gévaudan et tracé du Vivarais) que celle par le Vivarais, plus courte, coûtera beaucoup moins.

Le roi se décida pour le tracé du Vivarais.

Au rapport des ingénieurs "cette route doit abrégér de 30 lieues le transport des marchandises de Languedoc et de Provence à Paris.

Elle passe, en partant d'Alais, par Saint-Ambroix, Joyeuse, Aubenas, Tuech, Saint-Martin-de-Mayres, Peyrabeille, la Salvetat et le Puy.

On retrouve en partie le chemin de Pradelles au Puy, qui est entretenu par le Velay".

C'est ensuite sous trois points de vue que le sieur Gendrier présente ses projets de dépense.

- " 1° Pour rendre la route praticable, 945.990 livres ;
- 2° Pour la mettre dans un état un peu au-dessus du premier, 1.682.730livres ;
- 3° Pour la rendre parfaitement belle, 2.934.990 livres."

"On se décide d'abord à n'exécuter que le premier projet, qui consiste :

1 - A la construction de trois ponts évalués 175 000 livres. Ce sont les ponts de la Maisonneuve sur Chassezat, de Gueule-d'Enfer sur la rivière Tuech, et de Portaloup sur l'Ardèche.

2 - Aux ouvrages depuis Tuech jusqu'à Peyrebelle et qui comprend la côte de Mayres, évalués 772 000 livres".

3/ La Construction

"On mit donc la main à l'oeuvre et les premiers fonds furent employés à la construction des principaux ponts et à celle d'une partie de la côte de Mayres, jusqu'à ce qu'enfin Sa Majesté crut que, la conduite de cette entreprise importante devait être rendue aux Etats pour être suivie d'après les plans et devis déjà dressés et que toutes choses rentrant ainsy dans l'ordre ordinaire, les dépenses qui restaient à faire devaient être mises à la charge de la Province qui souscrivait ce nouvel arrangement par la délibération que les Etats prirent le 21 décembre 1769, et qui fut confirmée par arrêt du Conseil du 9 avril suivant".

Les Etats ne se bornèrent pas au premier projet du sieur Gendrier, ils eurent à coeur, au contraire, de mettre successivement toutes les parties de cette route dans le meilleur état possible.

En 1759, suivant l'ordre du roy, "les Etats avaient imposé les 500 000 livres de leur contingent. Cette somme était en caisse à l'exception de 120 000 livres employées aux frais de la levée des plans et devis".

Aussi dès le 22 février 1759, les trois ponts de Maisonneuve, de Gueule-d'Enfer et de Portaloup furent mis en adjudication. Le premier fut terminé en 1766 et coûta 168.018 livres ; le second en 1762 et coûta 25.100 livres ; le troisième en 1762 aussi et coûta 52 000 livres (ces deux derniers payés respectivement 33381 livres et 83657 livres).

En 1764, fut mise en adjudication la Côte de Mayres sur 6.054 toises de longueur, depuis le village de Saint-Martin-de Mayres jusqu'à La Chavade. Cette Côte comprend 27 ponts et ponceaux. La mise à prix était de 571.086 livres, elle fut adjugée au sieur Poncet Salles pour la somme de 534.000 livres. Au mois de mai 1773, le bail est résilié et un nouveau est passé au sieur Ricard de Nimes, à tant la toise pour les ouvrages restant à faire. Son travail commencé en 1774 est terminé en 1778 et on estime qu'il a fait du travail pour 214.032 livres. De 1778 à 1780, perfectionnement des travaux. En 1780, il ne restait que 1.200 toises à perfectionner à la Côte : à cette date on avait dépensé 832.044 livres. Dès ce moment, la route était donnée à l'entretien moyennant 2.000 livres par lieue et par an. (Note 3 - Entrepreneurs).

Les travaux de la côte de Mayres exigèrent 15 ans -de 1764 à 1780- le double de ce qui avait été prévu. Mauvais temps qui cause des dégradations, trente deux ponts ou ponceaux à jeter et surtout incapacité des ouvriers : telles en furent les causes principales.

"Rien n'est plus désagréable, écrit M. O'Farrel le 16 Mars 1777, lorsque après deux heures de constance à chercher un joli contour, un méchant maçon ne saura point suivre mes piquets que j'aurai souvent arrachés et replantés vingt fois avant de trouver leur véritable position ; cela m'arrive, Monsieur, assez souvent : pour lors il faut démolir et revenir sur nouveaux frais".

La route d'Auvergne fit démolir en totalité ou en partie trois ou quatre maisons au village de Mayres. On paya 4 000 livres aux propriétaires.

Le pont de la Motte fut adjugé le 19 avril 1773 à l'entrepreneur Vincent Laplanche, d'Aubenas, cautionné par les sieurs Champanhet et François Bois. Une compagnie de Béziers s'était présentée ainsi qu'un sieur Vagnat, de Brives, sans faire aucune offre.

La dépense totale du pont et de ses avenues s'éleva à la somme de 191.344 francs : le pont tout seul coûta 64 000 livres ou francs. On payait les ouvriers, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 20, 22 sous par jour, suivant l'âge et les aptitudes, les maçons recevaient 28 et 30 sous, seul le piqueur Champalbert gagnait 40 sous. Malgré cela, l'entrepreneur ne fit pas fortune puisque à la fin des travaux il adresse une supplique aux Etats du Languedoc pour obtenir une gratification qui lui permettra de nouer les deux bouts.

Ce pont fut achevé en 1777 et les avenues du côté de Thueyts en 1779. Du côté de Mayres les avenues, en raison du grand mur de soutènement, coûtèrent 106.422 et celles du côté de Thueyts 20.922.

Donc, dès 1780, tous les travaux de la route d'Auvergne, et en particulier de la côte de Mayres, sont achevés ou à peu près, comme le constate le rapport de M. Grangent, directeur des travaux publics de la province. (Note 4).

Ces travaux furent d'un style monumental pour les ouvrages de pierre.

Il faut se rendre compte que tous ces ouvrages sont utilisés encore aujourd'hui avec des véhicules et des usages imprévisibles à l'époque.

Signalons :

- le pont de l'Apic ou de la Gueule d'Enfer à Thueyts,
- le pont de Lamothe en une seule arche,
- le pont de Mayres en trois arches,
- les trois ponts : vers le milieu de la côte - 78 pieds de haut. Il est d'abord composé d'une arche de 18 pieds d'ouverture au dessus de laquelle on a établi une seconde pareille qui en supporte deux autres accolées de 7 pieds 6 pouces d'ouverture (photo 7).
- 25 ponceaux sont recensés à la Côte, dont celui de Cap d'Ardèche de 14 pieds.

III - EPOQUE RECENTE

1/ Entretien et Améliorations

Ravagés pendant la Révolution par les eaux, les dégels et les neiges, les travaux de la Côte de Mayres, fraîchement terminés, obligèrent le Premier Empire à refaire pour ainsi dire l'oeuvre des Etats du Languedoc. Des sommes énormes y furent de nouveau enfouies, si bien que Napoléon se serait écrié : "c'est avec de l'or qu'est pavée cette route !". 1820, on reprend le tracé du Velay.

La fin du siècle dernier vit le remplacement des caniveaux par des ponts, comme au Travers, à Fage obscure. Ces caniveaux canalisèrent mal les eaux qui débordaient et ravinèrent la route ; par ailleurs, avec leur cavité empierrée, ils gênaient la circulation.

2/ Roulage et muletiers

Malgré la nouvelle route dont le roulage va aller s'amplifiant, le trafic muletier reste encore très important au 19^e siècle par ailleurs. Car ce n'est que tardivement sous la 3^e République, que la multiplication des routes secondaires débloque les communes. Les charrettes, les diligences sillonnent les grandes routes et les animent. La grande période de roulage et des muletiers se situe de 1830 à la guerre de 1914. Vers 1880 se situe le maximum. L'auberge Ginhoux de Mayres comptait certains jours 60 chevaux ou mulets. La côte nécessitait des "renforts" pour assurer la montée. Pour les voyageurs, les voitures à chevaux allaient bientôt céder à l'automobile, après une incertitude dans le développement des chemins de fer. Vers 1910, premier service d'autocar Mayres-Aubenas. Vers 1936 Langogne-Aubenas. Les automobiles à partir de 1930.

3/ Finitions

Vers 1935, est réalisé le premier revêtement goudronné. Des travaux récents ont fini de l'améliorer pour lui donner toutes ses qualités actuelles. Entre 1960-64 : Structure de Chaussée en grave-pouzzolane et béton bitumineux. De 1976 à 79, renforcement. En 1978, aménagement de trois créneaux de dépassement (3 voies) à la côte. Rectification de quelques courbes, passage à 7 m, mais sans calibrage ; les ponts restent ceux du 18^e siècle. Avec des travaux annexes de remise à jour : Murs de soutènement, exhaussement de parapets (efficacité et style conservé sans glissières), réfection d'aqueducs et ponceaux. L'hiver 1982, mise en service à Mayres d'une signalisation pour la viabilité hivernale (centralisée à Langogne, de même à Costaros et Lanarce).

4/ Petite histoire pour finir

Certains peuvent se demander pourquoi cette RN 102 depuis Aubenas a partiellement changé de numérotation. En 1979 et est devenue RN 88 après Pradelles. C'est l'informatique qui en est responsable. Et oui ! La gestion d'une banque de données routières a conduit à une remise en ordre des points de repères (anciennes bornes kilométriques, qui n'ont d'ailleurs plus une inter distance systématique de 1 km) et de la numérotation des itinéraires par continuité. C'est un programme informatique qui l'a fait pour toute la France sur la base de la longueur maximum d'itinéraire de numérotation minima. La 88 a gagné sur la 102. C'est peut-être la nouvelle forme du David moderne contre le Goliath de l'histoire. Mais l'histoire a le temps et peut-être qu'un jour, un retour de l'histoire voudra bien redonner une continuité de numérotation jusqu'au-delà du Puy. "Rendons à César ...". Aujourd'hui c'est le trafic qui compte : 2 500 à 3 000 MJA (Moyenne Journalière Annuelle de Véhicules), mais encore dans un rapport 1 à 10 entre l'hiver et l'été.

Voilà donc la grande histoire d'une petite liaison (6) (à l'échelle d'un pays). Nous pouvons la compléter en la situant plus précisément dans ses raisons et conséquences humaines.

IV - LA ROUTE, LE PAYS ET LES HOMMES

1/ La nature

En plus du relief que nous avons évoqué, nous parlerons du climat : pluies, neiges, vent et brouillard en sont les manifestations de sa dureté.

a - Les pluies : le vent du Sud apporte parfois des pluies diluviennes, au printemps et surtout à l'automne. Les 7 et 8 Novembre 1982 il tomba cinq cent millimètres d'eau dans la vallée de Mayres. Le 20 Septembre 1980 le même ordre de grandeur tomba en 4 heures, mais plus centré sur le plateau.

Les routes subissent de nombreux éboulements, les chaussées non revêtues des ravine-ments impressionnants. L'histoire en parle en permanence. Les ponts sont emportés aussi. Par exemple, le pont de Rolandy construit après 1720 est emporté en 1727. Refait en plusieurs arches, emporté en 1857. Conçu en fer à une seule arche, emporté par la crue exceptionnelle du 21 Septembre 1890. Le pont actuel de 1892, plus haut et en plusieurs arches, tient bon. En 1980 l'eau passa presque par-dessus le pont de Mayres, des arbres ayant obstrués deux arches sur trois, les rochers roulés allaient jusqu'à une dizaine de tonnes. On comprend mieux l'usage historique des chemins de crêtes.

b - La neige : le froid rend les hivers longs. L'enneigement est important et brutal lui aussi. En janvier 1978 la couche atteint 1,5 mètre. La Chavade prend son sens et Cesar l'a compris. Le 20 février 1956, il est tombé 1,10 m de neige très légère à la fin de la grande période de froid. Citons un évènement comico-administratif plus récent. Le 10 Mars 1935, une forte chute de neige lourde (80 cm) se produit. La route était ouverte jusqu'à Mayres, mais fermée sur La Chavade. Le maire veut faire dégager la route et ordonne ou demande au cantonnier de la faire. Celui-ci convoque tous les hommes avec pelles et ils attaquent la côte. Pendant deux jours, ils travaillent et font un peu plus de 1 km. Lorsque l'ingénieur vint sur place il y eut des grincements de dents. Il n'avait pas de crédits pour payer, le maire non plus, chacun croyant que c'était l'autre qui payerait. C'est le cantonnier qui faillit perdre sa place pour son excès de zèle. On fit venir un tracteur à chenille comme chasse-neige mais son action fut totalement inefficace, la neige ayant gelé, on attendit que le soleil voulut bien la faire fondre (ce qui coûtait moins cher) ; heureusement c'était en mars et il ne fallut attendre qu'une quinzaine de jours.

c - Le vent : Associé à la neige, c'est la "burle" du plateau. Vent du Nord gavé de flocons qui gifle, aveugle, ensevelit, gouache uniformément les routes et paysages. En moins d'un quart d'heure la route dégagée par les moyens modernes devient impraticable. Les congères l'effacent. Même actuellement certains jours, il est prudent de circuler en convois derrière la fraiseuse ou le chasse-neige qui fait sans arrêt le va et vient pour permettre le franchissement.

d - Le brouillard : Certains jours les crêtes sont dans les nuages. On peut y rencontrer des densités exceptionnelles à ne pas voir juste devant sa voiture.

Cette nature hostile a marqué les mentalités de générations passées, heureusement les printemps sont rieurs et les étés agréables.

Il y a cependant une question qui m'intrigue à propos du climat. La montagne était-elle aussi rude au Moyen Age ? Faut-il voir le développement de l'activité de la montagne en lien avec le climat légèrement plus chaud du début du deuxième millénaire. Ou la montagne n'a-t-elle été qu'un refuge plus facile avec une certaine fermeture du pays ? Y-a-t-il eu une relation avec le déclin des routes (Régordane par exemple) lors de la petite glaciation du 17^e siècle ? Le franchissement et les routes ont certainement été, aux limites, sensibles à ces climats parmi d'autres facteurs ; difficulté du passage et d'entretien. Rappelons que le Languedoc ignorait la corvée (qu'il n'établit qu'en 1727) et entretenait ses chemins à prix d'argent que payaient les communautés intéressées. Si des remises en état avaient lieu, l'entretien courant était mal assuré ; aussi tout se dégradait vite.

2/ L'usage

a - L'insécurité : Si la nature a créé des risques sur les chemins, les hommes en ont créés d'autres. L'insécurité est créée pendant le 14^e siècle par des bandes et les routiers. Le brigandage sévit aux confins du Vivarais, du Velay et du Gévaudan. Les alentours de Pradelles sont pillés en 1343. Les routiers saccagent Mazan en 1360. Les Anglais sont attaqués par Dugesclin (+ 1380). En 1403 un programme de défense commune est élaboré à Pradelles par les trois provinces. Des fôrets

importantes bordent les routes, Mazan, Bauzon. Le 24 Thermidor an VIII le préfet donne comme instructions : "tenir la main à ce que les forêts qui bordent les grands chemins soient compris à la distance de dix toises (20 mètres) de chaque bord du chemin, afin que les voyageurs soient moins exposés aux surprises et à l'assassinat...". Les termes de brigands des bois et bandits de grands chemins ont existé jusqu'après la révolution. Des bandes importantes sont restées célèbres ou des chouans suivant les époques, sous le couvert des guerres de religion, comme Dunny le "roi de Bauzon". Le sieur Lenfant, leveur de plans à la route d'Auvergne écrivait en 1751 "que c'est une région ou l'on connaît pour se battre, que couteaux et pistolets".

L'auberge sanglante de Peyrebeille a marqué l'histoire et les imaginations du 19^e siècle. Perdus dans la lande du plateau, les voyageurs s'y faisaient-ils dévaliser et brûler ? Enigme, en ce pays des peurs ancestrales après la période révolutionnaire, qui a tué le plus, des aubergistes ou de la nature ? La justice a fait son office, le 2 octobre 1833, les trois guillotins libéraient trente mille spectateurs sur place, après avoir été escortés par la route de Mayres. Les légendes pouvaient suivre.

b - Les aspects religieux : il est incontestable qu'au Moyen-Age, les pèlerins ont occupé et motivé les chemins. On allait au Puy. Les foules y ont été si considérables qu'on y a vu jusqu'à trois mille confesseurs impuissants à satisfaire la quantité de pénitents. Ce fut aussi l'étape de départ vers Saint-Jacques de Compostelle. La "Coquille" a marqué Pradelles. L'auberge de Peyrebeille n'était qu'un besoin d'étape pour se reposer ou se restaurer, que les moines de Mazan ont établie. Il est remarquable de constater les régularités des hôpitaux (hospices, maladreries) tous les 8 km environ (2 heures de marche) sur la "régordane" de Pradelles au Puy. La route suscite bienfaisances, charités, peurs aussi des propagations des maladies, des pestes. Des chapelles la jalonnent ; ne faut-il pas faciliter la pratique religieuse des passants, la prière ? Encore aujourd'hui une petite chapelle à "Notre Dame des Voyageurs" est visible en bordure de la route au Vieux Mayres, et quelques vénérables croix de granit magnifique bordent encore des chemins.

c - Voyageurs : D'illustres voyageurs, Faujas de Saint Fond (7), Giraud-Soulavie, Arthur Young, le savant suédois Berzélius, Georges Stevenson (8), le Général de Gaulle (23 septembre 1961) ont proclamé la haute vallée de l'Ardèche belle et instructive. Cependant au 17^e et 18^e siècle, on ne s'inquiète pas de recevoir les voyageurs. Les auberges sont à usage interne, 2 petites hôtelleries à Thueyts sur 9 "gargottes et bouchons". Les descriptions qu'en fit l'agronome Young en Août 1789 sont sévères : celle des trois soeurs Pichot à Pradelles "étroitesse, pauvreté, saleté, obscurité" puis celle de M. Grenadier à Thueyts "inférieure à celle des soeurs Pichot", les punaises fourmillaient dans le lit". A Aubenas, l'auberge du Cheval blanc "aurait été le purgatoire d'un de mes porcs". Notons que sa "chaise" faillit verser sur la route en construction. L'accueil qualitatif ne viendra qu'avec le tourisme moderne. Un des voyages du curé Aulanier du Brihon (près du Puy) emprunte en 1667 le chemin direct par Saint Cirgues, le col du Pal, Montpezat, Meyras... pour aller dans le midi, ses étapes sont de 30 km par jour. Rappelons aussi la visitation de la "Régordane" par Louis de Froidour en 1668 (9). Aujourd'hui la RN 102 est une route touristique. Après avoir été "la route de la poste", "la route bleue", elle est la route des voyageurs nordiques, qui double agréablement la vallée du Rhône, pour aller vers le Midi.

d - Les muletiers : Ces voyageurs professionnels ont marqué fortement l'histoire des liaisons à travers la montagne (10). Avec les mulets, forts, adaptés aux chemins pierreux, aux franchissements dans la neige ... Véritables caravanes muletières servant aux transports des excédents entre le bas et le haut pays. Montaient le vin, l'huile, les châtaignes ; descendaient tous les grains, seigle, lentilles du Puy... fromage, viande, bois. Mêmes s'ils empruntaient parfois des "drailles", il ne faut pas les confondre avec "les transhumants" qui accompagnent les troupeaux ; en mai à la montée et en octobre à la descente. 2 000 moutons de l'hôtel Dieu du Puy hivernaient en Provence (1531-1534) d'après des comptes du berger. Le trafic des bêtes est en effet important ; en 1861 on estime à 6 000 chevaux et mulets, 4 000 boeufs et vaches, 8 000 veaux, 1 800 porcs, 20 000 moutons et brebis envoyés de la montagne

sur Aubenas. Les muletiers sont des permanents. Ils sont encore très actifs au 19^e siècle en parallèle des voituriers qui ne les concurrencent pas assez. De plus, ils vivifiaient les zones traversées. Ils ne seront réellement supplantés pour le transport des marchandises qu'à l'arrivée des chemins de fer (note 7. Relations des modes de transports, eaux, rail). Quel folklore a disparu ! Il y avait aussi les "Couratiers" qui étaient des affréteurs, prenant commandes et organisant le transport. Par ailleurs aussi les "Colporteurs" qui proposaient toutes sortes d'objets. Sans oublier le portage à dos d'hommes qui se faisait aussi (Mayres - Pradelles dans la journée).

3/ La vie

On appelle les hommes de la montagne les "Padgels" et ceux des vallées les "Royols". Deux vies, deux races qui ont toujours vécu sans affrontements réels, chacun fier de la sienne pourtant. Les liaisons ont ajouté à ces vies un complément. Mais l'économie restait locale. Face aux courants de l'histoire qui ont circulé dans la vallée du Rhône, le haut pays pouvait protéger, vivre. La nature était hostile, l'homme a pris un aspect revêché, la fidélité aux ancêtres est un article de foi et la méfiance instinctive contre tout ce qui vient du dehors. Les routes de la fin du siècle dernier ont eu pourtant beaucoup de conséquences au 20^e siècle. Canal d'aménée du progrès, elles ont donné surtout les moyens de comparer des situations de plus en plus dissemblables avec les pays plats, les villes. Loin de vivifier le pays comme le pensaient ceux qui les avaient demandées, d'être un progrès, de faciliter la vie locale, tout s'est vite transformé. L'émigration a été massive et explique la dépopulation (A. Mayres 2 578 habitants en 1876, 366 en 1982). La route ne fait plus vivre que quelques garagistes, stations d'essence. Le pays est habité de plus en plus par les retraités et résidents secondaires. Cependant, la volonté récente de vouloir "vivre au pays" peut faire redémarrer une nouvelle vie en plus du tourisme. La route n'est plus de la région, mais des économies nationales et même internationales. Mais elle peut laisser de nouvelles traces sur la vie et je voudrais pour terminer en évoquer une:

Le 13 Août 1954, un terrible accident de la circulation fait 19 morts et 23 blessés (11). Après un évanouissement des freins, un car va s'écraser en bas du pont de Mayres en emportant les parapets. Ce jour-là, l'enfant que j'étais, jouait en bordure de la route lorsqu'il a vu passer le bolide emporté par son propre destin. La route entrait dans une ère nouvelle. Elle n'appartenait plus à l'homme, mais devenait le royaume des véhicules. Plus question de discuter en son milieu, d'encombrer celle-ci de mille façons, d'y jouer pour les enfants. Les accidents de la circulation allaient progresser avec le trafic. Les hommes devaient s'employer à corriger, à améliorer. Mais la vitesse était jusqu'à ces dernières années la gagnante. Maintenant, c'est d'un ensemble de services que l'utilisateur peut retirer un meilleur usage. Service de viabilité hivernale, correction de points noirs, amélioration de la glissance, centre de secours des pompiers créé récemment. Combien de ceux qui ne font que passer aujourd'hui en mesurent le présent et l'histoire ? Il y a encore de l'avenir au passé pour ce patrimoine.

- (1) Le département de l'Ardèche est la reprise de l'ancienne province du Vivarais (de Viviers, Diocèse) et de l'Helvie Celte et Romaine. Unité géographique et Historique du Rhône à la montagne.
- (2) Arverne : Centré sur Gergovie (Clermont-Ferrand : Augustonémétum) peuple confédéré parmi lesquels on trouve les tribus Vellaves (Haute-Loire - Velay), les Helviens (Ardèche), les Gabales (Lozère-Gévaudan).
- (3) Liger : La source de la Loire est considérée à l'Alligier par les Grecs. Plus tard, nos géographes l'ont mise au Mont Gerbier de Jonc (ce n'est pas la plante mais Jugum = suc - sommet).
- (4) Inscription latine sans distance : A l'Empereur Cesar, Flavius, Valérius, Constantin Pieux, très noble César, fils du divin Constance Auguste né pour le bonheur de la République.
- (5) Port dans le delta du Rhône. Départ des Croisades.
- (6) REVERDY : Histoire des grandes liaisons Françaises.
- (7) Recherches sur les volcans éteints du Vivarais et du Velay (1778).
- (8) Voyage avec un âne à travers les Cévennes - 1878 (sur le plateau)
- (9) Thèse de Marcel Girault. Tours 1980.
- (10) Albin MAZON : Les muletiers du Vivarais du Velay et du Gévaudan 1888 (Reed - 1967).
- (11) Une stèle est apposée à la mémoire des 19 morts de l'amicale laïque de Meyrac, sur le côté du pont.

NOTE 1 - HISTOIRE - ETYMOLOGIE

LABEGUDE : Beguda Alba. Begu = Boire en provençal. C'était une halte sur un itinéraire où les hommes buvaient (le vin) et faisaient boire leurs cheveaux.

LALEVADE : Une Levade : Dans un grand pré, pour réaliser l'arrosage à partir des "Béallières" (Béal = Canal venant des rivières), on levait la motte pour réaliser de petits canaux se ramifiant.

PONT DE LABEAUME : La Beaume s'est formée à la base des coulées volcaniques. On peut y voir la superposition de la coulée la plus récente (12 000 ans de Soulhol) sur une plus ancienne (35 000 ans du Ray Pic). Les Ponts ont été nombreux et souvent détruits par les inondations (De Rolandy, Portaloup, Vers Niègles). C'est un noeud stratégique dominé par les ruines imposantes du Château des Ventadour (en restauration).

THUEYT : D'origine Celte, les Huttes. Villa romaine. Vindicatis. Site sur un plateau de laves et magnifiques "orgues" de 40 m surplombant l'Ardèche. Des manifestations volcaniques auraient eu lieu en 468. D'énormes tremblements de terre se manifestant jusqu'à Vienne la nuit de Pâques. Peut-être un peu de matières éruptives à flanc de montagne (voir Ardèche).

MAYRES : Saint Martin et Vieux Mayres = Mères. Rocher de culte Gallo-Romain où furent édifiées les tours de garde des Montlaur puis la chapelle de Saint Médard (début de la côte).

LA CHAVADE : La chalade. C'est à dire manoeuvrer en troupe pour faire une voie dans la neige. Lorsque la montagne "se fermait", des muletiers se portaient en nombre à Mayres, tenaient conseil, formaient pour ouvrir la chalade un immense convoi de toutes leurs bêtes.

LANARCE : De la nature du terrain, mottes humides propices aux narcisses naturelles qui l'agrémentent au printemps après la fonte des neiges.

PEYREBEILLE : Peyra abalha. Pierre abeille. Auberge fondée en 1532 par l'abaye de Mazan pour être une aide au passage en ce plateau isolé. Auberge "Rouge", 1833. (Abeïé = grand troupeau).

PRADELLES : Bourg de liaison, développé au Moyen Age malgré son altitude de 1150 m. Halte sur le chemin des pèlerinages.

LA SAUVETAT : Lieu d'Asile. Evêque du Puy 1164. Maladrerie 1267 et Commanderie.

COSTAROS : Costeresse (Château). Village détaché de Cayres en 1937. Se développe grâce aux foires à bestiaux.

ARDECHE : Les matières incandescentes des volcans dévalant la vallée supérieure et ses affluents, firent désigner ces cours d'eau par les latins sous le nom générique (Flumina hanticum" ou fleuves ardents (de ardéo) plus tard Ardesca...

NOTE 2 - LE SUJET

En abordant cette recherche, nous pensions que l'histoire d'un itinéraire limité était simple. Nous avons dû constater ici, comme ailleurs certainement, la richesse et la diversité des chemins empruntés. La complexité nous a amené à choisir une démarche chronologique. Tout évoluant avec certaines raisons humaines, marquées par des dates, mais aussi par la géographie et un climat pouvant lui-même avoir modifié des raisons humaines.

Cette histoire résume le temps, mais résume aussi l'espace.

Les chemins sont par essence des réseaux, ils étaient certainement beaucoup plus ramifiés qu'on ne l'imagine aujourd'hui dès l'Antiquité, l'époque romaine ou le Moyen Age. La vérité que retient l'historien (que je ne suis pas) est celle d'une certaine dominance d'un trafic. Un aspect qui peut reposer sur des preuves matérielles trouvées du tracé ou bien diverses hypothèses d'analyse.

Après avoir donc rassemblé les données d'un problème qui n'est pas mathématique, je ne me sens capable que d'en livrer une information sur la permanence de cette liaison et ce que nous devons aujourd'hui à son histoire.

NOTE 3 - ENTREPRENEURS

L'adjudication des travaux à effectuer à la Côte de Mayres eut lieu le Samedi 10 Mars 1764, dans l'hôtel de M. l'Intendant du Languedoc à Montpellier, sur la mise à prix de 576 808 livres.

Plusieurs entrepreneurs firent des offres, mais la Société Coutaud François, Joseph Vagua et Bernard Désarnaud "entrepreneurs" de Travaux Publics et des ouvrages du Roy, habitants dudit Aubenas", resta adjudicataire au prix de 543 000 livres.

Seulement, dans les 24 heures, comme le permettait le cahier des charges, Poncet Salles, maître-maçon de la ville de Beaucaire représentant de la Société Broissin et Cie "entrepreneurs des ouvrages publics de la province du Languedoc", tierça de 1 000 livres la dernière moins dite de Coutaud et en tripla le tiercement. Il fut ainsi déclaré dernier adjudicataire le 12 mars 1764, pour la somme de 534 000 livres.

Huit ans étaient accordés pour l'achèvement des travaux;

La Société se mit à l'oeuvre et construisit d'abord "des baraques ou ateliers pour loger les ouvriers, les outils, forges, etc".

Une fois les baraques terminées, on s'attaqua aux ouvrages indiqués par le détail estimatif et aux augmentations qui y furent faites, et le travail fut suivi avec tant d'activité qu'à l'époque du mois de décembre 1768, les entrepreneurs avaient déjà fait les trois quarts et, dit l'ingénieur Pommier dans un rapport fait le 15 décembre 1770 "très bien et duement exécutés, conformément aux plans et aux clauses du devis".

"Les ouvrages relatifs à la construction du chemin furent continués jusqu'au moment où ils furent suspendus par les ordres de MM. Les Commissaires des Etats, suspension qui fut ordonnée dans le mois de décembre 1768 et qui subsista pendant environ deux ans et demy".

"Ce fut après cet intervalle que les ouvrages furent repris, mais alors les entrepreneurs se virent exposés à une perte immense, par la différence du montant des dépenses de toute espèce et par l'augmentation énorme qu'elles avaient éprouvées.

Ils eurent l'honneur de faire leurs représentations à l'auguste assemblée des Etats sur cet objet important : ils demandèrent ou une augmentation de prix proportionnée à l'augmentation des dépenses, ou la décharge de leur

premier engagement sous l'offre de continuer les ouvrages moyennant le bénéfice de 10% ou de toute autre manière qui serait indiquée.

Les Etats proposèrent le résiliation du bail qui fut accepté par les entrepreneurs".

Pour les travaux effectués, M. Poncet Salles, reçut la somme de 364 000 livres.

Ci-après, un extrait : l'Ingénieur chef des travaux, O. FARREL pour se faire payer donne des explications qui sont très significatives des travaux de l'époque (A.D.C 98):

La paire de roues que l'on voit dans ledit mémoire doit servir pour monter un gabion, les brouettes deviennent trop dispendieuses lorsqu'il faut porter les terres un peu loin pour former les remblais ... L'on voit aussi sur la fin dudit mémoire beaucoup de fer neuf ... nous avons besoin de renouveler nos pics. Il a fallu des pistolets, des équilles, des masses et tout l'attirail des mines. Il nous faut ferrer les roues du gabion et celles même des brouettes qui résisteront mieux dans un terrain autant pierreux que celui de Mayres. Nous ajouterons à cette précaution celle de les boullonner d'un bras à l'autre afin qu'étant mieux assujetties, elles deviennent bien plus roulantes.

Fait à Mayres, le 2 Novembre 1774.

O'FARRELL

NOTE 4

LETRE DE M. GRANGENT DIRECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS DE LA PROVINCE

"Le Puy, 11 Septembre 1778.

Monsieur,

Me voilà déjà rendu au Puy, et je vais avoir l'honneur de vous entretenir des différents ouvrages que jay vérifié dans ma tournée. Pendant le séjour que jay fait à Aubenas, jay visité les ouvrages de la descente de cette ville du côté de la Bégude-de-Vals, on y travaille avec assez d'activité dans les trois ateliers qui ont été ouverts pour les accélérer et ces ouvrages sont aussi avancés qu'il est possible, eu égard aux sommes qui y ont été destinées pour la campagne, et ils m'ont paru très bien traités.

D'Aubenas, jay passé à la Bégude-de-Vals, où jay trouvé les ouvrages de Maupas fort avancés, l'entrepreneur y ayant employé les sommes qui y avaient été destinées, qui se portent à 24 000 livres, ledit entrepreneur ne laisse pourtant pas que de continuer les travaux et il a préféré d'en faire l'avance, à l'embarras où l'aurait jetté une suspension, afin de profiter de ses établissements qui sont tous faits ; du reste les ouvrages m'ont paru assez bien faits.

Je ne vous diray rien des ouvrages de Maupas, de Rogémier, qui sont finis et donés à l'entretien et que jay visité en passant, le sieur Estève qui est chargé de cet entretien : paraît y donner toute son attention.

De Rogémier je me suis arrêté au Pont de la Motte où jay trouvé les ouvrages de ce pont et de ses avenues entièrement finis. J'en ay fait la réception et réglé le compte de l'entrepreneur qui travaille dans le moment au prolongement de l'avenue dudit pont du côté du Tuech, sur une longueur de 150 toises dont il fait l'avance : il a préféré de prendre ce parti à celui de renvoyer ses ouvriers, qu'il aurait eu peut-être beaucoup de peine à rassembler l'année prochaine.

Enfin je suis arrivé à Mayres où le sieur Ricard, entrepreneur, s'était rendu. Jay réglé avec lui tous les ouvrages des ponts et de maçonnerie qu'il a fait à ladite côte et qui sont entièrement finis et dont je rapporte les toisés. Jay parcouru la première et la seconde demi-lieue qui sont données à l'entretien et qui sont en bon état. On continuera les travaux du prolongement de cette seconde demi-lieue ainsi que ceux du sommet de la Côte, entre la maison de La Chavade et le Pont de Cap-Ardèche qui, ensemble, font encore une troisième demi-lieue. Ces ouvrages se font très bien et peuvent être finis vers le mois de may prochain, en sorte que pour finir entièrement la Cotte, il n'en reste que douze cents toises de chemin à perfectionner, dont jay dressé le projet et le devis conformément à la délibération des Etats.

Après avoir fini mes opérations à Mayres, je me suis rendu au Puy où je me propose d'exécuter le contenu de la délibération, de dresser le projet et devis de la descente de cette ville dans une étendue d'une lieue, qui est la longueur de la Cotte".

NOTE 5 - PONT, PIERRES ET CARRIERES

Voici quelques extraits du devis :

"Le pont aura dix-neuf toises de long, y compris les deux culées qui auront chacune trois toises trois pieds d'épaisseur, il sera composé d'une seule arche surbaissée de douze toises d'ouverture.

Les pierres seront prises aux carrières de Farges et à celle de Cotet, ces dernières seront employées à la fondation jusques et l'araselement du second socle et dans l'intérieur de la voute et de ses pieds droits, et celles de Farges aux vousoirs de teste, aux faces du pont et généralement à tout le reste des ouvrages, les unes et les autres seront choisies auxdites carrières et de la meilleure qualité, sans poils ni moijes qui les traversent, elles seront proprement taillées dans leurs parements, et dans leurs lits, et le joints seront bien dressés à la règle et l'équerre auxdits parements et les arestes relevées entre deux cizelures et comme celle de Farges se trouve d'une qualité plus facile à tailler que celle de Cotet, elle sera proprement mise en oeuvre au marteau taillant. Toutes les pierres seront posées sur leur lit de carrière et sur une couche de mortier fin et liquide et leurs joints seront bien coulés, fichés et jointoyés avec le même mortier et ensuite garnis avec du ciment fait avec de la bonne chaux maigre, et pareille quantité de poudre de tuileau, après avoir été au préalable dégradés d'un pouce de profondeur, etc.

On observera qu'il y a à Farges deux carrières distantes l'une de l'autre d'environ 400 toises et que la plus proche est éloignée de l'entrepôt, auprès du grand chemin, d'environ 2 000 toises, qu'ensuite il y a environ 8 000 toises depuis l'entrepôt jusques à l'endroit où doit être construit ledit pont ; que le premier trajet étant dans la montagne, le transport de la pierre ne peut y être fait qu'avec des boeufs et que l'autre peut être fait par des charrettes, en suivant toujours le grand chemin, que la carrière de Cotet n'est éloignée de l'entrepôt auprès du pont de Mayres que d'environ 2 000 toises, et que ce trajet ne peut également être fait qu'avec des boeufs et que depuis l'entrepôt jusques au nouveau pont, il y a environ 2 000 toises en suivant toujours le grand chemin où la charrette peut rouler d'un bout à l'autre. Les chemins (conduisant aux carrières) seront entretenus et réparés aux frais de la province, ainsi que les baraques et forges de Cotet, etc.

La maçonnerie srai faite à chaux et à sable et le mortier qui y, sera employé sera composé de deux cinquièmes de chaux maigre et trois cinquièmes de sable bien grainé et passé à la claye.

S'il est nécessaire, on observera de mettre les plus gros librages aux premières assises de la fondation, et l'intérieur de la maçonnerie sera garni avec grosses et petites pierres noyées dans un bain de mortier et frappées au refus du marteau, de manière qu'il n'y aye aucun vide.

La chaux sera prise à Aubenas, les bois du cintre seront sains, secs et sans aubié".

NOTE 6 - ANECDOTE SUR UNE BARRIERE DE PEAGE

La révolution ne voulut pas laisser perdre le droit de péage perçu autrefois par les seigneurs. A cette fin, elle divisa les routes et grands chemins en étapes et à chaque étape plaça une barrière. Cette barrière fermait à chaîne et à cadenas : on ne pouvait la franchir sans payer un droit fixe et proportionnel à la distance à parcourir. Un fermier percevait ces droits la fonction s'obtenait par adjudication. En installant Marc-Antoine Bon fermier de la barrière de Saint-Martin de Mayres, le maire lui recommande d'en percevoir les droits "conformément à la loi et au tarif".

Par ordre du gouvernement, deux barrières fermaient les passages à Mayres ; l'une à Aleyrac, comme les roses elle vécut l'espace d'un matin : aussitôt placée, aussitôt démolie. Le maire fit une enquête, mais personne ne voulut fournir aucun renseignement. La seconde se trouvait établie sur la route nationale, dans sa traversée du village de Saint-Martin ; c'est en septembre 1801, le 22 vendémiaire ans X, que fut placée cette barrière.

Pareille entrave à la circulation déplut à tout le monde et la barrière de Saint-Martin fut menacée du sort de celle d'Aleyrac. Pour la défendre, une lettre du général Ruby "annonce l'arrivée à Mayres d'un détachement pour protéger la barrière et, en attendant, ordonne de placer en permanence, à côté, un piquet de garde nationale".

Le 28 septembre, le maire répond que le "bariescar n'a pas encore paru". Le 13 octobre le citoyen Chérisse, fermier de la barrière "demande au maire de lui procurer un bureau". Enfin le 22 le fermier est installé. Corps de garde, piquet de la garde nationale ne sauvèrent pas la barrière.

Deux mois après, un matin, le citoyen Jean-Baptiste Rouvière, "commis à la barrière, François-Xavier Voctal, soldat et Jean Crépinet, sergent, commandant le détachement en station dans ladite commune, vinrent trouver le maire pour l'avertir que la nuit dernière la barrière placée au lieu de Saint-Martin avait été enlevée et emportée dans tout son entier". On la retrouva brisée "à coups de hâche au milieu du pont neuf du Chambon, une partie avait été jetée dans la rivière en dessous du pont". Accompagné de Rouvière, du sergent et du soldat, le maire vint aussitôt enquêter à Saint-Martin, mais l'enquête resta sans résultat.

Toutes les personnes interrogées répondirent "qu'elles n'avaient rien vu ni entendu, que sans doute elles étaient dans leur lit à l'heure que ladite voye de fait s'est commise".

En outre, sur une affiche placée près de la barrière et portant ces mots (effacé, mais sans doute) : Respect à la barrière ou Payez pour passer, on avait caricaturé le "bariescar ou comis" et écrit à côté : "Tailleur, va, prend garde à toi". Le comis Rouvière en demanda l'insertion au procès-verbal.

Sans tarder, le citoyen Defrance enjoignit au maire (13 décembre 1801) de rétablir la barrière aux frais de la commune. En outre, le 9 avril 1802, le sous-préfet de Largentière ordonna par lettre "de faire monter une garde permanente pour protéger la perception du droit de passe de la barrière".

A nouveau le 16 (mois effacé) an XII, le sous-préfet écrit au maire au sujet de la barrière :

"Le fermier de la barrière établie dans votre commune, citoyen maire, se plaint qu'on lui fraude souvent le droit de passe et que lorsqu'il interpelle votre autorité pour luy faire rendre visite, vous ne vous prêtés pas son invitation, ainsi que la loi vous en fait un devoir ; il demande en conséquence qu'il soit établi sur cette route un bureau de vérification, et le préfet paraît vouloir prendre sa demande en considération. Je vous prie de m'informer si réellement les droits sont fraudés ; et dans le cas que ce fermier vous invite à décider les difficultés que peuvent faire les voituriers ou autres voyageurs, relativement aux droits de passe, je vous invite à ne pas vous y refuser ; c'est un des devoirs attaché par les loix, à la place que vous occupés.

Je vous salue".

A quoi le maire répondit de sa plus belle plume.

"Sy les droits de passe de la barrière établie dans cette commune sont fraudés, le fermier d'icelle a tort de s'en plaindre : c'est à lui d'y surveiller et de dénoncer les coupables en faute, pour leur faire encourir les peines portées par la loi ; que ce fermier est le premier à se plaindre, ce qu'ils n'ont jamais fait ses deux prédécesseurs, parce qu'ils étaient plus traitables que lui-même.

J'ai l'honneur de vous aviser, citoyen sous-préfet, qu'il était très difficile qu'on peut se soustraire de payer le droit de passe, par la raison que la barrière se trouve placée dans la rue, à deux toises de distance du bureau du fermier, et qu'il n'y a pas d'autre chemin praticable à pouvoir l'éviter ; vous voyés par conséquent que ce fermier se plain mal à propos et que sy les droits de passe sont fraudés, c'est à lui à qui il doit s'en imputer la faute, lui-même et non à personne d'autre.

De mon côté, je ne me suis jamais refusé à décider les difficultés qui se sont élevées lorsquelles m'ont été proposées, au contraire j'ai rempli avec zelle mon devoir à cet égard, toutes les fois que j'en ay été invité, mais je bien aise de vous dire que ce fermier exigerait lorsqu'il y a des difficultés de décider, que je me rendis moi-même dans son bureau ; je ne crois pas que la loi m'oblige à cella, mais lui-même à venir dans le mien. Vous voudrés donc bien, citoyen sous-préfet, donner votre décision là-dessus.

Voicy les plus grandes difficultés qui arrivent presque journellement. Le tarif porte que l'on payera les droits de passe de Mayres au Pui, ce qui fait quatorze distances, et ne parle nullement de Pradelles ny de Langogne, où les voituriers et les voyageurs vont le plus souvent, attendu que tous les jeudi il y a marché à Pradelles et le samedi à Langogne. Et néanmoins quoy que il y aye moitié moins de chemin à parcourir, le fermier veut toujours exiger comme si on allait au pui, même pour ceux qui ne vont qua La Narsse ou à Coucouron, qu'il n'y a que deux distances, ce qu'il ne me paraît pas juste, surtout lorsqu'on reconnaît les voituriers ou voyageurs. Ce fermier fait bien plus, il exige les droits de passe des habitants de cette commune venant d'Aubenas ou d'ailleurs, entrant dans leurs foyers, ce qui est encore contraire à la loy.

J'attends avec empressement votre décision sur tout ce dessus.

NOTE 7 - RELATIONS DES MODES DE TRANSPORT

La route a eu des relations avec les autres modes de transport. Nous citerons le transport fluvial jusqu'à la révolution et les chemins de fer à la fin du 19^e siècle. Des terminaisons de chemins ont pu jouer le rôle de pôles. La gare de Lalevade par exemple. Le projet de franchir cette région en chemin de fer avait presque été achevé au début du 20^e siècle. Il nous en reste le tunnel du Roux (3333 m) qui a été réutilisé par la route départementale Montpezat, St Cirgues. Il se situe pratiquement sous le site de Sainte Abeille ou César avait franchi les crêtes. La route a vaincu le rail sur la liaison Aubenas-Le Puy. Les travaux avaient débuté en 1915, après plusieurs projets de la compagnie PLM, et durèrent une dizaine d'années. Lalevade (Prades, où l'on exploitait du charbon) était déjà desservi depuis 1882. Aubenas en 1879. Cela avait transformé la carte des relations. Par exemple ; le transport en charrettes des grumes provenant des forêts de Mazan et de Bauzon était fait par la maison Ginhoux (de Mayres) jusqu'à Pont Saint Esprit au milieu du 19^e siècle. A l'arrivée des chemins de fer, des scieries importantes se sont installées ; comme "Beaume" à Pont de Labeaume. Les produits finis partaient alors par le train de Lalevade.

En ce qui concerne les voies fluviales, les "Nautes" Gallo-Romaines étaient des confréries organisées pour les transports. Bien que l'Ardèche ne soit pas navigable actuellement, des doutes subsistent sur son utilisation. La flottabilité était certainement utilisée. Il en est de même de la Loire et l'Allier. Plusieurs projets ont cherché à raccourcir la distance terrestre séparant ces voies navigables pour établir une liaison plus performante. L'exploitation des grandes forêts de la montagne était facilitée par le flottage à bûches perdues ou en train. On a un rapport de Louis de Froidour en 1667. Il contrôle des travaux sur l'Ardèche qu'il déclare flottable depuis Meyras (Pont de Labeaume) pour les besoins de la marine royale. Ces vastes entreprises sont restées sans suites. Les usages n'ont pu être qu'épisodiques dans la partie amont des cours d'eaux. Même si dans le passé les niveaux des eaux étaient plus élevés et plus réguliers.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- 1/ ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE L'ARDECHE :
 - C 98 : 125 Pièces de devis, mémoires, tracés de travaux entre Aubenas et Mayres (1716-1788)
 - C 99 : 216 pièces pour la Côte de Mayres (1706-1788)
 - C 100 : 319 pièces pour les travaux d'Art (1723-1787)
 - C 310 : Registre 239 feuilles : copie des délibérations des Etats Généraux du Languedoc prescrivant l'exécution de la route d'Auvergne dans la partie comprise entre La Chavade et St Martin de Mayres.
 - C 806 : Plan du Pont de Lamothe.

D'autres archives seraient à dépouiller aux A.D. de l'Hérault.

- 2/ REVUE DU VIVARAIS : Divers articles historiques comme "les routes du Vivarais au 18^e siècle", A.V.J. MARTIN ; "Fondation de l'Auberge de Peyrebelle" ...

- 3/ Abbé M. CHABANNES : (Monographie de Mayres et d'Astet)
Aux sources de l'Ardèche Mayres. Reed - 1976 - Aubenas.

- 4/ Docteur FRANCUS (Charles Albin MAZON) : Série Voyages fin du 19^e siècle. En particulier : à travers l'Ardèche et la Haute-Loire.
Reed. Récentes Aubenas,
 - . aux pays volcaniques,
 - . au pays Helvien,
 - . le long de la rivière d'Ardèche.

- 5/ P. ARNAUD : Les Voies Romaines en Helvie 1966
Valvignères en Helvie (Notes de Procillus) 1963.

- 6/ Pierre BOZON : Histoire du Peuple Vivarois 2^e Ed. 1974.

- 7/ Abbé Jean CHARAY : Petite histoire du Vivarais

- 8/ Félix VIALET : Langogne : Ed. Revue du Gévaudan 1982.

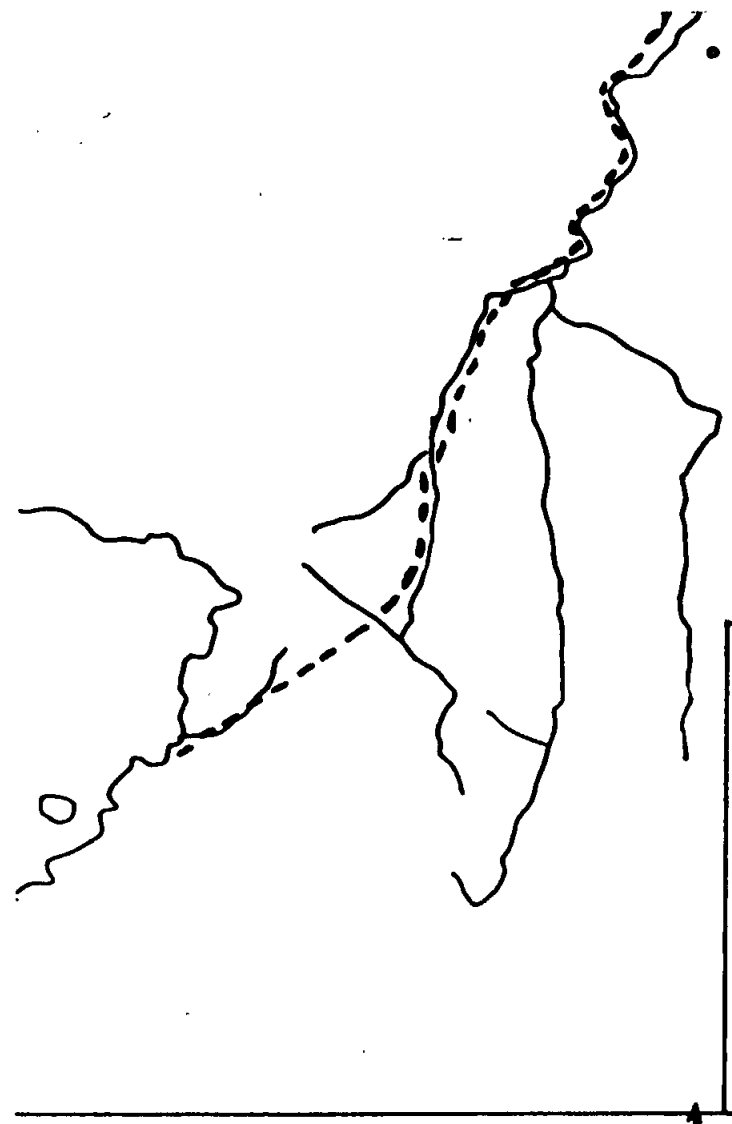
- 9/ Georges FAURE : Montpezat des Hautes Cévennes 1976

- 10/ Gérard BLACHER : Thueyts en Helvie 1984

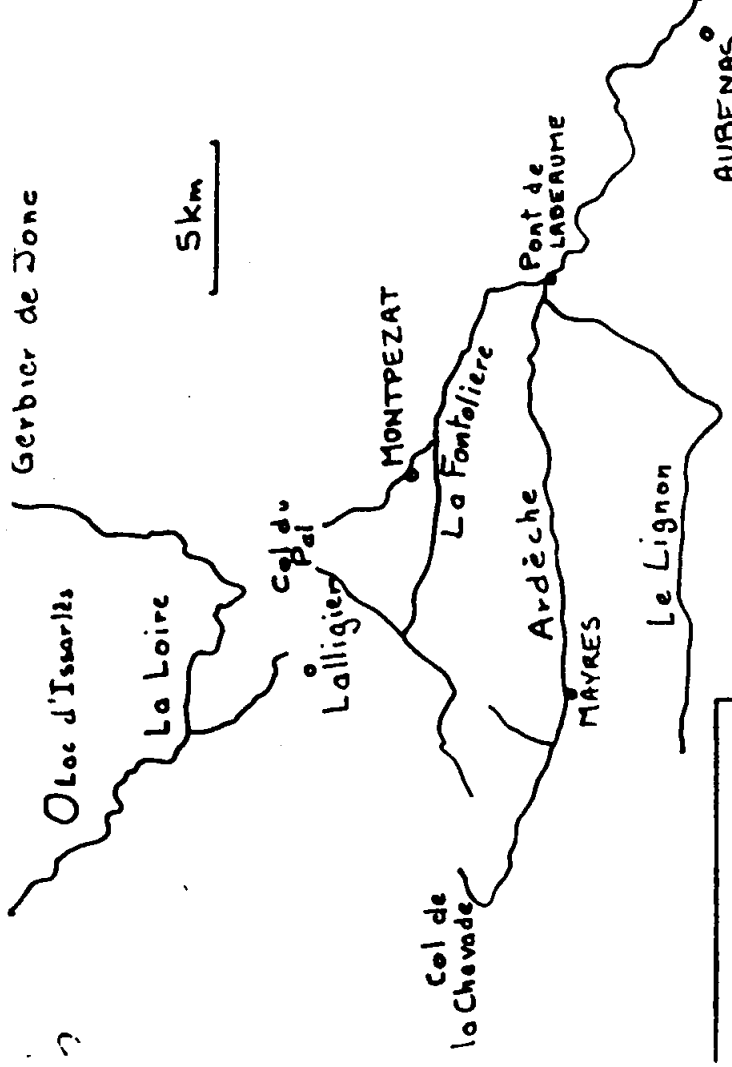
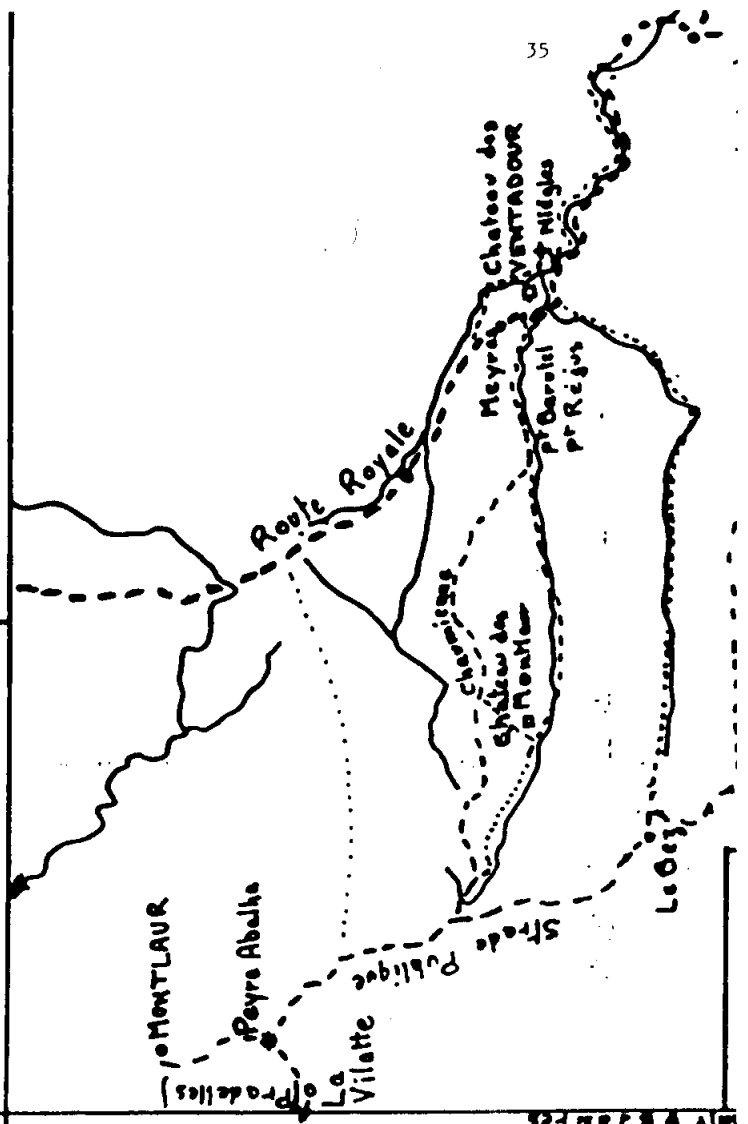
- 11/ Jean DURAND : Les contes de la Burle

- 12/ Le Roy LADURIE : Histoire du Climat depuis l'AN Mil. Réed. 1983. - Paris.

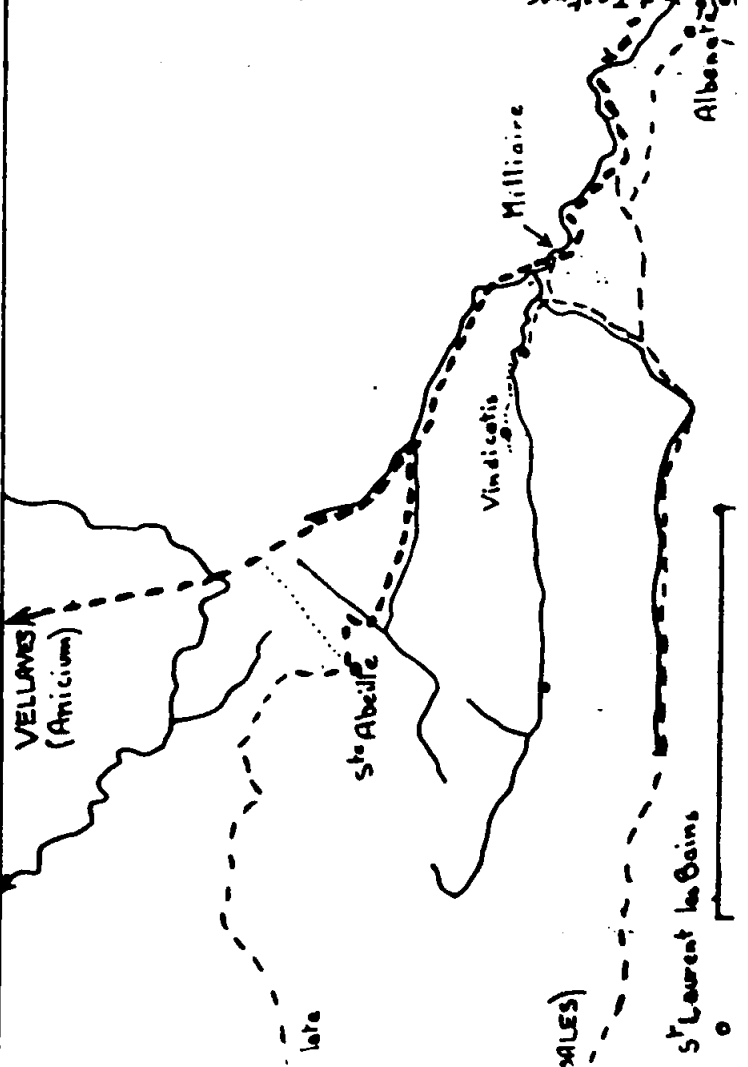
- 13/ Frank IMBERDIS : Le réseau de l'Auvergne au 18^e siècle, PUF 1967.



ROUTE DE L'ETRAIN



HYDROGRAPHIE



LE PUY

10 km



(Le Monastier)

(Le Blay) Gerbier de Jonc

RN. 88
COSTAROS

LA SAUVETAT

• (Caucouren)
• (Montlaur)

Peyre Beille (s^t CIRQUES)

(La Vilate)

LANARCE • (Mazan)

(Le Roo) (Montpezat)

(LANGOGNE)

la Chavode

(Astet)

THUEYTS

RN. 102 (Neyran)

PONT DE LABEAUME (Vols)
LABEGUDE

MAYRES

LA LEVADE

(le Bes)

(La Souche)

• (La Bastide)

AUBENAS



CLERMONT FERRAND

LYON

BRIOUDE

ST ETIENNE

ALLIER

LE PUY

VELAY

MONTS DU VIVARAIS

Gerbier de Jonc
1551 m

LANGOGNE

MAYRES

GEVAUDAN

AUBENAS

VIVARAIS

RHONE

VALENCE

VILLEFORT

CEVENNES

ARDECHE

ALES

AVIGNON

50 km

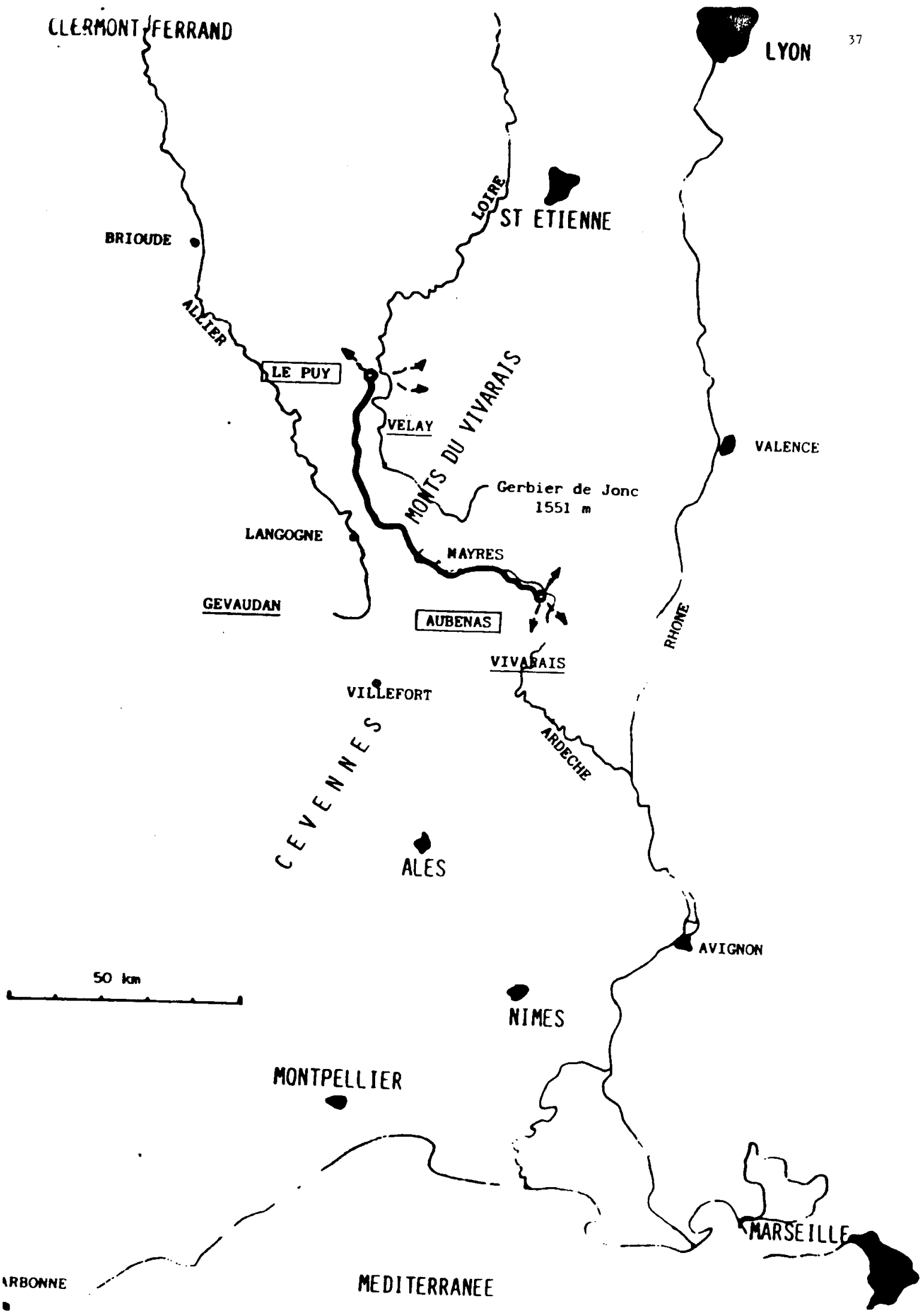
NIMES

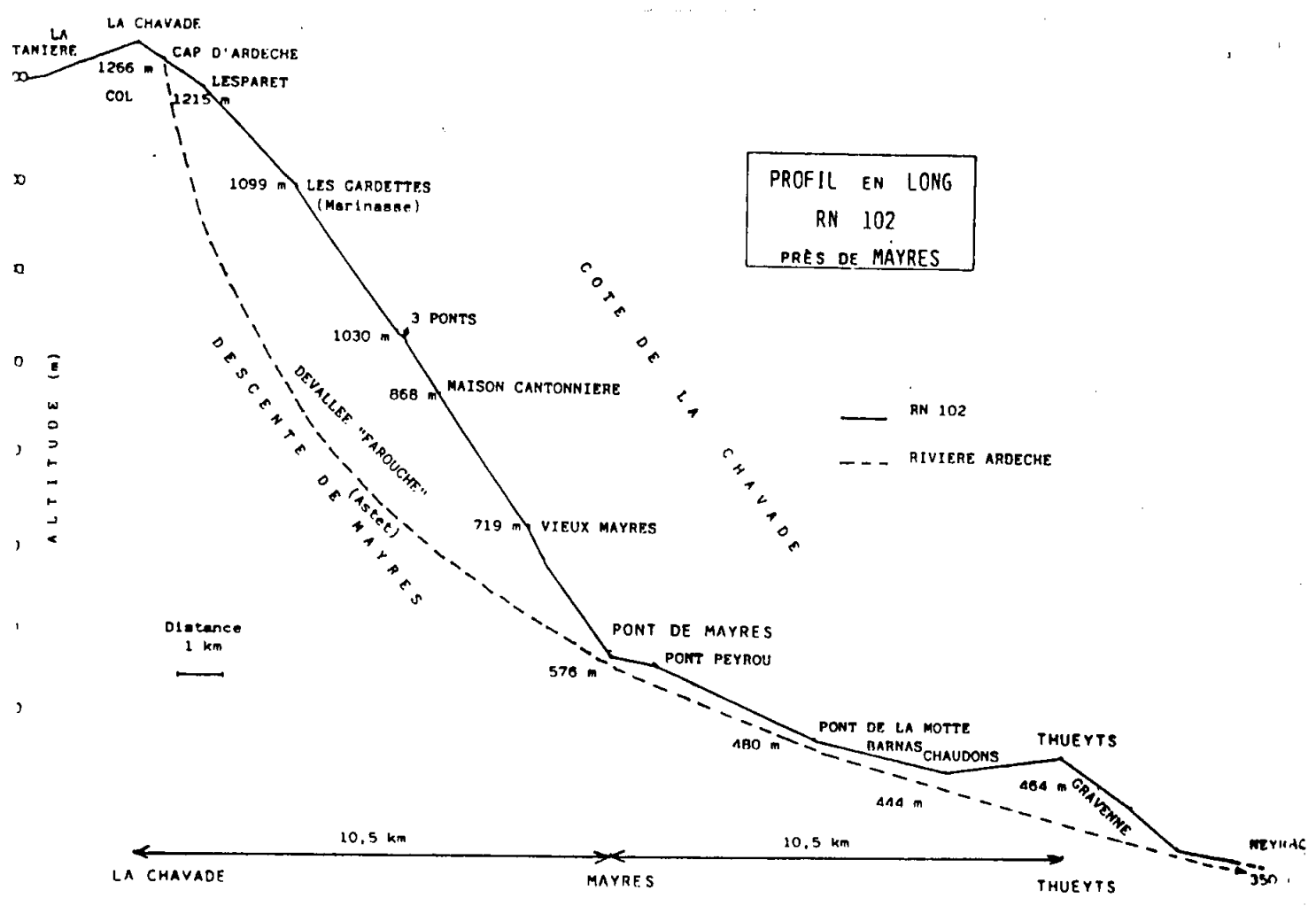
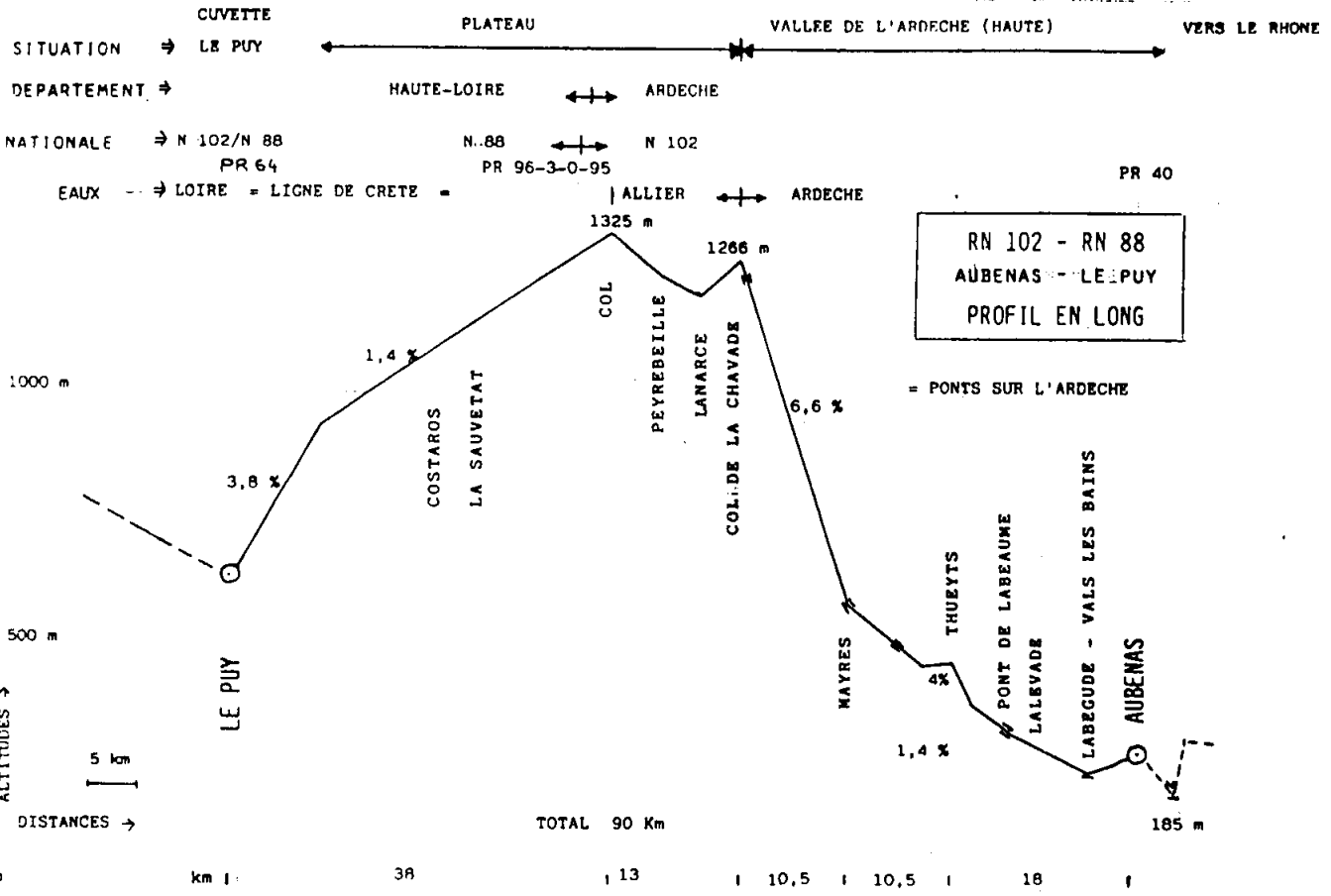
MONTPELLIER

MARSEILLE

MEDITERRANEE

ARBONNE





ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATIONS II

102 et 104 : DISCOURS SUR UN PROJET

Avec la mise à trois voies de la Côte de Ville, entre Aubenas et Lavilledieu, le Bas-Vivarais a inauguré en 1978 une ère de chantiers qui s'achèvera seulement, dit-on, en l'an 2000. Depuis cette date, la célèbre Chavade a reçu son lot d'aménagements tandis que le paysage routier continuait à se modifier du côté de St Jean le Centenier. L'année 1985 apportera sa contribution en rectifications de virages, renforcements de ponts et de murs sur la Nationale 102 mais aussi sur la Nationale 104 dans le col de l'Escrinet. Déviations, élargissements, nouveaux tracés, et même (peut-être) un tunnel sortiront à leur tour des cartons pour compléter le dispositif et donner à la basse-Ardèche l'atout indispensable à son développement.

A l'origine de ces travaux, on trouve une décision de la D.R.C.F.(1) qui, en 1978, demandait au Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement de Lyon un rapport sur le désenclavement d'Aubenas et de Privas et, au-delà, sur la liaison Clermont-Ferrand - Vallée du Rhône, prolongement de l'autoroute A 71 Paris - Clermont-Ferrand.

Une décision, par conséquent, venue "d'en haut" et non pas résultat d'une concertation locale. Mais une décision et un projet qui allaient provoquer réactions et débats notamment dans la classe politique, parmi les élus locaux et consulaires. Après quelques hésitations, liées surtout à un manque d'informations, ceux-ci ne manquaient pas, en effet, de réagir en tant que représentants des populations, communautés, professions concernées et de se situer face à un dossier présenté par de purs techniciens.

Très rapidement, deux types de discours sont apparus. En réponse au projet et aux différentes variantes proposées, une première attitude a consisté à intégrer la démarche des techniciens dans une politique de développement d'ensemble de la basse-Ardèche en considérant la route (nationale et interrégionale) comme l'élément moteur de ce développement. Mais une autre attitude s'est faite jour pour tenter de modifier le projet global, tronçon par tronçon, en s'appuyant sur les intérêts locaux exprimés par telle commune, tel quartier, telle corporation, tel groupe d'opinion. Aujourd'hui, pour les uns comme pour les autres, l'intérêt du projet ne fait aucun doute, seules diffèrent et s'opposent parfois réactions et attitudes sans que l'on puisse trouver dans les conflits le reflet de clivages traditionnels, politiques notamment.

La route apparaît donc comme le révélateur de comportements différents. Transmis et exprimés par les élus, ces comportements auront une influence décisive sur le projet, d'eux dépendra pour une large part le visage futur du département. Suivre les deux types de discours tenus par les décideurs, c'est un peu découvrir ce visage en moins temps que ces comportements.

UNE LIAISON NATIONALE POUR UN DEVELOPPEMENT DU BAS-VIVARAIS

Un coup d'oeil sur la carte du schéma directeur des grandes liaisons d'aménagement du territoire permet de mesurer le vide (le "blanc" diront les techniciens) qui apparaît sur l'emplacement du département de l'Ardèche. Les axes transversaux tels que celui qui relie la Bretagne à la Méditerranée évitent en effet soigneusement l'ancien Vivarais pour pénétrer d'autres départements.

En fait, la R.N. 102, héritière des voies romaines et des chemins muletiers, axe est-ouest imposé par la géographie, est mal adaptée aux échanges du XX^e siècle. Les transporteurs la délaissent et contournent le département encouragés en cela par les aménagements réalisés chez nos voisins. Le commerce et les industries de la basse Ardèche sont ainsi pénalisés, tout transport important subissant un surcoût en carburant et souvent une rupture de charge. Maintenir les entreprises devient difficile, en attirer de nouvelles, utopique.

C'est à partir de ce constat que des élus parlementaires, notamment le député d'Aubenas, ont été amenés à demander le classement de la 102 en Grande Liaison du Territoire, à considérer la voie nationale et interrégionale comme indispensable au développement de l'Ardèche et à faire leur point de vue de l'administration.

Mais la définition d'un axe rapide dans la traversée d'une région ou entre un centre et son débouché naturel n'a jamais été la condition suffisante d'un essor économique cohérent. Trop d'exemples montrent au contraire que liaison rapide rime souvent avec exode des populations vers les grandes métropoles et renforcement de la concentration des industries. On évoquera l'exode rural massif des Cévennes aux causes multiples mais qui s'accéléra, le fait est démontré, avec l'arrivée du chemin de fer. Plus récemment et à une autre échelle, une étude du CNRS a montré que la mise en service du TGV entre Paris et Lyon avait ralenti la décentralisation vers Rhône-Alpes d'entreprises parisiennes.

Les tenants de la route nationale et interrégionale, conscients de ces effets, ont immédiatement demandé un ensemble de mesures d'accompagnement parmi lesquelles la construction de dessertes vers les villages déviés et l'octroi de primes d'aménagement du territoire à taux élevés. L'axe rapide doit être aussi au service des cantons traversés d'où l'intérêt d'étudier de façon précise l'implantation des dessertes. Mais surtout, la communication une fois établie, il s'agit de la faire fonctionner dans le bon sens et de s'appuyer sur elle pour privilégier l'installation d'industries et la création d'emplois au sein des cantons situés hors du couloir rhodanien.

Si la R.N. 102 apparaît d'abord dans ce discours, la 104 n'est pas oubliée pour autant mais entre au contraire dans la logique des défenseurs d'un projet global. L'objectif affiché consiste à décongestionner la vallée du Rhône et vise sans doute davantage les voitures de tourisme que les poids lourds, ces derniers ne pouvant qu'être dissuadés par le profil du col de l'Escrinet. Un autre objectif apparaît cependant sous-jacent, qui réside dans l'affirmation, de l'attachement de l'Ardèche, via sa préfecture, à la région Rhône-Alpes et à l'Etat. Pour autant, les deux circonscriptions concernées n'oublient pas que la 104, après Aubenas, passe entre Cévennes et Pays des Gras pour rejoindre l'ancienne province du Languedoc. Remarquons cependant que les premiers travaux importants sont intervenus dans l'Escrinet. Remarquons aussi, et ceci explique cela, que la 104, route nationale en amont et en aval de Privas, a perdu ce titre pour devenir simple chemin départemental entre Aubenas et le Gard. Aujourd'hui, et à la demande des mêmes élus parlementaires, ce chemin départemental est devenu "d'intérêt régional". Souhaitons que ce parrainage lui apporte des crédits à la hauteur de ceux engagés par le ministère des transports autour de l'Escrinet.

UN DESENCLAVEMENT RESPECTUEUX DES INTERETS LOCAUX

La projection à l'échelle du Bas-Vivarais du modèle national dominant, le modèle urbain, tend à réduire la région aux seules villes d'Aubenas et Privas. Le terme de développement devient le maître-mot et le projet d'aménagement n'est perçu et accepté que par rapport à cet objectif. Le débat qui s'instaure concerne d'abord Aubenas et Privas, le reste du territoire n'intervient qu'en deuxième lieu pour exprimer restrictions, réserves, demandes de modifications. En dehors des villes "désenclavées", les communes, cantons et populations traversés ne retiennent du projet de voie rapide considéré comme corps étranger que les seuls aspects gêne et perturbation de l'équilibre existant. Cette attitude se retrouve également au sein même des villes dans la mesure où le désenclavement n'est pas l'affaire d'une communauté homogène mais soulève au contraire des tensions entre groupes socio-professionnels.

La vision globale du projet tend dès lors à s'estomper pour laisser la place à un ensemble d'interventions ponctuelles, celles des élus locaux et professionnels.

Si le point de départ de cette deuxième approche est constitué par Aubenas et Privas, l'essentiel des débats portera sur les itinéraires Aubenas - vallée du Rhône et Privas - vallée du Rhône.

Vu du château d'Aubenas, on sait que l'objectif est l'amélioration de la 102 mais aussi de la 104 entre Aubenas et le Pouzin. On retrouve dans cette position le souci de désengorger la vallée du Rhône en attirant une partie du flux et de relier Aubenas au coeur de la région Rhône-Alpes. Mais l'élément essentiel est la sauvegarde, le développement des entreprises locales, commerciales notamment et la voie rapide doit être conçue pour cela. Mais qui dit voie rapide, suppose déviations et une première difficulté apparaît au sein de la communauté albenassienne, les commerçants estimant que toute déviation conduit à une baisse de revenu. La difficulté ne fait que s'aggraver quand une étude de la D.D.E. (2) effectuée pour le S.D.A.U. (3) d'Aubenas montre que telle solution défavorisera l'urbanisation future au profit de Lavilledieu, ou lorsque entrent en jeu les agriculteurs inquiets pour leurs terres. Un premier faisceau d'intérêts divergents apparaît, ainsi entraînant attermoissements et retards, une première solution est envisagée sans que l'on puisse dire encore si elle est définitive. Le projet retenu prévoit, à ce jour, le percement d'un tunnel sous le rocher de Baza, quartier d'Aubenas, ce qui ne va pas sans provoquer de nouvelles réactions.

Vue du Montoulon, la liaison Privas - vallée du Rhône, ne se confond pas avec un aménagement jugé trop difficile de la 104 par Flaviac et le Pouzin. Tournant le dos à la nationale, les Privadois défendent un désenclavement qui passe par les C.D. 2 et 22 avec déviations à hauteur d'Alissas et de Chomérac. Ce choix est encouragé, il faut le noter, par le développement industriel de la plaine du Lac et de Chomérac, le seul point noir résidant dans la traversée du Rhône pour un désenclavement complet par N 7 ou A 7

Mais que devient, dans ces conditions, l'objectif d'un axe nord-sud qui relierait Aubenas à Privas et au-delà à Lyon. Une nouvelle contradiction, "intervilles" celle-ci, apparaît, contradiction qui ne peut pourtant être imputée à des sensibilités politiques différentes.

On retrouve encore ces oppositions lorsqu'il s'agit de tracer les voies de désenclavement et d'équiper chaque cité, chaque village rencontrés d'une déviation. La question des déviations est celle, nous l'avons déjà vu, qui provoque le plus d'émotion parmi les populations concernées et parmi les élus chargés de les représenter. Une première attitude, absurde mais réelle, consiste à refuser toute déviation. Un débat tant soit peu sérieux permet d'éliminer

cette position extrême qui conduirait à ce paradoxe d'une voie rapide, à débit important, hachée par des goulots d'étranglement. Mais une fois ce point de vue abandonné le débat demeure entre ceux qui privilégient l'axe rapide de désenclavement et ceux qui cherchent à peser sur l'itinéraire de façon à servir au mieux ce qu'ils pensent être l'intérêt de leurs mandants. Nous renvoyons ici le lecteur aux nombreuses interventions qui ont entouré la définition d'une déviation à Villeneuve de Berg, interventions dont la presse s'est faite largement l'écho.

L'AMENAGEUR ET LE NOTABLE

Le discours tenu par les défenseurs de la route nationale a souvent été dénoncé comme technocratique. C'est, il est vrai, le discours de l'aménageur qui croit à la vocation interrégionale de la route, mais qui, dans le même temps, essaie de démontrer son intérêt dans le développement économique de la région traversée. On ne peut plus parler de technocratie à partir du moment où la route interrégionale est accompagnée, dans sa conception d'un ensemble de mesures adaptées au pays. Dès cet instant, deux aspects essentiels sont pris en compte et mêlés : l'insertion du projet dans un contexte géographique plus large, et son enracinement dans le pays par intégration des besoins exprimés. Précisons que le résultat de cette intégration n'est pas la somme des intérêts particuliers de tel ou tel groupe mais la synthèse, l'agrégation avec ce que cela implique de perte d'information.

Le discours tenu par les défenseurs des intérêts locaux est celui des notables qui cherchent à infléchir les décisions de l'administration en fonction des revendications de leurs électeurs. Ce discours apparaît comme un conglomérat d'interventions ponctuelles dont il ne peut en aucun cas se dégager une proposition d'ensemble cohérente. Par ailleurs, les conflits soulevés ne font que retarder le projet.

Mais, point positif, le notable connaît parfaitement sa commune, son canton, ce qui lui permet de souligner les points nocifs du projet que ne peuvent voir les techniciens ou qui sont noyés dans la vue synthétique des aménageurs. C'est en ce sens que les notables locaux jouent un rôle positif dans l'élaboration démocratique du projet. Encore faut-il cependant que leurs interventions ne soient pas trop entachées d'électorisme. Un point capital à la veille de la départementalisation.

Pierre LADET

Cet article s'appuie pour une large part sur l'étude effectuée par Jean-Michel BOULLE dans le cadre d'un mémoire présenté à l'Institut d'Etudes Politiques de Grenoble en 1984, intitulé "Aménagements routiers en Bas-Vivarais", et dont un exemplaire est en dépôt aux Archives Départementales.

(1) D.R.C.R. : Direction des routes et de la circulation routière.

(2) D.D.E. : Direction Départementale de l'Équipement.

(3) S.D.A.U. : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATION II

LES ROTONDES DE PRIVAS

Quel est l'Ardéchois qui n'est pas passé un jour par la ville de Privas, qui outre sa mondiale réputation de capitale du marron glacé est aussi, j'ose le rappeler, l'aimable chef-lieu d'un non moins aimable département ?

Vous l'avez sans doute traversée, en suivant la R.N. 104 d'est en ouest, ou bien du nord au sud empruntant en ce cas là les R.D. 2 et 7. Ou bien l'avez-vous juste écornée pour monter au Coiron, en Boutières ou vers l'Escrinet, ou bien pour descendre vers la vallée du Rhône, par le Pouzin ou Chomérac ?

Quand je descends de ma montagne du nord de cette ville, Privas apparaît comme une bourgade agglutinée sur un petit plateau qui dégouline du Mont-Toulon vers l'est et la plaine du Lac. Grise cernée de blanc et rose, amochée par le nouveau quartier du Clos, qui malgré sa modénature réussie, jure par les violentes colorations d'enduits dignes à la fois, des vieux quartiers lyonnais et du plus pur style rustico-méditerranéen, Privas ne ressemble pourtant à aucune autre ville. Malgré la somnolence qu'on lui prête, elle se développe et étend la superficie de son agglomération : il y a un phénomène d'urbanisme.

La ville moderne réédifiée dit-on après le siège de Louis XIII reste sur le canevas de la ville médiévale. Ce n'est qu'à partir de la promotion de Privas au rang de chef-lieu du département que les soucis d'extension et d'embellissement de la ville apparaissent. Une capitale doit tenir son rang et montrer au visiteur qu'elle prospère en affichant son nouveau rôle par la monumentalité des bâtiments, la largeur des voies ombragées, la somptuosité du cadre de vie des habitants qui la composent, (places promenades, etc ...).

L'urbanisme du XIX^e est ainsi mijoté. Plus tard, dans notre siècle, le contexte sera différent et tout en persistant dans une politique de construction de bâtiments prestigieux (l'Hôtel de Ville, par exemple) le logement décent pour tous, les dessertes et accès, les services et les pôles socio-culturels seront autrement pensés, au détriment des quartiers anciens.

Mais cela change de nouveau : les habitants des logements collectifs les quittent pour vivre en habitant dispersé, ce qui nous vaut une rurbanisation importante autour de l'agglomération de Privas (Lyas) et il existe aussi une réhabilitation des quartiers anciens, voire de reconstruction d'îlots entiers, comme celui du Clos.

Sur plan, les trois périodes essentielles pour l'urbanisme privadois apparaissent très lisiblement.

L'oeuf de la vieille ville, barré par la Grande-Rue et celle perpendiculaire de la République, oscille entre deux pôles : à l'ouest à l'emplacement du château primitif, le couvent des Récollets (jadis prison, tribunal, temple protestant, collège et future Maison des Associations) à l'est, l'Hôtel de ville.

La forme ovoïde représente le tracé des murs de la ville médiévale. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, les portes du Petit-Tournon, du Ranc, du Regard, Guignabert et la porte Neuve se succèdent pour achever le tracé des murailles par la porte des Récollets.

Vers l'est un carré s'attache à l'ovale de la vieille-ville. Les angles des rues sont adoucis par des espaces de plan circulaire. Et puis sur la route d'Aubenas, en face de l'asile psychiatrique, encore un autre espace de ce type. La multiplication de ces rotondes sur une zone relativement réduite est le signal de quelques projets urbanistiques du XIX^e privadois.

La ville XIX^e présente donc la juxtaposition de l'oeuf originel et d'une structure plus ou moins orthogonale qui serait en équilibre, grosso modo, sur l'axe de la route nationale 104. (Fig. 1).

La ville d'aujourd'hui a largement débordé cette limite : les nouveaux quartiers s'étendant au sud, autour de nombreux bâtiments publics et culturels (Poste, Théâtre, Archives, bureaux divers, maison des jeunes ...). La zone d'habitat groupé ne dépasse cependant pas ou peu la rivière d'Ouvèze. Cette limite naturelle devient limite urbaine entre zone d'habitat et zone de travail.

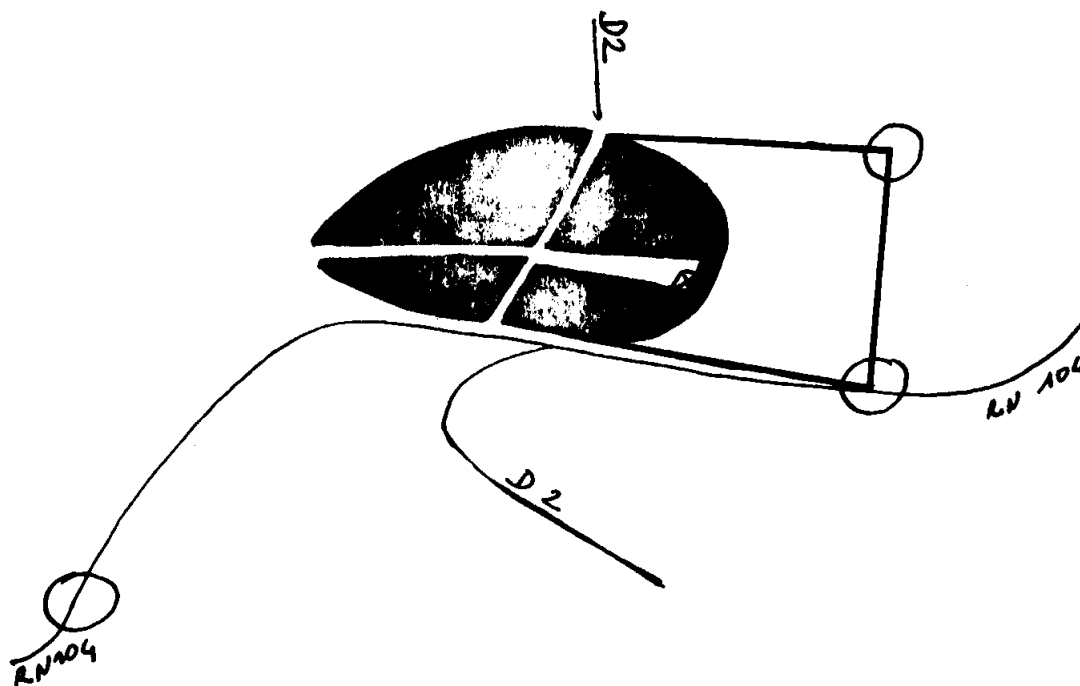


Fig 1

Il s'agit certes ici, d'une présentation hâtive des phases du développement urbain de Privas. Elle a juste la volonté de montrer schémas à l'appui, qu'une ville est une entité mobile et non pas un Bernard L'Hermitte recroquevillée dans sa carapace.

Le déclic essentiel du développement urbain de Privas est bien sûr sa promotion en chef-lieu de département, mais il ne faut pas négliger ses autres fonctions commerciales et industrielles, même si elles transparaissent moins qu'à Aubenas, Annonay et d'autres villes ardéchoises. Il n'y a pas que des fonctionnaires qui habitent le temps d'une mutation dans la ville et Privas n'est pas qu'une île d'étrangers en transit au sein du département !

Le Privadois existe ; il aime sa ville comme Reynier qui lui a consacré une splendide et abondante monographie. Des associations s'intéressent au passé de leur ville et on a même fouillé lors des travaux du Clos afin de retrouver quelques témoins matériels. D'autres s'intéressent à certains aspects ; dans mon cas, c'est la manifestation du développement par l'analyse de l'extension urbaine qui m'attache à une recherche sur le passé et le présent privadois.

Il m'a paru intéressant de vous parler de cette multiplication d'espaces circulaires qui jalonnent Privas, parce qu'ils subsistent encore ; même si on ne les perçoit pas toujours et parce qu'il sont les témoins majeurs de la pensée des urbanistes du siècle dernier à Privas.

Sur la Nationale 104, le rond-point Sainte-Marie et le rond-point du Palais de Justice délimitaient les nouvelles entrées de la ville. Le rond-point des Mobiles permet le changement de direction de la route départementale 2 et un quatrième presque effacé subsiste au croisement de la route départementale 7 et de la rue de la Récluse.

Les premières rotondes, celles sur la Route Nationale 104, sont les plus anciennement prévues. En novembre 1814, le Conseil Municipal de Privas décide d'associer, par économie, aux travaux de rectification de la route d'Aubenas, la construction de promenades en contre-allées, séparées de la voie par un fossé "d'un mètre d'ouverture en gueule". Ceci dans toute la traversée de la ville. Un projet de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de l'Ardèche, Auzillon, est approuvé en 1815.

"Deux rotondes seront construites aux extrémités de ces promenades (...). Elles auront 20 mètres de rayon ; (...) les contre-allées seront continuées autour

Les travaux de toute cette partie est de la ville sont donc associés une fois de plus aux travaux d'intérêt général de construction et d'amélioration des voies de communication.

Le père de ces rotondes est l'ingénieur Auzillon (1814-1818) ; Advyné (1818-1822) confirme ce choix de bâtir la ville à partir de ces espaces circulaires, comme si ils devenaient un leit-motiv propre à l'expression du nouvel espace privadois.

Le projet est donc ancien, mais ne semble pas avoir provoqué l'engouement des constructeurs. En consultant un plan de 1869, la ville de Privas est entourée de jardins. Surtout dans la partie est de l'agglomération. Le rond-point du Jeu du Mail n'est pas délimité par des immeubles, hormis la maison entre l'avenue Riou et la rue de Vernon ; tout comme celui du Palais de Justice. La rive sud du Cours du Palais est bâtie et présente presque son aspect actuel. Le Cours du Temple, lui, est bordé de constructions nouvelles dans sa partie la plus proche du centre-ville (autour du temple). Seul l'asile d'aliénés adopté le plan curviligne pour sa façade et matérialise ainsi le périmètre du rond-point.

Une approche statistique des demandes d'alignement confirme le développement tardif des constructions le long de ces axes nouveaux. Construire des murs curvilignes semble impressionner les entrepreneurs jusque sur le Cours du Temple ! Souvent des dérogations sont demandées pour obtenir l'autorisation de façades à pans coupés. Fort heureusement, elles n'ont pas toutes été tolérées, ce qui nous vaut la belle perspective du bas du Cours du Temple.

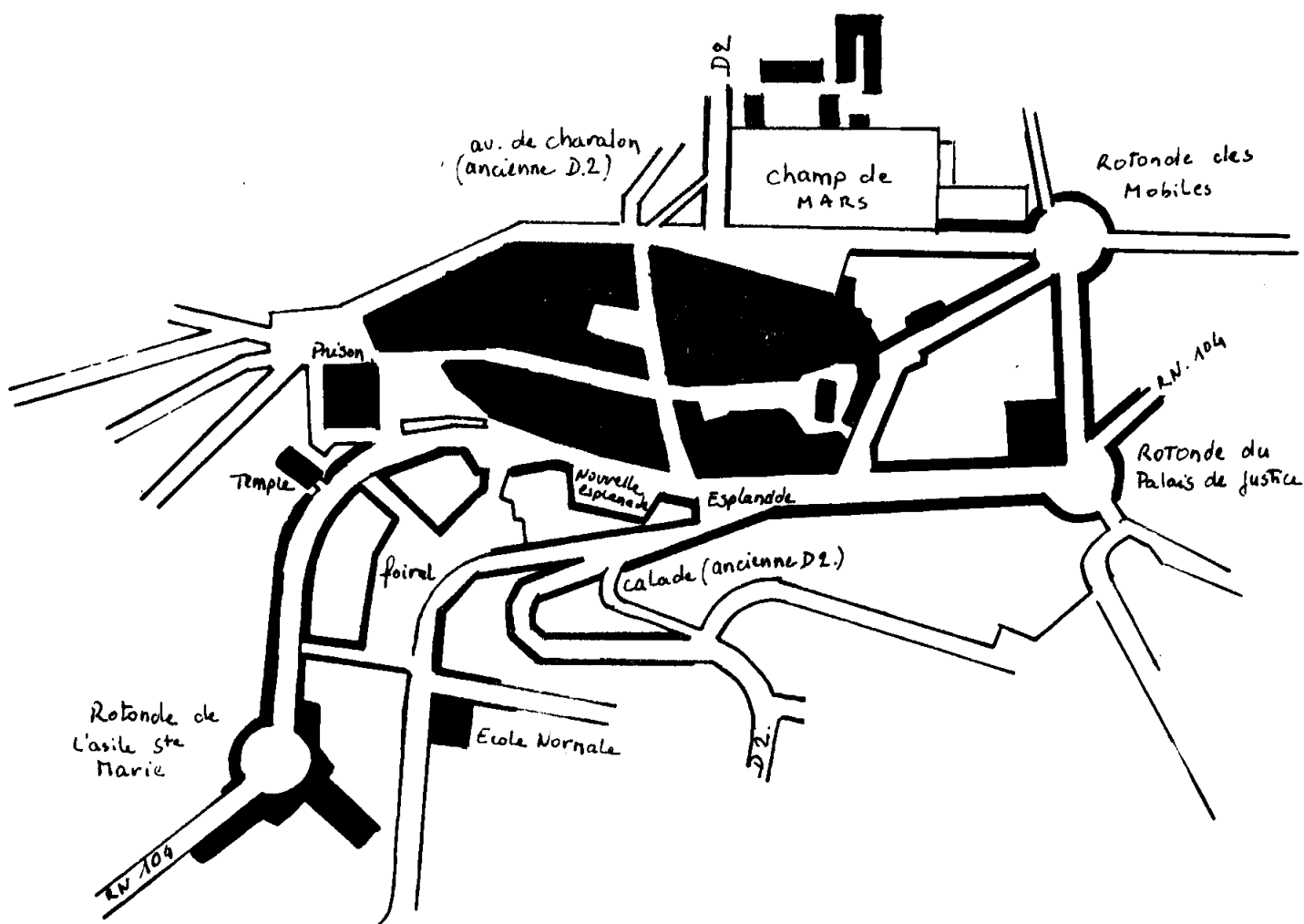


Fig. 3

Si nous avons les moyens de préciser le moment de la conception de ces espaces, les mobiles de ces choix ne nous sont jamais explicités ni justifiés. A nous de réfléchir sur le parti pris de ces rotondes.

La forme ronde, la ligne courbe sont souvent associées à la sensualité à la promenade, à la déambulation lente des itinéraires pédestres. Les courbes sont des formes souples, "naturelles", à la fois simples et complexes.

Le cercle et le demi-cercle sont des aboutissements de promenade : le lieu où l'on fait demi-tour en une volte.

L'exemple caractéristique d'urbanisme avec une ambiance dominée par les courbes est celle de la ville anglaise de Bath, conçue par John Wood entre 1767 et 1775, "pour les loisirs d'une société anonyme", allant aux formes urbaines, celles empruntées aux parcs et aux forêts.

A Privas, la promenade conçue par Auzillon, à la limite du bâti et de la campagne est délimitée à ses extrémités par deux rotondes : l'espace circulaire est un aboutissement. Ces rotondes sont d'ailleurs en contre-point ; l'une est largement ouverte sur le panorama de la plaine du Lac tandis que l'autre est un cylindre opaque, clôturé de murs.

Au départ, les rotondes privadoises sont loin d'être conçues comme de ronds-points, qui, eux sont plus directement destinés à la circulation de véhicules. A Aix en Provence, l'ensemble Cours Mirabeau-Rotonde (fontaine de 1860) est un intéressant mélange de programmes entre circulation piétonne et circulation de véhicules. Un rond-point est un rouage qui distribue sur les divers axes les flux de la circulation le ralentissement permet de choisir l'issue. Un exemple célèbre : la place de l'Etoile à Paris.

C'est pourquoi la problématique de nos rotondes demeure et persiste : comment allier promenade et voie à grande circulation ? Jusqu'à nos jours, vu les aménagements hasardeux des lieux d'intersection des voies à la rotonde du Palais de Justice, la question reste actuelle ! Le problème ne se posant pas pour celle de l'asile Sainte-Marie.

La rotonde du jeu de Mail (1820) puis celle beaucoup plus tardive au croisement de la départementale 7 et de la rue de la Récluse, sont pensées comme des lieux d'intersection de voies et comme des espaces réservés aux changements de direction, donc des ronds-points ; mais les mêmes problèmes les affectent.

Les dimensions restreintes (40 cm de diamètre) n'ont pas permis de leur affecter une certaine monumentalité, par l'installation de repères, comme ceux de fontaines, de massifs centraux sculptés, voire de réverbères, comme c'est généralement le cas. Ces rotondes n'ont pas de centre matérialisé, ce qui rend leur perception assez difficile.

Elles ne jouent pas non plus le rôle de signal ou d'indicateur de changement d'itinéraire parce que les routes les traversent au lieu de les contourner. Celle de Sainte-Marie, par l'espace concave promu en avant cour somptuaire, est traversée par la R.N. 104 qui s'élargit, respire et officialise l'entrée de la ville. Mais celle du Palais de Justice, qui joue aussi ce rôle n'est absolument pas signalée par un traitement architectural de son périmètre, tout comme les autres rotondes.

Le Palais de Justice, l'École Normale sont tous deux placés dans un axe perpendiculaire au Cours du Palais pour l'un et à la rue de la Récluse pour l'autre. L'impulsion n'est donc pas lancée par les services des bâtiments publics, laquelle aurait pu être indiquée par une autre implantation de ces bâtiments axés sur les rotondes. Le conseil municipal a pourtant pressenti ce besoin de monumentalité à deux reprises, lors de la construction du Temple protestant (sur la rotonde du Palais de Justice) et lors de la construction de l'église, prévue un moment dans l'axe de l'actuel boulevard des Mobiles, sur la rotonde du Jeu de Mail. Ce dernier projet a malheureusement été rejeté, les paroissiens trouvant cet emplacement trop éloigné et trop venteux, au profit de l'emplacement actuel dans la partie ouest de la vieille-ville. Celui du Temple a été rejeté aussi en partie à cause de l'éloignement. Les rotondes sont vraiment des limites !

La forme ronde pourtant permet aux urbanistes privadois, en l'occurrence, les architectes départementaux associés aux ingénieurs des Travaux Publics, de résoudre quelques problèmes pratiques de voirie : récupérations de niveaux, distribution de nouvelles rues. La rue de Vernon mérite à elle seule tout un article ! Cependant, les raccords aux rotondes ne sont pas toujours évidents : l'avenue

du Général Leclerc sinue sous la rotonde du Palais de Justice d'une façon plutôt curieuse. C'est là un des aspects caractéristiques de l'urbanisme privadois qui reste dominé par des dénivellations importantes rarement exploitées d'une manière plastique.

La plastique d'une seule de ces dénivellations est heureusement utilisée d'une façon très scénographique par l'érection du monument des Mobiles et offre ainsi un joli effet perspectif.

Il est intéressant de noter d'ailleurs que les autres rotondes qui subsistent sont devenues l'écrin de petits monuments, ceci d'une façon discrète, en les laissant, sur le côté, ne magnifiant ni l'espace circulaire, ni les monuments.

Alors pourquoi prendre le temps de vous parler de ces espaces si mal exploités, tant pour les circulations piétonnes que pour les circulations de véhicules et plastiquement si mal traitées ? C'est parce que, même si elles sont de nos jours, quasiment invisibles, lors de nos parcours privadois, elles sont là, présentes, juste matérialisées sur les plans et que surtout, elles sont les premiers jalons d'une expansion de la ville hors les murs. Elles témoignent du statut de chef-lieu de préfecture, gagné par Privas, par un urbanisme pensé, rationalisé qui tente d'allier aux plaisirs de la villégiature (la promenade) ceux du simple passager traversant la ville dans toute sa longueur, par des signaux prévus comme inévitables.

Ce n'est pas un constat d'échec, c'est plus le constat de la tentative d'une nouvelle organisation de la ville de Privas au début du XIX^e siècle, à partir de lieux devenus "invisibles".

L. CHATONEY-DZUIRA

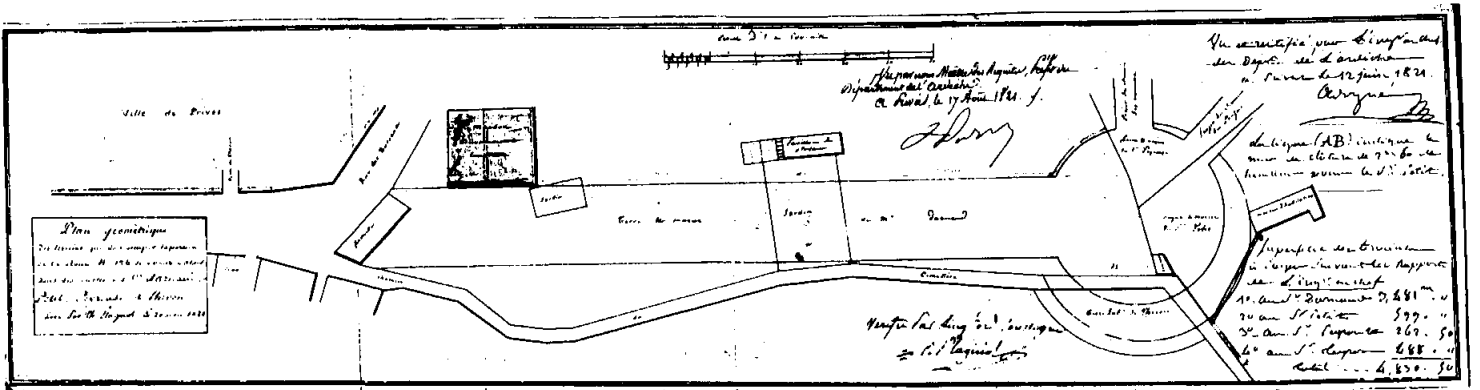


Fig. 4

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATION II

PROMENADE SUR LE RHONE, A BORD D'UN GEANT DU FLEUVE

L'histoire du Rhône et de ses navigateurs ne finira jamais. Aux UTRICULAIRES ont succédé les vaillants haleurs que naguèrent un peu les intrépides "radeliers" lesquels n'inquiétèrent jamais les batteurs-d'eau, adeptes de la vapeur, définitivement vaincus, à leur tour, par les utilisateurs du moteur diésel.

Mais, plutôt que d'effectuer un voyage dans le temps, livrons-nous à une randonnée sur le fleuve d'aujourd'hui.

BIENVENUE A BORD D'UN GEANT DU FLEUVE

Nous voici à bord d'un nouveau-venu au sein de la flotte marchande. Fardé et pimpant à souhait, telle une midinette, celui-ci est fier de ces mensurations : 85-11, 30-8, 50 - (longueur, largeur, hauteur, en mètres). Ses cales peuvent emprisonner 1.500 tonnes de marchandises, ce qui double son poids à vide, compte non-tenu des 120 000 litres de carburant contenu dans ses soutes et qui lui assurent une autonomie de 30 heures. Cet ensemble flottant est propulsé allègrement par une machinerie de 1 000 C.V.

Spacieuse, dotée d'une importante surface vitrée, la cabine de pilotage présente un tableau de bord impressionnant où des voyants lumineux clignotent en parfaite complicité à côté de cadrans rébarbatifs, de boutons multicolores, d'écrans radar, de téléphone, de micro, de hauts-parleurs...

Une dernière action sur de dociles manettes et le tablier de pont, articulé, se referme sur le 1 470 tonnes d'orge destiné à la Sardaigne. Nous allons pouvoir larguer les amarres.

LE BALLET DES ECLUSES

Avant-même que ne se profile à l'horizon la vigie de l'écluse du "Logis-Neuf" notre pilote a téléphoné à l'éclusier de service. Bien que les portes soient ouvertes, il faudra redoubler de précautions, et de maîtrise, pour engager le cargo dans cet étroit corridor à ciel-ouvert. Jugez plutôt : il y a tout juste 30 centimètres de dégagement à babord et à tribord!

A l'avant, à l'arrière et sur chaque flanc, les hommes d'équipage -(ils sont cinq)- ont sorti les "défenses". Ce sont des madriers qui, suspendus contre le bastingage éviteront tout dommage important en cas de frottement malencontreux.

En moins de dix minutes nous descendons cette première marche qui, nous ayant accueillis au niveau 87, nous abandonne à la côte 74...

Nous avançons à 18 km/h environ. Tout est calme, mais voilà qu'un pont déploie fièrement ses arches de béton comme pour nous soumettre à sa toise inflexible. Pour sûr, il va falloir baisser la tête ! Qu'à cela ne tienne : le pilote appuie sur un bouton et la timonerie s'enfonce paisiblement dans la cale. Ainsi, à longueur de journée, se succéderont les déplacements alternés du souple ascenseur.

Nous voici maintenant dans la plus profonde écluse de France : celle de Bollène : 22 mètres de différence de niveau, ce qui représente une réserve d'eau de 52 000 mètres cubes environ.

Ici, deux particularités : la paroi mobile est toujours fidèle au déplacement vertical, mais elle est de forme concave, d'autre-part, une cloison intermédiaire, à mi-longueur de l'écluse -(95 m environ)- permet de diminuer de moitié la quantité de fluide nécessaire au passage des bateaux de moindres dimensions.

Au plus profond de ce bassin il faut vraiment relever haut la tête pour apercevoir un coin de ciel sur lequel se détache la cabine de l'éclusier.

ENTRE CRAU ET CAMARGUE

D'écluses en canaux de dérivation notre chemin d'eau nous détourne le plus souvent de l'itinéraire traditionnel auquel demeurent accrochés comme autant de perles d'un magnifique collier, cités riveraines, ouvrages d'art ancien ...

Nous avons navigué loin de la basse-ville de Bourg Saint Andéol, nous n'avons pas vu le vieux pont Saint Esprit et son arche marinière, pas davantage nous n'apercevons le célèbre Pont d'Avignon. Car ici, par les effets de la technique, le Rhône-mort est devenu Rhône vif, et le Rhône-vif est devenu voie secondaire pour les unités fluvio-maritimes comme celle qui nous promène aujourd'hui.

Il y a 7 heures et demie que nous avons quitté le quai du Pouzin et nous avons parcouru une centaine de kilomètres. Le pilote n'a pas quitté son siège. Mais il n'a pas été oublié pour autant : toutes les trois heures environ, le cuisinier apporte sur un plateau les différentes préparations nécessaires pour rafraîchir et sustenter le maître de conduite.

Pour ma part, je me nourris aussi des images qui défilent lentement Tarascon et Beaucaire semblent avoir rivalisé d'audace et d'ingéniosité pour retenir, avec leurs belles pièces d'architecture, l'attention du navigant. Un peu plus loin, c'est Arles qui déroulera sa merveilleuse corolle de maisons fortes, de tours, de domes. Des arènes aux béantes ouies, à l'étonnant donjon de l'horloge c'est un panorama exceptionnel, d'une saisissante beauté que déploie devant nous la plus grande commune de France (1 000 km² environ).

Nous glissons sous le pont de Trinquetaille et accédons ainsi aux eaux maritimes, (les eaux maritimes remontent dans les fleuves jusqu'au premier obstacle rencontré). Voilà pourquoi, il y a quelques instants, une vedette de port est venue accoster à babord, permettant au pilote de mer de se hisser sur le pont -(par l'intermédiaire d'une échelle de corde)- avant de s'installer aux commandes.

Figés dans leur royale attitude, les lions du pont sont restés de ... pierre malgré le changement intervenu et le gros-porteur continue sa nonchalante avancée entre Crau et Camargue.

Le Rhône s'étale paresseusement comme un vacancier accablé par la chaleur. La voie est large, bordée d'arbres au feuillage dense : ici le paysage est demeuré authentique, tout est naturel, paisible, il n'y a qu'à se laisser bercer par les flots qui sont, hélas, toujours aussi opaques ! En compagnie de son capitaine, le propriétaire du bateau consulte la carte maritime afin de définir le cap à suivre pour rejoindre OLBIA. Sur le pont les hommes d'équipage -(des ressortissants du continent Asiatique)- n'ont presque jamais cessé leur corvée de nettoyage, à grande eau évidemment. Ils dormiront peut-être pendant la traversée !

Mais la "grande bleue" va-t-elle daigner se montrer ? Pas encore. Pour l'instant, nous coupons le circuit du bac de Baccarès qui transborde son contingent de touristes. A vingt heures, soit douze heures et demie après notre départ, nous apercevons, enfin, sur notre gauche, la forteresse Saint-Louis. Nous arrivons. Mais il nous faudra encore manoeuvrer pour une dernière éclusée : nous sommes légèrement au-dessus du niveau de la mer. Alors, nous attendons que le pont-bascule amorçe sa rotation verticale pour nous permettre d'atteindre le poste "8" attribué à notre grand-coursier.

Déjà le camion-citerne est à quai : il va déverser quelques trente mille litres de fuel dans la soute. La provision d'eau potable va, elle aussi, être complétée.

L'arrêt à Port Saint-Louis du Rhône sera de courte durée, cette nuit, le géant de la flotte Rhodanienne voguera vers la Sardaigne !

Quelques Informations Générales

1/ COMPOSITION DE LA FLOTTE RHODANIENNE EN 1980(1) :

7 pousseurs

10 unités fluvio-maritimes

50 automoteurs, exploités généralement par des artisans.

La plupart des bateaux actuellement en service sont équipés de radar et de radio. Ils sont tous en relation permanente avec les écluses et peuvent naviguer par tous les temps, de jour et de nuit.

2/ QUELQUES RATIOS DE TRANSPORT TERRESTRE (2) :

Caractéristiques Mode d'un convoi de transport de 5000t	Puissance nécessaire en C.V. pour transporter		Longueur d'un convoi de 5000 t	Consommation de carburant pour trans- porter sur 100 km		Poids mort d'un convoi de 5000 t	Vitesse Moyenne
	5000 t	1 t		5000 t	1 t		
	EAU	1 800 CV		0,4 CV	180 m		
FER	7 000 CV	1,4 CV	750 m	7 500 l	1,5 l	1 500 t	50 km/h
ROUTE	48 600 CV	2,7 CV	3 km 250 sans espace 1,4 km av. espace reql. e.vehic.	25 000 l	5 l	2 000 t	50 km/h

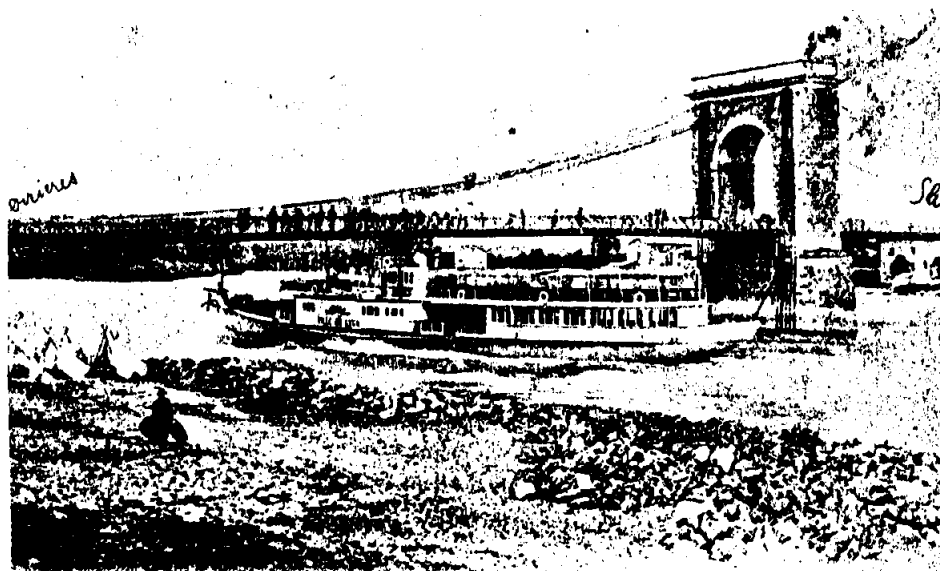
(1) D'après l'article de M. GEMAEHLING, Directeur de la C.N.R. (Visage de Rhône-Alpes - 1984).

(2) Comité de liaison pour la promotion de la voie d'eau. Edition 1982.

3/ LES PRINCIPAUX AMENAGEMENTS DU RHONE ENTRE LYON ET LA MER (3)

Désignation	Année de mise en service
Pierre-Bénite	1966
Vaugris	1980
Péage de Roussillon	1977
Saint-Vallier	1971
Bourg Les Valence	1968
Beauchastel	1963
Baix-Le Logis-Neuf	1960
Montélimar	1957
Donzère-Mondragon	1952
Caderousse	1975
Avignon	1973
Vallabrègues-Arles	1970/74

P. VEYRENC



5 SERRIÈRES (Ardèche). - Passage de la "Ville de Lyon"

Ed. Jacquotin

(3) Document C.N.R.

A L'UNIVERSITE INTER-AGES, 26-07 :

L'AMENAGEMENT DU RHONE : ECHEC OU REUSSITE ?

=====

Avant la fin de sa première année d'existence - active ! avec une moyenne de 200 auditeurs à ses conférences bi-hebdomadaires - l'Université inter-âges 26-07 a entendu, salle de l'Agora à Granges - Les Valence, un exposé du professeur Bethemond sur "**Le Rhône aménagé, des illusions perdues aux perspectives réalistes**".

oOo

Constat d'échec, réquisitoire par moments, telle fut la tonalité générale, de cette conférence d'un spécialiste qui dirige, au C.N.R.S., le laboratoire de géographie rhôdaniennne.

Les premiers aménagements du Rhône, surtout après la construction de Donzère-Montdragon, avaient fait naître de grandes espérances : Valence atteindrait plus de 200 000 habitants. S'y installeraient des industries : aluminium, verre et peut-être aciéries ... Le rêve ne s'est pas concrétisé et le conférencier s'efforça de mettre en lumière quelques-unes des causes de cet échec, en énumérant une suite de rendez-vous manqués.

oOo

Rappelant, pour mémoire, le projet le plus ancien, de 1865, il montra que dès la décision de créer la Compagnie Nationale du Rhône, en 1920, l'affaire paraissait mal engagée ; les votes favorables ayant été acquis pour des raisons de solidarité nationale ou politique sans tenir compte des situations locales. En 1934, les actionnaires peuvent se répartir en quatre groupes dont les motivations -et les intérêts !- divergent : la ville de Paris espère récupérer une partie de l'électricité de Genissiat producteur de la moitié de l'électricité française ; la Compagnie de chemin de fer du P.L.M. veut électrifier ses voies ferrées mais redoute le développement de la navigation fluviale (La S.N.C.F., après les nationalisations restera fidèle à cette optique : en 1965, elle demandera la suppression des écluses) ; quelques compagnies d'électricité privées (l'EDF n'existe pas encore) constituent le troisième groupe ; quant au dernier groupe, il est formé des localités rhôdaniennes (Lyon, Marseille, La Palud, Montdragon, Donzère) surtout liées à l'époque par une solidarité radicale-socialiste. Lorsque le projet démarrera, c'est la crise de 1936 : on produit trop et la deuxième guerre mondiale arrive là-dessus. C'est ensuite une politique d'emprunts onéreux - certains en dollars à Chicago !- alors qu'EDF mise déjà sur le "tout - pétrole" et que la C.N.R. vend son électricité à un prix dérisoire. A partir de 1974, on relance des grands projets comme celui de Fos, mais, en 1976, la crise de la sidérurgie s'amorce. A nouveau, on pense au déblocage du Haut-Rhône et à la liaison Rhin-Rhône.

Après ce constat, amer, le conférencier a dressé le bilan des réalisations. La sécurité des riverains a été accrue : les crues pouvaient inonder 30 000 hectares ; elles sont évacuées par l'ancien lit du Rhône ; mais la construction des digues a occupé 10 000 hectares. La navigation fluviale dispose d'un formidable équipement -jusqu'à Chaumont- mais il est bien peu utilisé si on établit des comparaisons avec le Rhin : 1 seul cargo-liner en septembre 1985 ; 350 000 tonnes en 1984, moins qu'en 1983 ! La fourniture d'eau aux riverains (il n'y avait jamais pénurie dans les localités riveraines avant les travaux) s'étend au Canal du Languedoc qui peut

irriguer 240 000 hectares, soit 45% de la surface irriguée en France. La production de 16 milliards de KWH d'électricité serait intéressante si cette électricité était fournie directement à la région (et non vendue à bas prix à E.D.F.).

L'orateur a encore gentiment ironisé sur les "Rhôdaniens" qui cultivent le mythe de ce qu'aurait été autrefois le Rhône, alors que les populations rhôdaniennes -contrairement aux Rhénans- "tournent le dos à leur fleuve et l'ignorent". En ce qui concerne l'équilibre écologique, la rupture s'est plus traduite par une modification (dans les "lônes", on a un "autre" Rhône) que par une régression.

Soulignant que le Rhône reste un des axes de liaison entre Europe industrielle et pays du Tiers Monde, qu'il est un des trois grands fleuves, avec le Pô et le Nil, qui se jettent en Méditerranée, qu'il est des trois le plus riche de possibilités, le conférencier a souhaité que la Région, la grande région, retrouve dans le cadre de la décentralisation qui se met en place, une foi, un enthousiasme, bien éteints depuis le projet de "Grand Delta", aujourd'hui, en sommeil, faute de moyens officiels suffisants. En un mot, que la région, se prenant en charge, ait la volonté de réussir l'aménagement du Rhône !

M.B.

Sur le Rhône et son trafic, on trouvera une documentation importante et précise dans la revue de l'A.U.E.D. : ETUDES DROMOISES,

- 1975 - N° 3/4 p. 34 à 56, aménagements dans notre région (A. Bernard) à Bourg les Valence (M. ROQUE) du Rhône sauvage au Rhône discipliné (D. FAUCHER), La Navigation au temps de Mme de Sévigné - et une étude faite par le CES de Portes les Valence.

- 1982 - N° 1 - Le Rhône en 1981 : aménagements actuels et projets (A. BERNARD, d'après documentation fournie par la C.N.R. ; cartes, photos, coupes, plans nombreux. Etudes drômoises commandes : M. Lombard Le Véronèse 322 av. Victor Hugo 26 000 Valence (n° de 1982 : 14 f, plus port).

oOo

En ce qui concerne l'Université INTER AGES 26-07 : Le cycle des conférences reprendra en 1985-86, en général le lundi, en alternance entre la Faculté de droit de Valence et l'Agora de Granges les Valence - Quelques sujets concerneront plus spécialement l'Ardèche. Se renseigner auprès d'un des animateurs : Docteur Frachette, Granges les Valence.

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATIONS

DOCUMENT ... EN 1833, OU CONSTRUIRE LA VOIE FERREE ? SUR LA RIVE DROITE OU SUR LA RIVE GAUCHE DU RHONE ? (ou encore "Stratégie militaire et aménagement du territoire") ou encore "Qu'en est-il advenu ?"

Le Conseil Général de l'Ardèche le 1^{er} Février 1833, au cours de sa session, réfléchit sur le tracé à adopter pour la construction d'une voie ferrée le long du Rhône. Se prononçant, comme on peut s'y attendre, pour l'adoption d'un tracé sur la rive ardéchoise il ne manque pas d'argumenter (extrait de la délibération, conservée aux Archives de l'Ardèche).

L'attention publique est en ce moment vivement excitée par l'annonce d'un chemin de fer de Marseille à Lyon, pour lequel, dit-on, trois compagnies industrielles se présentent. Le Conseil, sans se dissimuler les froissements momentanés d'intérêts privés, suite inévitable d'une entreprise destinée à opérer de si grands changements dans les moyens de voyager et de transporter au loin les marchandises persuadé que les inconvénients exagérés par une appréciation malraisonnée des résultats et de leur nature plutôt temporaire que permanente seraient amplement balancés par le bien immense que produirait cette belle entreprise, émet le voeu que le gouvernement fasse tout ce qui dépendra de lui pour en faciliter l'exécution, en écartant d'une main ferme les obstacles qui pourraient s'y opposer. Il est donc de son devoir d'assurer le triomphe des intérêts généraux sur les intérêts privés, il sait d'ailleurs qu'il n'est pas d'heureuse innovation qui n'ait été, à sa naissance, accueillie par des persécutions et des plaintes dont, presque toujours, le temps et l'expérience ont montré la fausseté ou l'exagération. Il n'ignore pas que tout progrès industriel serait impossible si on attendait pour le tenter l'unanimité des voeux. Le Conseil n'a donc pas à insister sur une entité que le gouvernement paraît reconnaître.

* * *

*

S'il n'est pas indifférent à l'existence du chemin de fer, il l'est encore moins à l'emplacement qu'il devra occuper sur l'une ou l'autre des rives du Rhône. Il a appris qu'au moins une des compagnies qui offre de l'exécuter (la Compagnie GOVER) propose de le placer sur la rive droite, c'est à dire sur la ligne qui traverserait le département de l'Ardèche. D'autre part, il paraît certain que le Génie Militaire s'oppose à ce qu'il soit placé sur la rive gauche, les motifs de cette opposition, allégués dans l'intérêt de la défense du territoire en cas d'invasion, ne sauraient sans imprudence, être méconnus par un gouvernement qui, quoique sûr du courage avec lequel citoyens et soldats repousseraient un ennemi qui tenterait d'envahir la France, sait par une récente et trop malheureuse expérience que le sort des armes trahit quelquefois les plus braves et les plus forts et que l'art et la précaution de la défense doivent seconder le patriotisme et en rendre les sacrifices moins sanglants. Les fortifications que le gouvernement fait exécuter, en ce moment, à Paris et à Lyon prouvent assez que sa confiance ne l'empêche pas d'écouter les conseils de la prudence.

* * *

*

Le Conseil n'énoncera pas ici longuement les avantages que présenterait pour la défense du territoire un chemin de fer placé sur la rive droite du Rhône et les dangers qui résulteraient, au contraire, de l'emplacement opposé : les ingénieurs militaires ont dû le faire valoir avec plus de développement que n'en comporte la rédaction d'un simple procès-verbal. Ils ont dû faire ressortir, dans la supposition de l'envahissement du territoire situé sur la rive gauche du Rhône, les avantages que présenterait un chemin de fer qui, sur la rive opposée ; servirait aux communications d'une armée placée dans le midi à l'extrémité de la ligne avec celle qui probablement, à Lyon, se mettrait à couvert sous les fortifications qui tendent à faire de cette ville une position militaire des plus fortes.

La facilité d'envoyer, en quelques heures, d'une extrémité à l'autre du chemin de fer, de nombreuses troupes augmenterait considérablement les forces des deux armées qui, malgré la distance, pourraient se prêter un appui que le rapprochement seul rend possible dans l'état ordinaire des choses.

L'avantage du chemin de fer placé sur la rive droite s'augmente de l'enlèvement à l'ennemi de tout celui qu'il trouverait dans l'emplacement opposé.

* * *

*

Mais ces considérations ne parlent pas seules en faveur de l'emplacement du chemin de fer sur la rive droite. Ce chemin existe déjà sur cette rive de Lyon à Givors. Il faut dans tous les cas qu'on vienne se rattacher à ce dernier point pour la communication du Midi avec Saint-Etienne, et on peut même dire avec Paris à cause du chemin de fer fait entre Saint-Etienne et Roanne qui, par le bassin de La Loire, doit être prolongé jusqu'à la capitale du Royaume.

La France presque entière est sur la rive droite du Rhône ; c'est de ce côté qu'arrive la grande masse des marchandises fournies par le Languedoc et la Guyenne ; et qui y arrivent principalement par les canaux du Languedoc et de Beaucaire. Il est même question de la construction d'un chemin de fer de Beaucaire à Bordeaux qui augmenterait encore la quantité de marchandises que produirait cette voie.

Le chemin de fer, placé sur la rive droite, arriverait à Marseille en traversant le Rhône à Arles où il recevrait les marchandises apportées par le canal de Bouc. Marseille, où l'on aboutirait dans l'un comme dans l'autre système, est désintéressée dans la question.

Le service des villes principales de la rive gauche du Rhône serait assuré au moyen des ponts de Vienne, de Valence et d'Avignon, à l'extrémité desquels se trouverait le chemin de fer.

* * *

*

Le seul désavantage de l'emplacement qu'offre au chemin de fer la rive droite consiste dans la sinuosité d'un terrain qui se prête peut-être un peu moins que la rive gauche au développement en ligne droite ou par courbes à grand rayon ; mais le surcroît de dépenses qu'il faudrait faire, pour vaincre cet obstacle, serait bien compensé par l'avantage qu'offre un terrain constamment ferme et un grand pont de moins à faire sur le Rhône. L'offre, faite par la compagnie GOVER, prouve du reste, mieux que tous les raisonnements, qu'un prétendu excédent de dépenses qu'occasionnerait le placement du chemin de fer sur la rive droite, ne peut être allégué pour le faire placer sur l'autre rive au risque d'y trouver tous les désavantages qu'offre cette position.

* * *

*

Il reste au Conseil à faire observer que si, comme il l'espère, le chemin de fer est placé sur la rive droite, l'administration doit veiller à ce qu'il y soit établi un nombre suffisant de points d'arrêts, placés à des distances assez rapprochées pour procurer les moyens de prendre cette voie. Sans cette facilité, le territoire traversé par le chemin de fer en aurait tous les inconvénients sans en avoir les avantages qui seraient alors exclusivement le partage des pays situés à l'extrémité de la ligne ..."

QUELQUES NOTES A PROPOS DE CE DOCUMENT :

L'invasion à laquelle il est fait allusion est celle qui suivit l'écroulement du Premier Empire et la défaite de Waterloo : des troupes autrichiennes d'occupation, logèrent alors en Ardèche. En Septembre 1815, elles cantonnent, à Villeneuve de Berg par exemple, des détachements logeant aussi dans les communes voisines. Occupation qui semble avoir été plutôt sans incident, mis à part quelques protestations des municipalités devant assurer la subsistance des soldats (cf. lettres citées par ERNEST RAMBAUD dans sa monographie de Saint Jean Le Centenier - Vals - 1907 - p.9 et A. Le Sourd, Revue du Vivarais; Autrichiens en Ardèche. XXVII- p. 31).

La requête du Conseil Général de l'Ardèche de 1833, citée ci-dessus, ne fut pas suivie d'effet immédiat. La ligne sur la rive drômoise du Rhône sera en fonction en 1854. Du côté ardéchois, les liaisons par fer s'établiront par tronçons. En ce qui concerne le seul Bas-Vivarais par exemple : Privas est d'abord relié à Livron par la plaine de Chomérac, Le Pouzin et La Voulte (travaux commencés par la compagnie P.L.M. dès 1859 -premier train en gare de Privas le 14 Novembre 1861). Cette ligne, demandée par les industriels dès 1845 (fer de Privas ; filatures d'Ouvèze, mines et fonderies de La Voulte ou du Pouzin , a été soutenue par le Conseil Municipal de Privas, dès 1852-53), qui déplore l'encombrement de la ville par les chariots de minerais de fer.

C'est la même motivation économique (déboché pour le charbon d'Alès et Bessèges, pour l'anhracite de Prades et la station thermale de Vals, pour les hauts fourneaux de Le Pouzin, La Voulte, Soyons, pour les vins du midi vers Lyon) qui justifie les demandes d'ouverture des autres lignes. Le projet Alès-Le Pouzin voit le jour dès 1863, avec embranchement sur Aubenas et Prades. La concession d'Aubenas et Vogüé sont en service en Août 1879, celle de Prades en 1882 (et le tronçon Saint-Sernin - Largentièrre Sous préfecture oblige, même si les mines sont alors en sommeil ! -projeté en 1879, commencé en 1893, est ouvert en 1896 !). Givors - Le Teil qui longe le Rhône est ouverte en 1879 et Le Teil - Nîmes par Pont Saint Esprit en 1880. La ligne Annonay-Saint Rambert d'Albon avait été ouverte après la ligne de Privas, vers la fin du Second Empire. Le C.F.D. La Voulte-Dunières sur Loire et Le Cheylard-Lamastre-Tournon fut construit dans les dernières années du XIX^e et au début du XX^e.

En lisant le voeu du Conseil Général souhaitant "un nombre suffisant de points d'arrêts"... comment ne pas rappeler que nos gares ardéchoises se sont successivement fermées au trafic-voyageurs : Largentièrre en 1938, Vogüé-Lalevade en 1969 Givors-Nîmes en 1973 ; cette dernière fermeture faisant de l'Ardèche le premier et le seul département français sans trains de voyageurs.

M. BOULLE

ECHANGES ET VOIES DE COMMUNICATIONS II

POUR UNE AMORCE DE BIBLIOGRAPHIE SUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS EN VIVARAIS ET EN ARDECHE

Pour étude du milieu naturel, consulter les ouvrages, devenus classiques, d'Elie Reynier : Le pays du Vivarais (nb. rééditions) de Pierre Bozon La vie rurale en Vivarais et l'Ardèche, la terre et les hommes du Vivarais (L'Hermès, Lyon, 1978, in 8 broché, 249 p., nb illustrations et cartes).

OUVRAGES :

ARNAUD Pierre, Abbé : Voies romaines en Helvie, Le Teil, Bénistant, 1966, in 8, 189 p., nb illustrations.

ATLAS RHONE-ALPES, Lyon, A.P.A.R.R.D., Vol; 1 1973, 26 planches, Vol. 2 et 3, 1975, 68 planches, format à l'italienne 55 x 38 cm, cartes consacrées aux voies de communications, aux déplacements, au trafic.

CLEMENT Pierre A. : Les Chemins à travers les âges en Cévennes et en Languedoc, Montpellier, Presses du Languedoc, 1983, 337 p., illustrations et cartes. Commercialisation d'un travail universitaire, s'intéressant au Gard et à l'Ardèche du Sud. Les remarques générales valent pour l'Ardèche.

MAZON Albin : Les muletiers du Vivarais, du Velay, du Gévaudan, 1892, rééd. Aubenas Lienhard, 1967, avec surtout les notes d'actualisation de Jacques SCHNETZLER in 12, 129 pages.

CHARRIERE Marcel : Un Ardèchois raconte, Valence, 1979, in 8, 84 p : les souvenirs du fondateur de la compagnie de cars Charrière.

NUMEROS SPECIAUX DE REVUES :

DOMENGIE Henry, Les tramways de l'Ardèche, Magazine des tramways à vapeur et des secondaires, n°22, 1982, 52 p. nb. illustrations, coupes, plans.

RIFFAUD Jean-Claude : Le réseau du Vivarais des chemins de fer départementaux, Magazine des tramways à vapeur et des secondaires, n°13, 1980, 46 pages. (adresse de ce Magazine : 35 avenue Le Kain, 78600 Maisons Laffitte).

LOU RAIOL : Les tramways de l'Ardèche : deux cahiers à l'italienne, reproduisant chacun 28 cartes postales du début du XX^e siècle.

ASSOCIATION Julien MAZOLLIER : En Ardèche, ces chemins de fer qui n'existent plus, 62 p. Texte de Domengie, documenté, et reproduction d'une centaine de cartes postales (Assoc. J.M. 3 Faubourg d'Auvergne, 30100 Ales).

MEMOIRES DACTYLOGRAPHIES, déposés aux Archives de l'Ardèche

SCHAEFFER B. Rôle économique des transports dans un relief tourmenté : l'Ardèche. Mémoire de stage E.N.A. à la Préfecture de l'Ardèche, 1967, 25 p. dactylo (réf. Archives B.R. 1891).

BOULLE Jean-Michel : Aménagements routiers en Bas Vivarais, Mémoire pour I.E.P. Grenoble 1984, 96 p. dactylo., accompagnées de 19 cartes et 7 documents reproduits H.T.

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

Dossiers de la D.D.E. Privas, "Livre blanc d'Aubenas", Revue éditée par la Préfecture [notamment "Travaux sur R.N. 102 et R.N. du réseau ardéchois" dans n°8 de 1978].

ARTICLES PARUS DANS DES REVUES :

CAHIERS D'HISTOIRE (Fac de Lettres Lyon)

BLIN Léon : Les communications de Paris au Bas-Languedoc et la peste de Gévaudan, 1720-1723, 1978, P. 73-98.

CHEMINS DE FER :

AGY Firmin : Pour une reprise des travaux de la ligne de chemin de fer Le Puy-Lalevade, 1947, 6 p (F. AGY est le pseudonyme de M. Auguste JOURET, centralien, qui a dirigé, sous la responsabilité du grand ingénieur Paul SEJOURNE, les travaux d'art, viaducs, tunnel du Roux, de la fameuse ligne qui ne fut jamais utilisée).

LA VIE DU RAIL

COLLARDEY : La ligne du Puy à Lalevade 5 p.

VAUQUESAL-PAPIN : L'Ardèche et ses chemins de fer - 1973 - 9 p.

REVUE DES ENFANTS ET AMIS DE VILLENEUVE DE BERG :

HEDOUVILLE Jacques de : "Histoires de routes 1979 (6p.) 1980 (4p.) 1982 (2p.).

REVUE DU VIVARAIS :

MARTIN A.V.J. : Sur les routes du Vivarais au 18^e, 1979, p.220-228.

REYNIER Elie : Les voies ferrées de la région privadoise, 1942, p.100-108.
Voies de communications du plateau de Vernoux, 1952, p.103-125

SHNETZLER Jacques : Commerce et transport dans le pays des Vans 1963, p.94-115
Etablissement des chemins de fer à voie normale en Ardèche 1965
p. 113-131 et 184-192.

JOLY Michel : Les ponts du Moyen Age, 1964, p. 101.

CHARAY Jean : Passage d'Arthur Young à Aubenas, 1957, p.102-106.

MESSIE Jean : Voyage dans l'ancien temps d'après Faujas de Saint Fond, 1963, p.76.

BULLETINS MUNICIPAUX

Lo Pitchoun Villeneuve de Berg : La déviation de VdB, 1984.

Le Teil : numéro spécial "SPECIAL PATRIMOINE - Juillet 1985 - CHALABI Maryan-
nick : La gare du Teil.

On trouvera également des renseignements concernant transports et échanges dans les monographies locales suivantes BLACHER Gérard: Thueyts en Helvie, Lienhard Aubenas 1984 - CHABANNES Abbé : Aux sources de l'Ardèche, Mayres, Astet, rééd. Humbert, Largentière, 1976 - (route de la Chavade) FAURE Georges : Montpezat des Hautes Cévennes, 1976 - IMBERT Jean Pierre : Histoire de Privas Horwath 1983 - REYNIER Elie : Histoire de Privas, III, Epoque contemporaine, Volle, Privas, 1951.

(Bibliographie reprise, pour l'essentiel, du Mémoire de Jean Michel BOULLE cité ci-dessus. Nous comptons sur les lecteurs de M.A.T.P. pour nous signaler les omissions importantes)

LIVRES DE CHEZ NOUS, LIVRES DES NOTRES

L'ARDECHE
ou le regard d'ORPHEE

Tout le monde connaît la légende d'Orphée : ce jeune héros eut la douleur de perdre sa bien-aimée, qui répondait au doux nom d'Eurydice. Son chagrin fut tel que les dieux le prirent en pitié. Ils l'autorisèrent à descendre aux Enfers et à ramener Eurydice sur terre. Ils n'y mirent qu'une condition en aucun cas, Orphée ne devait regarder la jeune fille avant qu'elle ait revêtu lumière du jour, Orphée promit il alla aux Enfers, ramena Eurydice... et ne tint pas sa promesse. Alors, malgré les supplications des amants, les dieux les séparèrent pour jamais.

Cette belle et triste histoire est un peu le drame de tout historien. Sitôt saisie par le regard du chercheur, la société, la civilisation aimées, s'évanouissent. Jamais les mots ne diront la saveur du temps passé. La vitre invisible du temps et de la mort nous sépare de l'objet du désir. Le temps passé possède la redoutable compacité de ce qui fut, et ne pourra échapper. Et, en même temps, pareil au courant de la rivière, il nous fuit et disparaît sitôt que nous cherchons à l'emprisonner dans une parole rationnelle.

Voilà le genre de réflexions que m'inspire le gros volume qui est sorti aux éditions Curandera, sous la direction de Michel Carlat. A cet ouvrage participèrent bien des plumes amies : Michel FAURE, Marie-Hélène REYNAUD, Michel ROUVIERE, Georges MASSOT, Sylvette BERAUD-WILLIAMS, Pierre SIMIAND, Pierre RIBON, Michel GUIGAL, Elyane GASTAUD, sans parler de Michel CARLAT lui-même.

Tout se passe comme si l'Ardèche était une nouvelle Eurydice. Mais s'agit-il bien de l'Ardèche ? Celle où fleurissent les civilisations préhistoriques les plus fécondes, celle où leurs vestiges abondent plus que nulle part ailleurs ? Celle

éternellement rebelle, qui de Camisards en Maquisards, écrivit l'une des plus belles pages d'héroïsme et de liberté de notre histoire nationale ? Celle qui aujourd'hui, frappée de plein fouet par le chômage et la crise, cherche désespérément des raisons d'espérer ? Où sont les martyrs de tant de guerres, où sont aussi les plus belles pages de nos écrivains ? Le livre s'appelle "l'Ardèche", et y cherche vainement, Philippe Héritier, Louis Pize, Vincent d'Indy, Marcel Gimond, et tant d'autres. Charles Forot échappe seul à l'oubli, à cause peut-être de sa collaboration "post-mortem" avec Michel Carlat.

On me répondra sans doute que le but de l'ouvrage n'était pas de tout citer, de tout dire. Sans doute. Mais quel était le but de l'ouvrage ? Pourquoi tant de bons esprits acceptèrent-ils de collaborer à un livre qui, du simple fait de son titre, ne pouvait être qu'incomplet ?

A mon avis, aujourd'hui, le mythe de l'Ardèche fonctionne si bien qu'il en arrive à masquer la réalité de notre véritable et dur pays. Nostalgie d'un paradis perdu, Regret d'une société où la solidarité, la convivialité, pour employer un terme plus contemporain, paraissent avoir mieux fonctionné qu'aujourd'hui. Nos collègues ne sont pas si naïfs beaucoup, notamment Marie-Hélène Reynaud, soulignent fort justement les tares du monde ancien. A mon avis, ce n'est pas le regret, ou la "réaction", qui sont à la source de ce livre : c'est le besoin éperdu de solidité, de fixité, d'immuabilité. Dans notre monde en perpétuel changement, agité par les soubresauts et les répercussions de la 3^e révolution industrielle, les meilleurs esprits ont besoin de points de repère, de racines, dit-on souvent.

Mais les racines ont besoin de nourriture pour se développer et grandir. Celles des plantes ont besoin de fer, de calcium, de magnésium, que sais-je encore. Celles du cœur

(suite de "Ardèche ou le regard d'Orphée")

L'ARDECHE :

ALIMENTATION ET ETHNOCUISINE

ont besoin de faits. Or un fait n'existe qu'une fois daté, localisé, vérifié. Vieille querelle entre ethnologues et historiens. Beaucoup d'ethnologues, talonnés par les questions insidieuses des historiens sur les circonstances, les dates, les lieux, des faits relatés, devinrent anthropologues. C'est à dire qu'ils s'attachèrent à une communauté bien localisée, contemporaine, et que, de l'intérieur, ils cherchèrent à la comprendre. En ce qui concerne la société française contemporaine, Laurence Wylie, un américain, est à ma connaissance le maître dans ce genre de recherche. Un Rouvière, un Massot, une Sylvette Béraud, m'en paraissent très proches.

"L'Ardèche" est, à un certain moment, un certain regard jeté sur l'héritage. Sa finalité reste aléatoire, des photographies du XX^e siècle illustrent des textes qui parlent du XIX^e. Certains articles sont de remarquables synthèses, sur des points précis ; d'autres contiennent des "perles" de la plus belle eau.

Il faut lire "l'Ardèche" comme on cherche de l'or : avec la certitude de trouver quelques paillettes somptueuses et un peu de sable ...

Michel RIOU

"Mémoire d'Ardèche et Temps Présent" a demandé à quelques personnes adhérentes ou amies de donner leur opinion ou d'apporter un complément sur tel ou tel chapitre relevant de leur compétence. Nous les remercions bien vivement de leur collaboration, tout en précisant que les textes qu'elles signent relèvent de leur seule responsabilité.

M.H. Reynaud donne ici, dans un style savoureux parfois marqué au coin de l'humour un panorama complet de ce que fut l'alimentation en Ardèche jusque dans la première moitié du XX^e siècle. Elle a consulté toutes les bonnes sources et dressé une synthèse. Elle traite tour à tour du pain, "symbole de sécurité", de la pomme de terre, rappelant au passage que les ouvriers ardéchois émigrés vers les villes gardaient des liens avec la campagne, de la châtaigne, "pilier de l'alimentation", de l'épaisse soupe de tous les jours, des viandes et du poisson, du miel et du sucre, des laitages et du fromage, des pâtisseries, des boissons. Elle explique judicieusement le paradoxe entre la profusion et la richesse des recettes évoquées par Charles Forot et l'alimentation quotidienne caractérisée "par la monotonie et les carences graves". L'organisation de la table est intelligemment exposée. J'ai apprécié en particulier la description des diverses reboules, ces **repas** de fête clôturant les récoltes et la mention répétée de l'hospitalité ardéchoise, simple et chaleureuse. Celle-ci, écrit-elle à propos d'enterrements, "veut que l'on ne laisse pas partir le ventre vide ceux qui sont venus de loin ; c'est également une manière de dépasser la souffrance et de se prouver que la vie continue." "Si l'on peut regretter la disparition des produits naturels, conclut-elle, on doit se réjouir des changements intervenus dans le mode de vie, ils ont permis aux Vivarois de se nourrir correctement et de vivre".

Y.R.

Quelques réflexions sur le livre "L'Ardèche", au passage concernant la cuisine.

Ce livre relate bien la vie de nos ancêtres ardéchois et leur façon de se nourrir. Ils étaient pauvres... mais ils savaient apprécier les trésors que nous offre la nature et les mettre à profit.

Avec du vin blanc et des châtaignes ils savaient créer une ambiance de fête. Au cours des veillées d'hiver la bonne humeur et la gaité de chacun faisaient alors s'envoler les soucis et je pense que de telles soirées n'ont rien à envier à la pauvreté de nos émissions de télé certains jours...

R.R.

L'ARDECHE

Il n'est pas facile, dans le cadre d'une somme qui s'intitule "l'Ardèche", de présenter un tableau exhaustif de notre musique traditionnelle. Il y a tant à dire ! Tant à chercher encore ! Le département est si découpé, si divers ! Et si, depuis quelques années on s'est mis hardiment sur les routes pour enquêter, les résultats ne sont pas tous encore arrivés sur table. Si des disques, des anthologies ont été publiés, il reste des zones inexplorées ou tout au moins inconnues du grand public et dont on attend que des chercheurs veuillent bien publier les richesses.

C'est dire le courage de ceux qui ont accepté d'écrire le Chapitre XIII qui clot si heureusement ce bel ouvrage. Ils ont eu cependant la sagesse de se limiter à l'aire qu'ils connaissent parfaitement. Ainsi, avons-nous une double étude l'une consacrée à "la chanson populaire de tradition orale" dans la région des Boutières et du Haut-Vivarais, l'autre à la "musique traditionnelle en Haut-Vivarais". Décidément, le Haut-Vivarais est un lion ! Il n'aurait rien laissé, hélas ! pour notre Midi Ardéchois ...

La première partie, très méthodique, solidement documentée, claire, analyse les "différents types de chansons et les occasions pour lesquelles elles étaient chantées" : les travaux à la ferme ou à la "fabrique", les "reboules", les fêtes de Noël ou de Mai, les événements militaires, les étapes de la vie. Chansons gaies, chansons satiriques, chansons graves, voire tragiques, pour toutes les heures et pour tous les goûts. On appréciera le souci constant de l'auteur de se référer constamment à tout ce qui a été publié, tout en faisant état de ses propres recherches au pays des Boutières. L'auteur rappelle justement que ces chansons ont subi un véritable "brassage". Elles symbolisent, au moins les plus populaires, une "identité communautaire". C'est notre patrimoine culturel et si elles effarouchent parfois les plus jeunes, elles apportent une "joie" profonde à ceux qui savent les découvrir comme leur "racines".

La seconde partie du chapitre constitue une étude peut-être plus "austère" (parfois), technique (souvent), en tout cas riche de suggestions, pour une explication à la fois géographique et historique de notre musique. On évoque ici l'accord, évident ou subtil, entre la mélodie de nos danses et de nos chansons et le climat : rôle des versants, de l'altitude, de la lumière, du vent. Rapprochements ingénieux (quelque peu poussés) avec les musiques traditionnelles d'Espagne, d'Europe Centrale, de Bretagne... et surtout (il fallait le redire après Vincent D'Indy) avec le Moyen-Age qui a conféré à nos plus vieilles chansons leur caractère modal. L'auteur nous régale en plus, de quelques 30 chansons ou danses, notées et commentées avec soin. C'est magnifique ! On aurait pu, cependant, écarter, sans réel dommage, les "Noëls" communs à toute la France et les bourrées Auvergnates.

Le lecteur souhaitera ardemment avec l'auteur du premier article "une étude approfondie et systématique qui permettrait de déterminer les différences propres à chacune des parties du Vivarais". D'ores et déjà, il aura profit et grand plaisir à parcourir ces 73 pages qui entrebail- lent une fenêtre sur le vaste horizon de notre musique traditionnelle Ardéchoise.

J.D.

LE MOBILIER, in

" L' A R D E C H E "

de Michel CARLAT pp.79-110

Commentaires de Serge Mignard, brocanteur au Plo, 07360 - Les Ollières sur Eyrieux

Vous avez intitulé votre livre "Ardèche" ; c'est un gros morceau, car il y a du Nord au Sud, d'Est en Ouest non pas une, mais des Ardèches, du pays du beurre au pays de l'huile et de l'ail, des hauts plateaux jouxtant la Haute-Loire à l'Ardèche rhodanienne des bateliers chantés par Frédéric Mistral, des plaines ensoleillées de Joyeuse aux plateaux de Mézilhac battus par la burle. Ce sont bien dix paysages, avec leurs architectures, leurs mobiliers, leurs costumes, leurs usages et leurs façons de vivre très différentes. Mais embrassant une vue d'ensemble, ce livre est très bien fait. Les explications sont claires, les dessins précis. La lecture de ce livre permet d'avoir rapidement une bonne vue d'ensemble des conditions de vie paysanne dans les siècles passés.

Concernant le mobilier, la description et l'usage sont bien définis. Le mobilier pouvait être de beaucoup amélioré dans les maisons riches, ou les maisons de famille très anciennes, où l'on avait amassé des meubles de génération en génération ; et on a pu des fois trouver dans un intérieur modeste un très beau meuble apporté par une aïeule, ou hérité d'un parent de la ville. Ainsi, j'ai eu rencontré des meubles précieux du XVIII^e siècle, meubles de boudoir, perdus dans une ferme de la montagne, et quand je demandais l'origine de ce meuble, on me répondait : "C'est l'aïeule qui était de la ville, c'est le cousin de Valence, ou l'oncle de Lyon qui l'ont laissé à leur trépas".

1°/ Le coffre

- Le coffre de mariage se trouve surtout dans la région rhodanienne. Je n'en ai jamais vu dans la vallée de l'Eyrieux ni dans ses alentours.

Très souvent, il y a un cœur peint en rouge à l'endroit de la serrure. Les coffres étaient plus ou moins grands selon la richesse du "novi", car il fallait l'offrir plein à sa belle ... J'ai vu de lourds coffres de châtaigniers avec à la base des trous carrés permettant de passer des brancards pour pouvoir les porter à dos d'homme. Il y avait chez nous beaucoup de coffres à grain qui ont souvent servi jusqu'à la 2^e guerre, coffres en sapin la plupart du temps en planches épaisses sans ornement, de 1,20 m de haut, 1,50, 1,80 et même 2 m de long, et environ 80 cm de large. Ces coffres étaient posés au "plan" et contenaient la réserve de grain de la maison à l'abri des souris.

- Le coffre à sel faisant office de siège, que l'on plaçait au dedans de la cheminée pour tenir le sel au sec. On en trouvait dans toute maison importante, on en retrouve peu actuellement pour une raison technique : le sel ayant prématurément pourri le bois, les coffres à sel hors d'usage ont été détruits.

La boîte à sel avec un couvercle incliné était pendue contre le mur de la cheminée. Elle contenait du sel fin pour saler la nourriture pendant la préparation des repas.

La farinière était une petite boîte avec la partie avant qui coulissait ; elle servait à fariner les poissons. Son usage vient de Provence, mais on en trouve dans toute la région rhodanienne.

2°/ L'armoire

Il y a deux types d'armoire bien différents en Ardèche.

- L'armoire de montagne, ou l'armoire-coffre, elle est souvent en châtaignier, mais les côtés et le fond du meuble sont en grosses planches, rabotées sans emblavement, le plus souvent clouées de quatre clous de fer forgé. Seule la façade présente quelque décor. La partie basse a un large panneau comme un coffre et servait à tenir du grain. La partie haute était la garde-robe. Ce genre d'armoire typiquement paysanne ne sont jamais très hautes ni très larges. Par contre, beaucoup sont profondes ; elles sont toujours

très lourdes ; le type est le modèle EMT 97 du livre, p. 75.

- L'armoire style Louis XV : son usage et surtout son modèle sont venus de la ville. L'influence de la Provence et du Languedoc se sent dans des décors (croix de Malte, soupière). Le décor d'étoile est plus cévenol. Certaines sont assez simples ; certaines au contraire sont très riches et très ornées. C'était souvent le plus précieux meuble de la maison, et la fierté de la maîtresse de maison que d'avoir une belle garde-robe bien pleine de beau linge. Il est à noter que les trois tiroirs n'apparaissent qu'au XIX^e siècle, et deviennent alors traditionnels. On fabriquera de ces armoires pendant tout le siècle, et jusqu'à 1914.

- L'armoire de cuisine, autre armoire que l'on trouvait couramment dans la vallée de l'Eyrieux et qui servait de placard à vaisselle et à provisions, et qui remplaçait le buffet de cuisine. L'usage de commander au menuisier une armoire de cuisine s'est maintenu jusqu'aux années 1930. Je connais encore des gens vivant actuellement qui ont fait faire une de ces armoires lors de leur mariage dans les années 1920-30. Cette armoire est quelquefois en noyer ou en châtaignier, mais le plus souvent en pin ou sapin. Elle était cirée, ou bien souvent peinte en couleurs. Les portes étaient parfois à panneaux pleins, et parfois les panneaux du haut étaient remplacés par des vitres.

3^o/ Le buffet

- Le buffet à un corps bas avec ou sans tiroir de style Louis XV ou XIX^e était assez répandu dans la vallée de l'Eyrieux, à noter : la fermeture par un taquet de bois tournant sur un axe. C'était un meuble assez rustique, bien que beaucoup soient en noyer.

- Le buffet à deux corps et tiroir style Louis XIII souvent à pointe de diamant avec de belles moulures était un meuble riche que l'on trouvait dans les maisons aisées et les gentilhommières. J'en ai vu quelques exemplaires dans la vallée de l'Eyrieux dans des familles aisées. On appelait souvent ce meuble le "cabinet".

- Le buffet bas à 3 ou 4 portes appelé dans le Midi "enfilade" est un meuble des régions méridionales de l'Ardèche.

- Le petit buffet bas à une porte avec ou sans tiroir appelé à tort "confiturier" (car en réalité c'était le placard à fromage) se trouve dans les régions de petit élevage de chèvres.

- Le buffet haut à deux corps souvent encastré dans le mur est un meuble plus particulier à la montagne. Beaucoup sont très anciens certaines façades sont très sculptées. Certains de ces buffets étaient des meubles de sacristie.

- Le buffet à haut vitré était à deux corps dans le bas avec 2 portes et 2 ou 3 tiroirs, et avait 2 ou 3 portes à vitres dans le haut. Ce buffet apparut sous Louis-Philippe et se fabriqua jusqu'à la guerre de 1940. Certains sont très beaux, et de proportion énorme ; j'en, ai vu de plus de 2 m de long et 3 m de haut. D'autres ont des proportions plus modestes. J'ai remarqué que dans notre pays les maisons riches sont souvent hautes de plafond et ont de vastes pièces. Au contraire, la maison modeste a un plafond bas et des pièces exigües. Je connais entre autres plusieurs maisons de la vallée de l'Eyrieux dont les cuisines sont à voûte d'arête comme des chapelles d'église, et de ce fait de grande dimension.

4^o/ Le vaisselier, appelé dressoir, est un meuble traditionnel des maisons ardéchoises, orgueil de la famille où on exposait bien en évidence ce que l'on avait de plus riche et de plus beau comme vaisselle. La fortune d'une famille pouvait se mesurer à l'abondance de son dressoir. Certains avaient un tiroir à secret sur le côté, où on pouvait serrer l'argent de la maison. Ils sont devenus rares maintenant, car souvent à partir du milieu du XIX^e siècle, ils étaient remplacés par des buffets vitrés. (voir supra). (certains intérieurs disposent de superbes vaisseliers de pierre, qui ne font pas exactement partie du mobilier, N.D.L.R.).

5°/ L'horloge

Des horloges très anciennes sont rares surtout de nos jours car elles ont été très recherchées par des amateurs venus des villes. On rencontre fort rarement des horloges XVIII^e siècle et encore moins d'horloges à une seule aiguille, car de nos jours elles ont une grande valeur.

Par contre, on voit encore dans beaucoup de maisons des "comtoises" XIX^e dont beaucoup sont de la fin du siècle, ou encore du début de celui-ci. Bien que les assiettes (cadran) soient marquées au nom du fabricant du village, celui-ci recevait les pièces d'horlogerie et faisait chez lui le montage des mouvements ; c'est le menuisier du village qui faisait la caisse à la demande du client, en noyer ou en sapin plus ou moins ouvragés selon la bourse de l'acquéreur. Il faut noter que les clinquants de cuivre qui encadrent le cadran proprement dit représentent selon les époques des fleurs de lys royales, le monogramme de l'Empereur entouré de trophées militaires, le coq Louis-philippard ou des scènes florales ou champêtres, ou même la Marianne républicaine à la poitrine opulente. Enfin, des caisses ventruées en sapin sont souvent peintes de personnages ou de fleurs, et de guirlandes. Il existe quelques comtoises avec, sur le balancier, des personnages animés par le mouvement de va-et-vient du régulateur mais elles sont rares.

6°/ La commode

Elle est rare chez nous, et le plus souvent, elle a été apportée de la ville. Mais j'ai connu quelques très belles commodes tombeau, ou en arbalète, de fabrication locale, mais souvent un peu lourdes de forme. La presque totalité des commodes XIX^e siècle sont de fabrication citadine.

On rencontre quelques secrétaires de style Premier Empire, à colonne pleine et bague de bronze, très beaux en général, mais dans des maisons de notables ou de hauts fonctionnaires. Ces meubles ont en général été apportés des grandes cités.

7°/ Le pétrin

On l'appelle aussi "maie", ou "maille" selon les endroits. C'est soit la table faisant usage de pétrin et trônant au milieu de la "salle", soit un pétrin plus petit posé devant la fenêtre et ayant la forme d'une auge, appelé "huche". La plupart sont en châtaignier dans la montagne ; dans la vallée rhodanienne, pays riche, ils sont en noyer. Les huches sont de forme trapézoïdales, alors que la maie ou maille est une caisse rectangulaire.

C'était un meuble très important parce que vital. Beaucoup de huches ont été détruites parce que du jour où elles n'ont plus servi à faire le pain, on les a mises à la cave pour servir de saloir pour des viandes de porc et qu'elles ont été rongées et pourries par le sel malheureusement.

Là aussi, selon la richesse du maître, les maies, huches ou pétrins sont plus ou moins décorées les plus beaux sont dans la vallée du Rhône.

8°/ La table

La table est un meuble assez rare dans les fermes jusqu'au milieu XIX^e siècle, car la maie sert de table au paysan. Par contre, chez des notables, on rencontre des tables à écrire d'époque Louis XIII ou Louis XIV, puis des tables de salon, à partir du milieu XIX^e siècle. La longue table de famille dite table de ferme devient courante elle ne sera remplacée qu'au début de notre siècle par des tables rondes ou ovales, à volets, pour des petits logements.

On doit noter que les tables de ferme ardéchoises ont souvent de grands et profonds tiroirs dans lesquels on plaçait la miche à pain et les fromages de chèvre.

9°/ Le lit

Les lits les plus anciens étaient les "chalits", lits qui pouvaient faire 2 à 3 m de large, couverts de paille. Toute la famille pouvait y coucher ; c'était le lit du Moyen-Age.

Les lits clos ou lits placards ont été beaucoup utilisés dans les pays froids de la montagne et sont encore utilisés dans quelques fermes des plateaux. Par contre, depuis l'Empire et la Restauration, les lits de bois, soit à rouleaux (plus récemment), soit à colonnes, les lits-bateaux, ou en chapeaux de gendarme, sont très courants, même, à l'heure actuelle, des personnes âgées ont encore de ces lits.

10°/ Les berceaux

Rien de bien spécial à la région on rencontre le berceau tressé en osier qui est de tous les temps. Le berceau bas à patin incurvé en bois plein ou à barreau tourné et surmonté d'un cercle en bois de châtaignier pour soutenir la moustiquaire est fréquent.

Le "bene", berceau de grande taille monté sur de hauts pieds généralement à barreau, les pieds montés sur des patins incurvés, se mettait à côté du lit des parents, et la mère le faisait balancer à l'aide d'une ficelle. Le "bene" avait souvent un cercle et un col de cygne pour soutenir la moustiquaire.

11°/ Les sièges

Les sièges principaux sont les bancs, parfois simples troncs d'arbre fendus plantés de quatre pieds. Les chaises de paille sont souvent fabriquées par le paysan lui-même le soir à la veillée.

Le fauteuil de paille souvent acheté lors d'une foire ou à un marchand ambulancier était réservé à l'ancien, au "grand". Les cathédres les archebancs, meubles de seigneur, de magistrat, sont rares. Il y en a un célèbre à Chalencon.

(Fait par Serge Mignard, qui a été "bien peu à l'école dans sa jeunesse", et qui a appris cela "à l'expérience de la vie, en courant les routes comme les colporteurs des anciens temps, où flottaient les fleurs de lys sur notre belle province de Vivarès).

STAGNATIONS ET CROISSANCE, LE VIVARAIS AUX XVII^e-XVIII^e siècles

Alain MOLINIER

Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Jean Touzot libraire-éditeur. Prix : 390 F

Voici donc enfin l'immense thèse d'Alain Molinier, écrite voici une dizaine d'années, et dont nous n'espérons plus la parution. Je dis bien parution : le terme de publication paraît bien excessif pour une édition aussi confidentielle, et à un tel prix. Quand donc admettra-t-on qu'il existe, même en "province", un public cultivé, prêt à s'intéresser à des ouvrages scientifiques, à condition d'abord qu'on les lui présente ? Cette clientèle plus nombreuse ferait assurément baisser les prix et augmenter les tirages.

On est là, sans aucun doute en présence de l'un des livres les plus importants publiés sur le Vivarais. Si je devais, sur une île déserte, n'emporter que trois ou quatre livres sur le cher pays, je pense que celui d'Alain Molinier serait du nombre. Les autres ? Peut-être Bozon, par tendresse, Massot, par plaisir, et l'un des Charrié, parce que je n'ai jamais encore réussi à lire Charrié en commençant par le début et en finissant par la fin. Je vais, je viens, je tourne, je vole, je virevolte dans ses livres, je ne m'en lasse pas, et j'y reviens toujours.

A mon avis, c'est l'usage qu'il convient de faire du livre d'Alain Molinier. On est en présence d'une moisson énorme de faits, de chiffres, de statistiques, dont une lecture suivie ne peut épuiser la richesse en une fois.

Il ne faut surtout pas juger le livre en fonction de son plan insertion dans l'espace, ou plutôt les espaces, structures économiques et sociales, histoire démographique, esquisse anthroposociologique, c'est à dire étude de la vie du corps dans cette société rurale vivaroise. Un tel plan conduit à privilégier les permanences au détriment des mutations, à voir davantage ce qui dure que ce qui change. C'est un choix, sur deux siècles d'histoire, même d'histoire rurale, ce n'est pas le mien.

[suite de STAGNATIONS ET CROISSANCE]

Ce qui m'importe, dans l'histoire, c'est ce qui est éphémère, transitoire, passager, "évènementiel" (et il y a des évènements qui peuvent durer des millénaires, tout dépend du regard de l'historien). En d'autres termes, ce qui m'importe, c'est la compréhension du temps qui passe, nous ne manquons pas de spécialistes de l'éternité.

Le livre vaut mieux que son plan mais il vaut aussi mieux que son titre. L'histoire rurale de la période moderne n'est certes que ponctuellement et brièvement, l'histoire d'une croissance. Mais elle n'est pas davantage celle d'une stagnation : même sans bénéfique démographique ou économique, il y a un constant renouvellement des réponses apportées aux défis relevés par les communautés confrontées aux circonstances, permanentes ou non. Ces existences cycliques ne changent pas de problèmes. Mais elles changent de solution, et cela ne s'appelle pas stagner.

Enfin, bien des grilles de lecture peuvent apparaître aujourd'hui bien désuètes. Est-il bien raisonnable de chercher un secteur tertiaire au XVIII^e siècle, alors que sociologues et économistes de 1985 s'accordent pour souligner l'insuffisance d'une telle notion, même pour le monde où nous vivons ?

Voilà bien des critiques, dirait-on. Certes, je les formule respectueusement, mais fermement. Je suis d'ailleurs convaincu que, s'il écrivait en 1985, l'auteur rédigerait son livre d'une façon différente. On sent que la problématique, l'écriture même, datent de l'époque de la croissance économique. Au temps de la crise, on n'accorde plus un tel crédit aux concepts qui permettent d'appréhender une société en enjambant des siècles. On est plus humble devant les gens et les faits du temps passé pour reprendre un illustre exemple, on passe des "Paysans de Languedoc" à "Montaillou, village occitan"... C'est qu'on ne cherche plus dans l'étude du passé la confirmation ou l'infirmité de sa lecture du monde, au contraire, en face de la déconfiture de nos théories et parfois de nos idéaux, nous cherchons, auprès des hommes du passé, une nouvelle façon d'aborder, voire de résoudre, les problèmes du présent.

J'attends avec une totale confiance, chez Alain Molinier, la même évolution que chez son maître Leroy-Ladurie. A quand une étude, anthropologique, ou historique, ou les deux, d'un village du Vivarais au XVIII^e siècle. Toute la place qui convient serait faite alors, n'en doutons pas, aux "évènements" : pestes, famines, mortalités diverses, guerres et révoltes, mais aussi introduction de cultures nouvelles, nouvelles techniques du travail agricole, expansion de la sériciculture, recul des persécutions religieuses, progrès de l'instruction. Bien entendu, Alain Molinier parle de tout cela ; mais dans un ordre tel qu'on ne peut guère en voir l'harmonisation, l'imbrication ; dans un ordre tel qu'on ne peut guère rejoindre derrière les mots et les chiffres, les inquiétudes, les espoirs d'un autre siècle, bref la palpitation de l'humain. On n'est plus au temps où Michel Foucault disait que l'homme s'effaçait du champ des sciences humaines, "comme aux rivages de la mer un visage de sable".

Comme l'énorme travail de Molinier aurait été plus apprécié, et plus utile, si nous l'avions connu quand il a été fait, voici dix ans. L'historiographie, elle aussi, fait partie de l'Histoire.

Michel RIOU

PS. Molinier rend un hommage bien mérité au beau travail de Daniel Lombard sur Montpezat, encore inédit, mais déposé aux Archives de l'Ardèche. Il cite d'abondance la "Revue du Vivarais" (d'avant 1976), fournit un abondant "Index", et pas moins de 145 tableaux. On regrette évidemment l'absence des travaux récents, ceux de Marie-Hélène Reynaud ou de Michel Carlat par exemple.

On peut commander l'ouvrage de Molinier auprès des libraires qui diffusent nos publications. Citons la librairie de la Fontaine, la librairie Fouard, la librairie "l'Encre Bleue" à Privas ; à Aubenas, les librairies Chaix, Marquand et Ladet ; à Valence, la librairie "Notre-Temps", à Chomérac, "le Mille Feuilles", devenu "A la Page", à Annonay, les librairies Quislier, Conduché et Rose ; la librairie Vandromme aux Vans. Mais cette liste n'a rien d'exhaustif, bien entendu.

**CUEILLIR LA MONTAGNE, PLANTES,
FLEURS, CHAMPIGNONS EN GEVAUDAN
AUVERGNE ET LIMOUSIN**

Raphaël LARRERE, Martin de la SOUDIERE

Ed. la Manufacture, Lyon, 1985, 253 p. 120 f

J'aime à courir la campagne, quelle que soit la saison et le temps. Mes promenades ne sont pas qu'un agréable moyen de méditer sur mes divers projets. Tous les jours, mon oeil furete dans les talus à la recherche d'une trouvaille quasi-miraculeuse, à ramener à la maison. Il faut avant tout qu'elle soit utile : des babets pour le feu, des herbes aromatiques et culinaires, voire un simple bouquet de fleurs, aussi bien que le crottin de cheval, ramassé respectueusement pour mes rosiers. Bien sur, les champignons et les fruits sauvages représentent le sommet de la hiérarchie de mes glanes !

"Cueillir la montagne" n'est pas un livre-guide pour des ramasseurs incorruptibles comme moi. Il va bien au delà ; un chercheur du C.N.R.S. et un autre de l'I.N.R.A. ont étudié les pratiques et les objectifs de la récolte des plantes, fleurs, fruits et champignons qui croissent spontanément .

Comment s'organise la cueillette, comment se vit-elle, comment se privatise-t-elle ? Cette pratique est une activité constante pour les paysans parce qu'elle est un salaire d'appoint envisageable selon l'abondance, prodigué par une campagne non cultivée, comme une manne céleste.

Des rivalités, des conflits d'usages apparaissent à partir du moment où la part économique devient plus importante que celle qui allie ballade et récolte joyeuse. L'étranger, l'urbain est vu différemment selon les cas, mais en général, les chômeurs, les retraités et les congélateurs sont les principaux ennemis du paysan, pour qui la récolte représente parfois une part non négligeable de son budget.

L'étude est passionnante, c'est montrer le paysan autrement que sur son tracteur, soucieux des prix européens et qui prend ici du plaisir à vivre "à la campagne" et qui l'exprime. C'est montrer aussi qu'un avenir agricole évolue (La cueillette systématique est récente) et que la campagne n'est pas qu'un dépotoir de traditions. Des études de rentabilité et d'aménagement sont en marche. L'idée de planter des jeunes chênes nés dans des laboratoires pour stimuler leurs propriétés mycophiles, s'incruste de plus en plus. Et pourquoi ne pas imaginer un jour nos champs couverts de marjolaine et de serpolet semi-cultivés pour les sauver de la ruine des bourdigas

L.C.

Revue du Vivarais : Juillet - Septembre 1985

Il n'est pas nécessaire de présenter la Revue du Vivarais, elle a depuis bien longtemps acquis sa réputation de publication sérieuse et fiable. Le dernier numéro nous livre six articles qui nous font découvrir des points précis de notre histoire

- Une paroisse oubliée : Saint Jean de Pourcharesse par Joseph Jouffre,
- Les missions des Capucins provençaux en milieu protestant au début du XVII^e siècle par Pierre Dubois,
- Le retour d'un ardéchois émigré en Pologne Auguste Tardy de Montravel, par Jean Escande,
- L'ascendance maternelle de François Athanase Charette de la Contrie, général Vendéen par G. Paysan,
- Anne de France, Dame de Beaujeu et d'Annonay par Maurice Frappa,
- Des kilomètres à pied, ça use... un Ardéchois (1914-1919) par Christian Laganier.

Il convient de signaler également la très précise recension de l'ouvrage d'Alain Molinier signée par Jacqueline Roux.

M.H.R.

LA MEMOIRE DU SAVEL,
1000 ans D'HISTOIRE DE LAMASTRE
ET DES LAMASTROIS

Paul BOUIT

in 8, broché, 222 p. chez l'auteur LAMASTRE

Il appartient aux Lamastrois de dire si le livre de Paul BOUIT répond à leur attente et leur apporte -but premier de toute monographie locale- une meilleure connaissance de leur environnement historique et socio-culturel. Les adhérents de Mémoires d'Ardèche, sans attache particulière avec la cité des bords du Doux, prendront à la lecture de cette "Mémoire du Savel" le plaisir que procure tout ouvrage solidement étayé de documents bien choisis et parfois pittoresques. Paul Bouit a longuement exploré les délibérations municipales, les archives de l'Ardèche et celles des départements limitrophes. Sans oublier les registres notariaux, riches d'inédits probablement plus authentiques que les arrêtés officiels (il y a même relevé une recette de 1661, contre le "nouement d'aiguillette" !) Cette abondante moisson se retrouve dans des chapitres thématiques : les rapports des Lamastrois avec la rivière du Doux, la scolarisation, la construction de la ligne C.F.D. et son trafic marchandises, les violences, les marchés et les mercuriales, l'inventaire des activités économiques au fil des siècles et jusqu'aux dernières décennies. Elle nourrit aussi les récits consacrés à l'évènementiel : rivalité dès le Moyen-Age de trois fiefs sur un même territoire limité (Deux d'entre-eux - Retourtour et la Mastre autour du vieux quartier du Savel, sont des seigneuries civiles : le troisième - Macheville - relève des autorités religieuses : Bénédictins de Saint-Chaffre puis Jésuites du Puy) ; violence des guerres de religion qui dure bien au delà de la Révocation et dont les événements révolutionnaires se font l'écho, dissensions dans une commune (constituée seulement en 1790) entre deux communautés religieuses, catholique et protestante,

beaucoup trop voisines en effectifs pour qu'il n'y ait pas source de tensions. Au passage, l'auteur salue, par quelques notes biographiques, les célébrités lamastroises : le médecin Sabarot, les Boissy d'Anglas, Riffard Saint-Martin, Les Seignobos, Désiré Bancel, et ce Combelle, volontaire de 93, qui deviendra général et baron d'Empire, et qui reste pourtant bien ignoré des historiens ardéchois. Il conclut son ouvrage en recueillant, sur la période 1939-1945, les témoignages des acteurs survivants de la Résistance et de la Libération.

L'ouvrage met l'accent sur les périodes de conflit et se situe ainsi à l'opposé d'une "longue durée", figée dans l'image d'un "bon vieux temps" mythique et que la violence de certains épisodes contredit. Il est regrettable que la présentation matérielle de l'ouvrage -notamment par un choix discutable et inhabituel des caractères d'imprimerie (pourquoi cette inversion dans l'utilisation des caractères gras et des italiques ?) -ne mettent pas mieux en valeur la précieuse collecte de documents, dont les chercheurs tireront -je n'en doute pas - grand profit.

M.B.

"SUR L'ANTIQUITE DU PLATEAUARDECHOIS

Jean-Marc GARDES

Notes et documents. Préface de Régis Sahuc

Toulouse 1985 - 60 F

*"C'était le pays des anges sauvages
Ceux qui n'avaient pu se nourrir d'amour,
Comme toutes les bêtes de passage
Ils suivaient les vents qui changeaient toujours..."*

C'est de Patrice de la Tour du Pin, et c'est cité par Sahuc dans la préface. Dure vie que celle de nos ancêtres. Dure existence aussi que celle de leurs dieux. Le plateau et les chemins qui y mènent n'ont pas toujours été le "pays des saints". Les dieux du paganisme y furent jadis honorés. Le christianisme n'a fait, bien souvent, que baptiser, au sens fort du terme, des cultes qui étaient ceux des quatre éléments : l'eau, la terre, l'air, le feu. Ainsi, nombre de cultes rendus à la Sainte Vierge n'ont fait que christianiser de très anciens cultes rendus à des sources fécondantes, symbole de fertilité. Les "Matres" de Mayres donnèrent leur nom au lieu, mais elles sont loin d'être les seules.

Ici, Jean-Marc GARDES rassemble les études, et les souvenirs, relatifs au lieu de Sainte-Abeille, près de la côte du Pal. Suivant d'anciennes études, comme celles de Jean de la Laurencie, GARDES voit dans ce site, où des cultes antiques sont attestés, l'un des points où nos lointains ancêtres rendaient un culte à Baal, ou Belenos, dieu de la lumière. On me permettra d'être sceptique. Les objets retrouvés, au contraire, me paraissent évoquer le culte de Cybèle, si fréquemment attesté dans la vallée du Rhône aux II^e et III^e siècle après J.C.

C'est l'occasion de rappeler une bonne fois que les Gaulois, ou Celtes, n'ont laissé aucun texte. Leur vie, leurs croyances, ne nous sont connues que par leurs ennemis et partenaires, Romains et Grecs. La plus grande prudence est donc de rigueur pour tout ce qui concerne ces lointaines époques.

Et si vous voulez en savoir plus sur Sainte-Abeille, il ne vous reste plus qu'à commander le livre à J.M. GARDES, la Pastourelle, à Privas, contre 60 F en chèque. On le trouve aussi dans toutes les bonnes librairies régionales.

M.R.

Quelques réflexions à propos de Sainte Abeille. Je me permets de mettre en garde les chercheurs qui s'emballent trop vite sur la présence de cultes divers à partir d'étymologies et d'analogies trop faciles ... Surtout lorsqu'un amalgame de leurs fonctions est difficile à réaliser.

Si la superposition de divinités, il doit y avoir, celle de Bélisama la "très brillante", tutrice du feu peut éventuellement s'associer à un culte ultérieur de Cybèle, lequel fréquent en vallée du Rhône est tout à fait envisageable, vus les restes.

Quelques ouvrages permettent de faire une mise au point, en particulier :

- Paul Marie Duval : Les dieux de La Gaule, Payot, 1976.

- Joseph Vendryes : La religion des Celtes, Paris, 1948.

- Jan de Vries : La religion des Celtes, Payot, 1963.

Sur le culte de Cybèle : H. Graillot : Le culte de Cybèle : mère des dieux. à Rome et dans l'empire romain : Paris, 1912.

- J.J. Hatt : Essai sur l'évolution de la religion gauloise, Revue des études anciennes, 67, 1965. Carte de répartition des lieux de ce culte, si je me souviens bien !

Sur Bélénos, un article de J. Gourvest Le culte de Bélénos en Provence occidentale et en Gaule, dans Ogam VI, 1954.

L.C.



Lifou Pacifique-Sud, Une chronique de la Nouvelle-Calédonie de 1876 à 1916, d'après la correspondance de Benjamin Goubin, missionnaire et ardéchois. Textes présentés et édités par Jean-Luc Chaulet, 237 p 67 francs.

On peut se le procurer en librairie ou auprès de J.L. Chaulet, Colombier le Cardinal, 07100 Annonay.

La Nouvelle-Calédonie est devenue un sujet d'actualité dont nous entretenons régulièrement les médias. Mais en Ardèche, on en parlait déjà, il y a un siècle. Jean-Luc Chaulet a retrouvé les lettres que, pendant quarante ans, Benjamin Goubin a envoyées à sa famille. Il est né à Peyraud où ses parents étaient agriculteurs adulte, il devient prêtre et décide de partir comme missionnaire en Nouvelle-Calédonie. Il ne rompt pas pour autant les liens avec sa terre natale ; il écrit à ses soeurs, à son frère, des lettres savoureuses, où l'humour n'est pas absent, où le patois cotoie le dialecte calédonien. Il décrit le pays, les coutumes, les fêtes, mais aussi les cyclones, les difficultés de communiquer, les longs déplacements à travers la brousse. Sous sa plume, nous pénétrons à l'intérieur des terres, bien sûr, il ne cache pas ses préférences, les "naturels" même non convertis, lui sont plus sympatiques que les "hérétiques" (protestants). Benjamin Goubin s'est pris d'amitié pour les habitants de Lifou qu'il trouve, parfois moins sauvages que les Français. Aumonier du bagne de l'Île des Pins, parmi les condamnés, le Père Gaubin rencontre des Ardéchois, un de Sâtillieu (il intercède pour que sa famille l'accueille de nouveau), un prêtre dont la famille est de Roiffieux.

Ce témoignage est agréable à lire, J.L. Chaulet n'a pas cédé à la facilité de reproduire intégralement les lettres dans un ordre exclusivement chronologique, il les a classées par thèmes, notant chaque fois la date, ce qui permet de suivre l'évolution de la pensée de Benjamin Goubin.

M.H.R.

DEPORTES POUR LA FOI

Etienne SERRES

Première édition 1688, rééd. 1881, reprints 1985 chez Laffitte, Marseille, 168 pages, broché, à l'italienne, notes d'actualisation, carte, Paul DOMBRE, quelques illustrations, autour de 100 f).

Lorsque l'Edit de Fontainebleau en octobre 1685, signe la fin officielle du protestantisme, la foi réformée n'en est pas pour cela éteinte, et bien des N.C.; -ces "nouveaux convertis" par contrainte- relèvent la tête dès que les dragons ont quitté les environs. Le pouvoir envisage alors une politique de déportation des récalcitrants, vers les Antilles Françaises (l'"Amérique") ou le Canada on y expédie déjà les forçats de droit commun, trop affaiblis pour ramer sur les galères du Roi. Devant l'énormité de l'entreprise, Louvois opte pour une répression sélective. Le 19 novembre 1686, il écrit aux autorités du Languedoc : *"Il a paru extrêmement difficile de vider entièrement les peuples de plusieurs villages pour y en mettre d'autres à leur place... Il a fallu se réduire à choisir (...) ceux qui paraîtraient avoir plus de crédit, les plus capables de commander les séditions ... Deux vaisseaux que le Roi va faire armer à Marseille (seront) en état de les transporter dans les îles de l'Amérique et dans le Canada... Cet exemple fait sur cent ou cent cinquante habitants des Cévennes, purgera le pays des plus dangereux et imprimera une telle terreur aux autres qu'ils se contenteront mieux qu'ils ne l'ont fait par le passé ..."*

Ces opiniâtres -ceux qui malgré les dragonnades n'ont pas renié leur foi, ou ceux qui, ayant abjuré, se sont vite repris- comptent dans leurs rangs deux Vivarois de Villeneuve de Berg : le négociant Jean CROZIER et le "bourgeois" Charles JEUNE. De cette lignée des Jeune, notaires, avocats, présents dans la Bastide royale dès le XV^e, et qui donnera au XVIII^e un avocat entretenant une opposition de type légaliste face à la justice royale, puis un délégué aux Etats du Vivarais en mars 89, enfin deux volontaires de la première République dont l'un sera tué, Général, en Hollande et l'autre, Général, également, à St Jean d'Acree, aux côtés de Bonaparte).

[Suite "DEPORTES POUR LA FOI"]

Présent également, Etienne SERRES (aucune parenté avec l'agronome Ville-neuvois) un receveur des tailles de Montpellier, qui va se faire le mémorialiste du premier convoi de déportés à destination des Antilles (il y aura d'autres convois, dont, semble-t-il, on aura quelque peu adouci le sort. Au total ; un millier de "déportés de la Foi"). Emprisonné à Montpellier, puis à Aigues Mortes, où il retrouve Charles Jeune qu'il ne quittera plus et pour lequel il éprouve une grande estime, qu'il cite souvent, dont il parle longuement (d'où l'intérêt pour nous du récit du Montpelliérain), SERRES quittera Marseille le 8 mars 1687, sur un méchant navire (nommé pourtant "Notre Dame de Bonne Espérance" !), en compagnie de 100 forçats, criminels "papistes", de 100 galériens de la Foi calvinistes venus de tout le sud-est (35 femmes et 70 hommes), sous la conduite de 35 hommes d'équipage et la surveillance de 23 soldats.

Conditions de vie analogues à celles qu'on connaît des navires négriers, surveillance brutale, nourriture insuffisante et médiocre, tempêtes et intempéries, maladies non soignées, sans que cesse le harcèlement des religieux embarqués pour obtenir une ultime abjuration, les prisonniers connaissent des difficultés qui les déciment, une traversée meurtrière qui se termine dans la nuit du 19 mai par un naufrage sur des rochers à quelques lieues des côtes de la Martinique.

[Une note de bas de page confirme le jugement de Serres, qui pense que le naufrage n'a pas été fortuit le capitaine qui, lui, se sauvera sur une chaloupe, ne reviendra pas au secours des naufragés, ne sera pas poursuivi alors qu'il "avait assuré plusieurs marchandises qu'il n'avait point dans son "navire)". Pour SERRES, JEUNE et leurs compagnons, c'est une nuit d'épouvante dont ne réchapperont que 5 femmes, les autres ayant été noyées, toujours enchaînées, dans la chambre qui leur servait de prison ; et 37 hommes, le Villeneuve CROZIER étant parmi les victimes.

Nuit d'épreuve qui conforte, dans leur foi respective, les uns... et les autres ! SERRES se retrouve en compagnie de l'aumônier du convoi, accroché au mât du navire, surnageant difficilement ; et chacun essaie en vain ! - de convaincre l'autre que l'heure de penser au Salut étant imminente, il convient de choisir la seule "bonne" religion.

Recueillis sur des canots par des noirs, les naufragés, malades et démunis de tout, sauf de quelques pièces d'or qui se révéleront fort utiles, dressent l'état des survivants (on le lira en annexe du livre) avant de retrouver la sévérité des lois du royaume de France sous le Tropique. Ils constatent alors que *"les sauvages ont un coeur plus humain que nos Français. leur main est moins cruelle que celle de nos persécuteurs...ils gardent mieux le droit des gens ... ils sont hospitaliers aux malheureux, donnent asile aux étrangers"*. Les brimades seront telles que SERRES va signer une renonciation, geste dont il se repentira vite et qu'il n'aura cessé de réparer par une confession publique. Il la fera plus tard, devant un pasteur français installé sur l'île danoise de St Thomas.

A travers l'île inhospitalière, les déportés essaient de survivre et de gagner des îlots où ils rencontreront des coréligionnaires. Un "capitaine hollandais", bon protestant" de Horn, près d'Amsterdam, acceptera SERRES à son bord et, après plusieurs escales -notamment à Curaçao, le débarquera en Hollande. De leur côté, Charles JEUNE et le confesseur GUIRAUD réussiront à gagner l'île St Christophe et à rejoindre aussi Embde en Hollande le 2 Avril 1688 sur un navire brandebourgeois. GUIRAUD s'établira chirurgien à La Haye et JEUNE pourra enfin soigner sa jambe ébouillantée par les dragons, à Groningue, la Hollande se révélant un paradis pour les "vrais chrétiens".

Sitôt débarqué, Etienne SERRES s'emploie à rédiger le récit de ces temps de misère, avec une évidente volonté édifiante, ce qui nous vaut

...

...

[suite et fin de DEPORTES POUR LA FOI]

entre autres un très précis témoignage sur la conduite des dragons à Villeneuve (récit que j'ai utilisé dans le numéro spécial de la Revue de VDB "Grandes Heures" page 162). Présenté sous la forme de quatre lettres, dont le style est d'une remarquable tenue, l'ouvrage paraît, dès 1688, chez Paul Marret à Amsterdam. Oublié, absent à la B.N., il va connaître une deuxième édition en 1881, à la "Librairie évangélique", Paris, avec une présentation de Matthieu Lelièvre. C'est cette deuxième édition augmentée de pièces complémentaires qui paraît cette année en reprints. Paul DOMBRE, dans ses notes nombreuses et précises, confirme la valeur historique de ce témoignage, recoupé par d'autres récits de survivants.

Hélas ! Est-ce par économie - ou parce qu'elle manquerait d'intérêt ? - une des pièces annexes, l'appendice consacré à "Charles Le JEUNE, Vivarois" fait partie de trois pièces qu'on n'a pas jugé bon de reproduire ! S'étonnera-t-on que nous en fassions vivement le reproche aux éditions Laffitte...

M.B.

LES MOULINS A PAPIER D'ANNONAY

A L'ERE PRE-INDUSTRIELLE,

LES MONTGOLFIER ET VIDALON

Marie-Hélène REYNAUD

éd. du Vivarais. Annonay - 120 F

Cette année a paru une grande quantité de livres parlant de l'Ardèche et de son ancien temps, mais j'ai retenu en particulier "Les moulins à papier d'Annonay à l'ère pré-industrielle" de M.H. Reynaud, qui viennent d'être réédités. Publiée en 1981, cette thèse de doctorat avait été très vite épuisée. Les éditions du Vivarais ont effectué un nouveau tirage. Ce livre est le fruit d'une longue et fastidieuse recherche, à travers cet ouvrage, on découvre tous les stades par où passe cette industrie du papier, que ce soit au point de vue technique, commercial et de celui de l'organisation communautaire de la manufacture. De nombreuses pages sont consacrées à la biographie des Montgolfier.

Un ouvrage qui demande à être lu et à être largement diffusé et qui a fait l'objet d'une causerie à l'église de Niègle en août 1985, permettant de mieux connaître le patrimoine de l'Ardèche et ses attraits touristiques et culturels

G.D.

CHARLES DE LA FONT DE SAVINE, 1742-1814, évêque de Vivier, 1778-1805

Pierre SOUCHE

(chez l'auteur, à l'Evêché de Viviers, contre 80 F en chèque)

Voici donc un livre sur le plus célèbre des évêques de Viviers. Nous le devons à l'abbé Souche, mais aussi, comme l'avant-propos nous l'indique, à l'abbé Breysse, dont beaucoup ont conservé un souvenir ému. Il m'avait accueilli, un jour des années 70, où je m'intéressais aux archives du diocèse. J'ignorais tout de ses recherches. Il faut donc remercier l'abbé Souche de nous les livrer aujourd'hui.

Naturellement, chacun se souviendra à propos de ce livre de celui de Brugal, réédité en 1977, on se souviendra aussi de celui de Jean Messié, introuvable dans le commerce, mais que les bonnes bibliothèques ont conservé.

Je retiens surtout du livre de l'abbé Souche un portrait assez neuf de cet étrange évêque, qui fut peut-être, d'abord et avant tout, un disciple de Jean-Jacques Rousseau. "Vox populi, vox déi..." "Charles de Lafont de Savine ne vit nul scandale à l'élection des curés et des évêques par le peuple, même non croyant. On est en présence d'une sorte de gallicanisme radical, refusant toute intervention pontificale dans la transmission des pouvoirs spirituels.

On est donc là au coeur du problème qui agita le clergé de France à la fin du XVIII^e siècle. Dans sa grande majorité, il accepta la vente de ses biens, en échange d'une pension versée par l'Etat. Le serment de fidélité à la Constitution ne posait pas grand problème non plus ; il y a longtemps que l'Eglise sait rendre à César ce qui est à César. Le vrai problème était celui de la transmission des pouvoirs spirituels : le Saint-Esprit se manifestait-il par la volonté du peuple ? Savine répondit oui, la plupart des évêques, et le Pape Pie VI répondirent qu'il n'en était rien. Les autres évêques jureurs, comme Talleyrand, n'avaient assurément pas des motivations aussi nobles

...

[Suite et fin de "CHARLES DE LA FONT DE SAVINE,.."]

que Savine ... Il n'est certainement pas question de mettre en cause la sincérité de cet homme, quelle que soit son originalité et même sa solitude.

L'abbé Souche nous présente donc cet évêque singulier sous un jour nouveau, et on ne peut trop l'en remercier. Cependant, quelques questions me sont venues à l'esprit, notamment par rapport au livre de Jacqueline Chaumié, sur "le Réseau d'Antraigues et la contre-révolution" paru en 1965 aux éditions Plon, et aussi par rapport aux recherches de Serge Dahoui sur "le cardinal de Bernis, ou la royauté du charme".

Quels ont été les rapports de Savine avec celui qui était, jusqu'en 1794, ambassadeur de France auprès du Vatican ? Quels ont été les rapports de Savigne avec le compte d'Antraigues, ou avec les conjurés de Jalès ? Qu'a-t-il pensé du décret qui lui confiait cette embarrassante partie du diocèse d'Uzès ? Quels ont été, surtout, ses rapports avec l'abbé de Pampelonne, son vicaire général, que Jacqueline Chaumié nous présente comme l'un des responsables parisiens des relations des Jacobins avec le Vivarais ?

On le voit, le livre de Pierre Souche ne répond pas à toutes les questions. Il est plutôt une incitation à des recherches plus complètes, à mener assurément dans des dépôts lointains. Les Archives nationales, peut-être ; mais sans doute aussi la Bibliothèque Vaticane, ou encore les archives d'Espagne, si habilement exploitées par Jacqueline Chaumié.

Il faut en tout cas remercier Pierre Souche d'avoir remis en pleine lumière ces intéressantes questions.

M.R.

VISITES A TRAVERS LE PATRIMOINE

ARDECHOIS

François MALARTRE, Michel CARLAT

Ed. Société de Sauvegarde - Privas - 1985 - Ill. 390p. 120

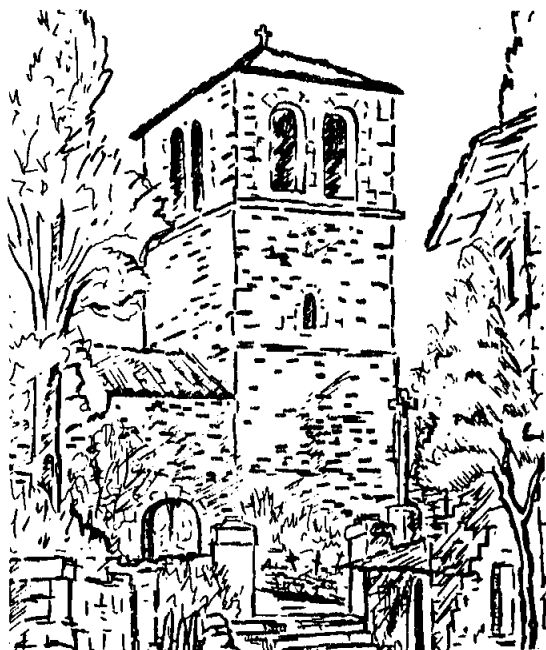
Les comptes rendus des visites de la "Société de Sauvegarde des Monuments Anciens de l'Ardèche" ont été réunis par François Malartre dans un ouvrage qui a paru sous le titre de "Visites à travers le Patrimoine ardéchois" c'est illustré par Michel Carlat.

Les notices sont judicieusement classées par arrondissement et ordre alphabétique. C'est donc, d'une consultation rapide et efficace. C'est le genre d'ouvrage qui doit être dans toutes les voitures ardéchoises et dans tous les sacs à dos de randonneurs le poussif guide Mchelin "Vallée du Rhône".

La rigueur de François Malartre qui date et qui classe les visites successives à un même monument, chronologiquement, nous permet de goûter aux vocabulaires et à l'idéologie propres à l'évolution de la perception du patrimoine architectural depuis les années 1955 -date de la fondation de la société de sauvegarde par Louis Bourbon-.

Ce qui m'a le plus passionné, c'est cette mine offerte aux chercheurs sur les mentalités, par F. Malartre qui a regroupé en un volume plus d'un quart de siècle de prose spécialisée.

Cet ouvrage, mieux que la boîte à gants de votre véhicule, mérite une place de choix chez le sociologue et l'historien d'art.



L.C.

CRUAS, une abbaye bénédictine en Vivarais

J. TARDIEU, E. LABROT, A. HULLOT, JJ SOUMILLE

III., éd. Candide Lavilledieu, 1985 - 180 p. 95 F

Enfin une monographie sur l'abbatiale de Cruas. Tout ce que l'on peut savoir sur l'un des plus beaux monuments de notre département est réuni par J. Tardieu, E. Labrot et A. Hullot. Une jolie présentation (papier Ingres, coquille d'oeuf), un format agréable (17 x 22 cm) satisferont les bibliophiles les plus difficiles. Bravo Candide !

L'histoire de l'abbatiale est complétée par une rigoureuse analyse archéologique et une présentation, à partir d'observations de miniatures anciennes des techniques médiévales de mise en oeuvre. C'est très intéressant tout comme ces quelques pages qui expliquent le vocabulaire de l'histoire d'architecture grâce à un index illustré. On apprend quelque chose !

Pourtant, j'ai bien ri surtout en lisant la bibliographie, car j'avais cru à une erreur, page 119. En voici la cause : "J'y ai appris que le directeur de l'U.E.R. des arts et archéologie de l'Université de Haute Bretagne à Rennes, Monsieur Xavier Barral i Altet s'était dématérialisé en deux entités. Réunifiez vite Messieurs X. Barral et I. Altet, car si cela n'est pas corrigé dans les futures rééditions, nos trois auteurs seront maudits par toute la Catalogne !

D'autre part, M. Reymondon, architecte du département, responsable des restaurations du siècle dernier, est un homme qu'en tant que dix-neuviémiste j'apprécie assez. Il ne faut point trop le dénigrer, j'espère qu'un jour ses actions seront reconnues, mais ... à chacun ses héros.

L.C.

VIE ET MORT DE L'ORDRE DU TEMPLE

A. Demurger

Paris, Seuil, 1985, 335 p. 120 F.

"Le temple alimente, avec les Cathares et Jeanne d'Arc, l'un des filons inépuisables de la pseudo-histoire, celle qui n'a pour but que d'offrir à des lecteurs avides leur ration de mystères et de secrets".

A. Demurger, lui, ne fait pas de pseudo-histoire. Il essaie de désembourser l'Ordre du Temple de la gangue, ésotérico-mystique que lui ont fabriqué des générations d'auteurs à sensation, et surtout, il ne s'arrête pas uniquement au célèbre procès des Templiers pour en extirper les conclusions nécessaires à l'éducation spirituelle de l'humanité tout entière !

A. Demurger fait de l'histoire, de la vraie. Il nous présente l'Ordre du Temple des origines à la dislocation, avec ces hommes au service du pape, qui n'en restent pas moins hommes, pleins de défauts et de contradictions.

La quête du royaume de Jérusalem et la possession des hauts-lieux de la chrétienté ne sont pas la quête du graal, c'est une réalité, un combat politique et économique, des compromissions avec l'infidèle, des haines et des désaccords entre chrétiens. Le procès de Molay ne devient plus qu'un triste événement de l'abolition de l'ordre et le témoignage ultime des contradictions propres à la communauté moribonde.

Voici donc, une version objective d'un grand mythe de notre civilisation. C'est une présentation des Templiers et de leurs actions en Europe et au Moyen-Orient qui intègre une multiplicité d'études comme celles de Daniel Le Bilevec, lequel a, je le rappelle, participé au deuxième colloque de MATP et nous avait alors présenté la commanderie de Jalès (Cf. les actes du colloque "Religion et société"). C'est un peu pour cette raison que je vous parle car au delà de l'ouvrage qui se lit comme une grande épopée, il y a matière pour le "non-initié en Templiers" d'approfondir ses connaissances grâce à une riche bibliographie thématique, des cartes, des plans, des chronologies et des généalogies.

L.C.

BULLETIN MUNICIPALE DU TEIL**de Juillet 1985 : "SPECIAL PATRIMOINE"**

Les bulletins municipaux, par les informations qu'ils donnent sur les règles administratives, la démographie, le P.O.S., la vie culturelle (et même par les panégyriques et les discours d'autosatisfaction des édiles) constitueront des matériaux de choix pour les historiens de demain. Le "SPECIAL PATRIMOINE, du TEIL D'ARDECHE" permet une découverte du passé de la ville. Saluons l'heureuse idée d'avoir offert aux spécialistes, chargés de l'Inventaire des richesses du canton de Viviers, tout un numéro de 16 pages de texte (21 x 29), illustrées de 15 photos ou plans. Marc PABOIS, Geneviève JOURDAN, Maryannick CHALABI et Marie-Reine CHARVOLIN, nous y présentent dans des textes d'une précision scientifique "la ville du Teil d'après le compoix de 1616 et son environnement rural, l'extension au XIX^e des habitations et des bâtiments industriels moulinage, briqueterie, usines de chaux, gare". Les photos sont réellement documentaires. Un numéro qui est distribué aux Teillois. Alors, si vous avez un cousin cheminot, retraité au Teil, demandez-lui de vous procurer ce tableau d'une ville dans son évolution.

UNE BONNE NOUVELLE

Dans la présentation de ce numéro, M. Marc PABOIS, Conservateur régional de l'inventaire, annonce que cet inventaire des richesses du canton de Viviers, avec ses 6 000 photographies, ses 800 dossiers d'architecture, ses 1500 notices de mobilier, va donner lieu "sous une forme condensée à une publication de 400 pages et 600 illustrations, co-éditée par le Ministère de la Culture et par l'Imprimerie nationale". Notre bulletin MATP -si on nous en informe à temps, se fera un plaisir d'annoncer la souscription ou la sortie des presses d'un tel ouvrage.

M.B.

ARDECHE, L'ART ET LA NATURE**DE SES 338 COMMUNES**

Michel de La Torre

Nathan éditeur

Ce petit guide vient de paraître sans tapage. C'est une brochure commode, peu coûteuse, qui présente pour chacune des communes du département, l'essentiel de son intérêt touristique, et quelques points de repère topographiques et historiques.

Il peut être très utile pour découvrir une partie inconnue du département, voire pour présenter l'Ardèche à des étrangers. Il m'a semblé qu'il devait beaucoup, y compris au point de vue typographique, à l'ouvrage de P. Charrié.

LITTÉRATURE REGIONALE

Suite à de nombreuses demandes, nous présentons ici de façon succincte les productions essentiellement littéraires, concernant l'Ardèche par leur sujet, leur auteur, ou leur lieu d'édition, dont nous avons eu connaissance. On s'excuse d'avance auprès de ceux que nous aurions oubliés.

Marcelle GAMBUS : un gros livre relié de toile noire, la Pensée Universelle éditeur, 1985. En vente chez l'auteur, 26170 - La Bégude de Mazenc. 76 f TTC. Un récit très agréable, qui raconte une jeunesse ardéchoise des années 30, dans la ville du Pouzin. A recommander à tous les amateurs de souvenirs un peu romancés et de style limpide et frais.

Pierre RABHI : Le Gardien du Feu, Editions de Candide, à Lavilledieu. Voici le deuxième livre de Pierre Rabhi. C'est une superbe évocation d'un Sahara majestueux, presque hiératique. Le lecteur sera pris par un rythme de grande symphonie, la beauté et la richesse des images. Un bien beau livre, pour rêver et méditer sur une civilisation et une culture récentes, mais à jamais disparues.

LES GEANTS DES CEVENNES

Gilbert VIEILLEROBE

éditions la Manufacture, rue de la Bombarde à Lyon 5^e

Une fable écologico-morale superbement illustrée, écrite en quatre-vingt heures dans un marathon d'écriture. Gilbert Vieilleroobe pourrait écrire de belles choses s'il en prenait le temps. A lire et à conserver peut-être plus pour la qualité de l'édition que pour le texte. Par ailleurs, cela peut servir de souvenir de la superbe exposition présentée cet été à Thines, avec des poèmes plastifiés flottant à tous les vents des Cévennes, et des documents ethnologiques ou botaniques. Tout l'ensemble est un bien beau travail, que le souffle des Cévennes habite et magnifie.

SOIREEES DANSANTES A L'ORPHELINAT

Roman, 142 pages - B. Barrault, Paris 1985

Le narrateur déclare d'entrée de jeu qu'il "est un homme que sa complexion et ses affinités incitent à se réserver pour la consolante", cette partie de certains jeux de boules réservée aux perdants. Son itinéraire le conduit de l'Ardèche, "désert chic en voie de surpopulation", à Paris. Dans un style pseudo-humoristique et caustique, il conte quelques aventures et mésaventures d'une carrière sans distinction particulière qu'il estime être celle d'une sorte de philosophe professionnel désenchanté. Il a néanmoins parfois une phrase heureuse "Il tomba quelques gouttes, pour finir. Le ciel eut un sanglot inachevé, comme un chagrin pas mûr". Mais sa lecture ne s'impose aucunement.

- Etty Durand : le tunnel de la grande aux loups. Les aventures d'Ange Pitelin, employé communal ardéchois. En vente chez l'auteur : La Laupi 07700 Bourg Saint Andéol - 80 F.

- Agapé : Tu crois que demain ?

"Ma rage est parfois telle que mes mains ne peuvent plus suivre ... et cette tristesse qui ne veut pas finir, et ces mots qui veulent être dits". éd. Candide Lavilledieu - 55 F.

- Louis Pize : Pages choisies

Une réédition des oeuvres essentielles du poète ardéchois. Volozan - Davézieux - 120 F.

NOUVELLES D'UN ETE**ARDECHOIS BIEN REMPLI ...**

Il faudrait plus d'un bulletin pour évoquer toutes les activités proches de nos centres d'intérêt, auxquelles les amis et adhérents ont participé cet été. Nous ne les connaissons pas toutes, et les oubliés voudront bien nous excuser des omissions que nous allons commettre.

Il y a eu ceux -éditeurs et auteurs- qui ont suivi la sortie des ouvrages dont nous parlons par ailleurs. Beaucoup se sont retrouvés au château de Craux, près d'Antraigues où l'équipe animée par René Quinon s'efforce de promouvoir un Festival de qualité et où le 11 Août était "Journée du Livre". Au fil des stands, nous y avons vu les libraires d'Aubenas (Chaix, Ladet, Marquand) regroupés derrière un stand commun et offrant la quasi totalité des productions de ces dernières années ; les poètes d'Arpo 12 et leurs poésies murales, les éditions du Reveil de Tournon et le pasteur MAYOR, Jean-François BLANC, le géographe et Alain HULLOT, Emile LABROT, Paul BOUIT ; les écrivains Marcelle GAMBUS, Etty DURAND, Colette BEAUFORT. MATP était présente avec Marie-Hélène REYNAUD, Pierre LADET, Maurice BOULLE et Michel RIOU. La foule était venue, surtout l'après-midi. On a vendu : les uns peu ; les autres, beaucoup. Mais cette journée a surtout été l'occasion de rencontres et d'échanges dans un cadre admirable : "Bis, monsieur QUINON" dont nous aurions bien aimé voir la pièce "Nuit claire", inspirée par la Révocation et dont on nous a dit grand bien.

Il y a eu ceux qui ont organisé des expositions pour une meilleure connaissance du patrimoine ardéchois ; la Maison Marie DURAND à Pranles sur la Révocation ; Jean-François BLANC sur les terrasses d'Ardèche avec le patronage du Crédit Agricole ; Martine ROBIN-DIERSE et ses amis de la Roche-haute à Balazuc (Cette année "l'enfance", après le "mariage"), les Pères AVENAS et EXTRAT, à Pont de Labeaume sur "Eglise d'hier et Eglise d'aujourd'hui" (certains documents mériteraient l'édition). Sans oublier l'exposition "Géants des Cévennes" Le châtaignier occupait la vallée de Thines.

Il y a eu ceux qui ont guidé des visites : Dominique DUPRAZ, à Villeneuve pour les Ardéchois de Paris, et la société de géologie derrière Georges NAUD, partout où un cailloux, ou un accident géologique présentent un intérêt.

DE MONTPEZAT AU SAHEL...LE TIERS-MONDE ET L'ARDECHE

Il y a eu ceux qui ont mis les vacances à profit pour s'enfermer aux Archives et y préparer des Mémoires universitaires (Laurence CHATONEY) les numéros à venir des revues ardéchoises (Le Fonds Vivarois, la Revue de Villeneuve) ou des ouvrages plus importants : Michel RIOU, Pierre LADET, Jean Jacques GAILLARD, Jacqueline ROUX... et d'autres ... se retrouveront au sommaire d'un gros ouvrage sur l'Ardèche qui paraîtra chez l'éditeur PRIVAT et dont le maître d'oeuvre est le Professeur CHOLVY. Il y a ceux qui ont "colloqué" (voir compte-rendu).

Il y a eu ceux qui ont animé des causeries Jacques SCHNETZLER au Vans (la Révocation aux Vans), Paul BOUIT à Soubeyrand, Marie-Hélène REYNAUD (les tanneurs d'Annonay) et Maurice BOULLE (Olivier de Serres) dans la belle église romane de Nieigles, où Michel FAURE et Georges NAUD les avaient précédés l'an dernier.

Un été bien rempli ...

Il y a de plus en plus de gens qui pensent que le Tiers-Monde ne sortira pas de l'ornière par le biais de "l'aide" extérieure. Tout ce qu'on introduit de l'extérieur dans un système économique doit être, d'une façon ou d'une autre, payé. L'engrais, le lait, le blé, s'ils viennent d'Occident, doivent être payés ; les capitaux doivent être remboursés, avec intérêt, naturellement. Au total, l'aide extérieure alourdit les charges, dans le temps même où elle désorganise les mécanismes économiques locaux ;

Alors, que faire ? Aider, oui, mais aider à être soi-même. Aider à améliorer les techniques, les pratiques locales, qui sont souvent les mieux adaptées aux sols et aux climats. L'importation des modèles occidentaux soulevait l'hostilité des milieux traditionnels : la révolution iranienne est à ce jour le plus évident de ces rejets, mais ce n'est pas le seul. L'aide aux secteurs économiques en difficulté soulève aujourd'hui l'hostilité d'une bonne partie des "élites" plus ou moins liées à l'Occident ; de plus en plus de paysans les acceptent pourtant, et les Etats, étranglés par leurs dettes extérieures, sont parfois heureux de présenter à leurs peuples ce qui peut paraître comme une amorce de solution.

Et l'Ardèche, dans tout cela ? L'Ardèche est un terrain d'étude unique. Elle constitue parfois un véritable conservatoire "naturel" des techniques ancestrales. Surtout elle est un milieu particulier, qu'il est indispensable de comprendre, d'analyser, avant de proposer des solutions.

C'est cette technique d'étude du milieu et de ses mises en valeur qu'une cinquantaine de jeunes gens sont venus étudier dans la première quinzaine de juillet sous la direction de Maurice Allefresde, professeur à Lyon II au collège de Montpezat. Une douzaine de groupes, comptant d'abord sur leurs propres forces, étudièrent ainsi, dans les Cévennes, des problèmes tels que le gaspillage des ressources naturelles, l'accès au marché, les alternatives aux modèles économiques et sociaux productivistes, les savoirs populaires dans la médecine et la pharmacie, la santé des animaux d'élevage, l'habitat et l'architecture populaires, les outillages traditionnels, etc... On aura reconnu les thèmes de nombreuses études parues ces dernières années dans la littérature locale.

N.B. En marge de ces causeries, rappelons que notre association accepte volontiers de se déplacer (et, sauf frais importants, bénévolement) à la demande des associations de toutes obédiences qui veulent organiser une causerie.

Marie-Hélène REYNAUD : Les Montgolfier, Marc Seguin, les industries annonéennes, tanneries, papèteries.

Maurice BOULLE : Olivier de Serres, la Révolte du Roure.

Antoine Court : la justice en Bas vivarais au XVIII^e, la préparation des Etats de 1789 en Bas Vivarais.

Michel RIOU : Histoire des voies ferrées de l'industrie ardéchoise du Rhône...

Ces jeunes gens font partie de la Mission Bioforce, groupe d'intervention humanitaire sur les lieux des catastrophes naturelles ou humaines. Cette organisation est née à l'initiative du Ministère des Armées, de l'Institut Mérieux de Lyon, et de divers offices de coopération et de développement. Les jeunes de la Bioforce suivent à Lyon une formation d'une année puis, ils poursuivent leur formation sur le terrain, dans le cadre de l'action des Organisations Non Gouvernementales (O.N.G.) ou dans celui de missions officielles. L'espoir de tous est d'intégrer ensuite l'une de ces structures, ou d'effectuer des missions pour les Etats du Tiers-Monde.

Cette démarche d'approche des réalités du Tiers-Monde est évidemment proche de celle de Pierre Rabhi, dont nul n'a oublié en Ardèche le célèbre livre : "Du Sahara aux Cévennes ..." Pierre Rabhi est l'un des inspirateurs du stage "Bioforce". D'autre part, il vient de mettre au point, en liaison avec l'organisation "Le Point", un centre agro-écologique dans le Sahel, au Burkina Faso, ex-Haute-Volta, à Gorom-Gorom. Il s'agit d'une audacieuse tentative de conciliation entre l'aide efficace et le tourisme intelligent. Voir, comprendre aider, telle pourrait-être la devise. On va à Gorom-Gorom, dans un campement hôtelier : on découvre la diversité des ethnies, des techniques, on comprend les paysans qui viennent fréquenter le centre agro-écologique, et on aide ce centre à vivre et à se développer par ses dépenses de voyage et de séjour. Si j'ai bien tout compris, c'est un peu la méthode du camping à la ferme ; mais cette ferme, c'est un morceau de Sahel ...

Pour tout renseignement :

- Sur la Bioforce : écrire à Mission Bioforce Développement - 69300 CALUIRE
- sur Gorom-Gorom : Le Point Mulhouse, 4 rue des Orphelins - 68200 MULHOUSE

M.R.

MONTPEZAT, 9 Août 1985 :

LA LEGENDE DES SEIGLES

Il faisait beau tout juste : un peu de soleil tiède coulait entre deux nuages noirs. Nous fûmes à Montpezat, à l'invitation de l'Association des Enfants et Amis du lieu. Une fois la Prade traversée, on pénétra dans un grand cube bétonné : la salle des Fêtes. Sur la gauche, plein d'objets d'autrefois avec leurs noms véritables, orthographiés avec l'accent des montagnes. C'est ainsi que je me rendis compte que des objets pour moi d'usage courant, parce que je les ai gardés, les jugeant beaux et utiles, sont pour d'autres des curiosités : des robinets de cuivre, des "anélos", des "dalhas" qu'on appelle ici des "dards", qui vont mieux que les débroussailleuses et qui ne consomment pas d'essence, etc. etc. J'ai pris un coup de vieux.

Sur la droite, les histoires du passé vraiment ancien : celle de Catherine Peyratonne, brûlée comme sorcière en 1519 en haut de la Prade, ou encore celle de Sainte-Abeille (cf. notre compte-rendu de l'ouvrage récent de J.M. GARDES sur le sujet) ; surtout, une exposition assez unique de "pierres du tonnerre", bonnes pour tous usages, et dont l'état dit assez soit qu'elles ont servi voici peu, soit qu'elles sont confiées à un collectionneur conscient de ses responsabilités. Les enfants des écoles participèrent, avec des tracés de chemins, de Jules César, ou de Louis XIV, ou des deux réunis.

Après, nous sortîmes au grand soleil enfin venu. L'occitan coulait de partout, en même temps qu'un vieux pinard qui fleurait le clinton. On avait disposé deux billes de bois l'une sur l'autre, bien arrimées, on tâcha de les scier en long. Dur labeur, sous le caniard et sous le regard médusé des enfants. Malgré les efforts de plusieurs vénérables (il paraît que l'un s'appelle Charles Magne, ça ne s'invente pas), on ne parvint guère à entamer gravement la robuste pièce. On décida que c'était la faute à la "dalha", et on passa à autre chose.

Au sommet de la place, il y en avait un qui faisait un "rastel", avec du noisetier pour les dents, du fayard et du sapin pour le manche. Le tout, biensec, coupé depuis

DES FRESQUES A VIVIERS

Le jeudi 18 Juillet, MEMOIRES D'ARDECHE ET TEMPS PRESENT était invité par les Amis de Viviers et le Patrimoine Vivarois, soutenus par la Mairie de Viviers et la Direction de l'Inventaire Général de la région Rhône-Alpes, au vernissage d'une exposition sur les fresques et les peintures murales de Viviers ... de l'Antiquité à nos jours.

Ambiance sympathique, heureuse de présenter un évènement fort attendu. La belle "Maison des Chevaliers", dégagée de ses cloisons modernes avait retrouvé ses volumes initiaux et recélait un panorama photographique de l'art mural vivarois sauf pour ce qui est du décor peint de son bel escalier, bien sûr. On ne transportera pas si aisément une fresque ou une peinture murale, la technique de dépose de décors muraux est connue, mais fort honoreuse. La photographie, si elle efface trop souvent la perception de la matière et l'humanité du geste de l'artiste-artisan, nous permet de nous glisser dans les greniers et les appartements des bienheureux habitants de Viviers, pour apprécier la joie quotidienne qu'ils ont, je l'espère, chaque matin en prenant leur déjeuner ! (A moins qu'ils ne rêvent de tapisseries de papier pour recouvrir toutes ces vieilleries !)

C'est par de telles actions que les associations des Amis de Viviers et du Patrimoine Vivarois jouent un rôle fondamental "d'éducatrices en patrimoine", et qu'apparemment, ça marche, grâce à leur dynamisme et à la crédibilité qu'elles offrent en montrant au grand public, une exposition PROPRE, qui ne ressemble pas du tout à ces trop nombreux et illogiques entassements de n'importe quoi qui dégoutent et détournent l'intérêt d'un visiteur potentiel non initié au sur-réalisme.

Certains diront : "Ils avaient l'Inventaire Général avec eux, d'autres diront : "Le mécénat comme celui de la Société de Ciments Lafarge, n'est qu'une magouille de gros sous. "Personnellement je trouve cela très bien ; celà ajoute encore une fois un peu de crédibilité aux associations locales et celà nous permet d'avoir la "rigueur scientifique" qui outrepassse la sentimentalité du terroir.

un an. Un autre faisait un "bacha", devant des enfants aux yeux ronds qui n'en voyaient vraiment pas l'usage ; enfin, une vieille dame, très digne, filait au rouet. Geste légendaire, qui évoquait les Parques pour l'"assabenta" que je suis. Les enfants ne voyaient pas le rapport avec leurs habits on le leur expliqua.

Enfin, on battit le seigle. La cadence fut un peu difficile à trouver, mais enfin on y parvint. Plus d'un entendit alors battre les rythmes oubliés de l'enfance. Près de moi, on disait : "En ce temps là, on n'avait pas d'argent, mais on était plus uni". Et un autre : "C'est le progrès qui a tué tout ça ! Maintenant la vie est triste.". "Et un autre encore : "Les jeunes peuvent pas comprendre, ce que ça peut nous faire. Ce n'est pas parce qu'on était jeune ; mais maintenant tout est changé".

Il y avait des gens du troisième âge, et qui l'assumaient bravement. Il y avait des enfants, beaucoup d'enfants, qui n'en revenaient pas de voir pour une fois le pépé et la mémé à leur aise, au centre de l'attention générale. Il y avait les parents, en vacances, indifférents.

Les yeux des enfants étaient inoubliables. Pour la première fois, peut-être, ils étaient en présence d'un travail matériel, d'une action de la main, relayée par l'outil, sur la matière brute. Ainsi, le monde pouvait être agi, transformé, modifié ! Ainsi, on pouvait changer le monde, et pas seulement le subir ! Il y en avait déjà qui voulaient apprendre ce nouveau jeu, le travail...

Ceux qui se plaignent de l'échec scolaire et qui ne mettent pas à la racine des apprentissages le développement des possibilités physiques, la transformation manuelle où notre civilisation prend germe, sont de dangereux innocents. L'ancienne civilisation n'était sûrement ni meilleure ni pire ; mais elle savait sûrement mieux transmettre sa culture.

A l'époque de la rentrée des classes, qui oserait prétendre que cela n'avait pas d'intérêt.

M.R.

Aquo Bolega ...

Un catalogue a paru complétant l'exposition en analysant les cas divers. A lire en se remémorant couleurs, dimensions et dispositions pour imaginer mieux encore la richesse et la fantaisie de ces programmes décoratifs.

La maison des Chevaliers qui servira, si j'ai bien entendu le discours du maire de Viviers, de local aux associations organisatrices de cette exposition, a aussi inspiré Yves Esquieu et la troupe Poliphonia Antiqua qui a fait revivre, le temps d'un spectacle au Théâtre de la Ville une chronique renaissance de la maison et du bourg de Viviers. Le tout, judicieusement, mêlait histoire locale, chansons et danses. C'était un de ces spectacles culturels pas du tout ennuyeux contrairement à une certaine croyance. L'intelligence sensible et la connaissance aigüe de l'époque nous ont tout à fait charmé sans nous lasser ni nous dégouter de trop d'érudition. Dommage, dommage, c'était un spectacle véritablement unique...

Viviers : Peintures murales de l'Antiquité à nos jours

M.A. Chalan, M.R. Charvolin, Y. Esquieu, et al...

éd. les amis le Viviers, Montélimar, 1985, 144 p. photog.
n et b, ill, 70 F. L.C.

Exposition "Jean Chièze (1898-1975)"

Nombre d'ouvrages sont rehaussés par des gravures de l'Ardéchois Jean Chièze. En cette année du dixième anniversaire de sa mort, plusieurs villes ont voulu l'honorer par des expositions. Madame Thiébaud de Tournon a mis toute son ardeur pour préparer celle qui a accueilli de très nombreux visiteurs aux châteaux de Tournon et de la Lombardière à Davezieux ? Grâce aux nombreux panneaux et vitrines, le néophite a pu faire connaissance avec l'art de la gravure et découvrir la précision de détails de Jeans Chièze. Notons, entre autres, la magnifique collection de lettrines, véritable chef d'oeuvre où éclate le minutie de l'artiste.

Cette exposition a été réalisée avec le concours des Archives Départementales de l'Ardèche, de l'association Jean Chièze, des Amis du Fond Vivarois, de la Bibliothèque Municipale d'Annonay, de la Bibliothèque Centrale de Prêt, de M. l'Abbé J. Charay, de M. et Mme Faugier.

M.H.R.

ON VOUS ANNONCE QUE :

Un réseau d'Etudes des Changements dans les Localisations et les Unités Spatiales (RECLUS en sigles) se met en place à Montpellier, à la Maison de la Géographie, 17 rue Abbé de l'Epée 34000 - Montpellier (Tél. (67) 72.46.10, sous la direction de Roger Brunet. Si vous avez des observations précises à formuler sur ce qui change autour de vous en ce qui concerne les localisations, cela vous concerne. Vous pouvez entrer en contact directement, ou passer par notre intermédiaire. Nous vous tiendrons au courant de l'évolution de ce projet.

L'Institut de Recherches Marxistes (I.R.M. 146, rue du Faubourg Poissonnière à Paris) va publier, sous la signature de Christian Rey, d'Antraigues, un ouvrage consacré aux hommes politiques ardéchois de 1884 à 1947. Cela risque de "bolegar" pas mal de monde et d'idées reçues. Pour tout renseignement : prendre contact avec l'auteur (Christian Rey - 07530 Antraigues sur Volane).

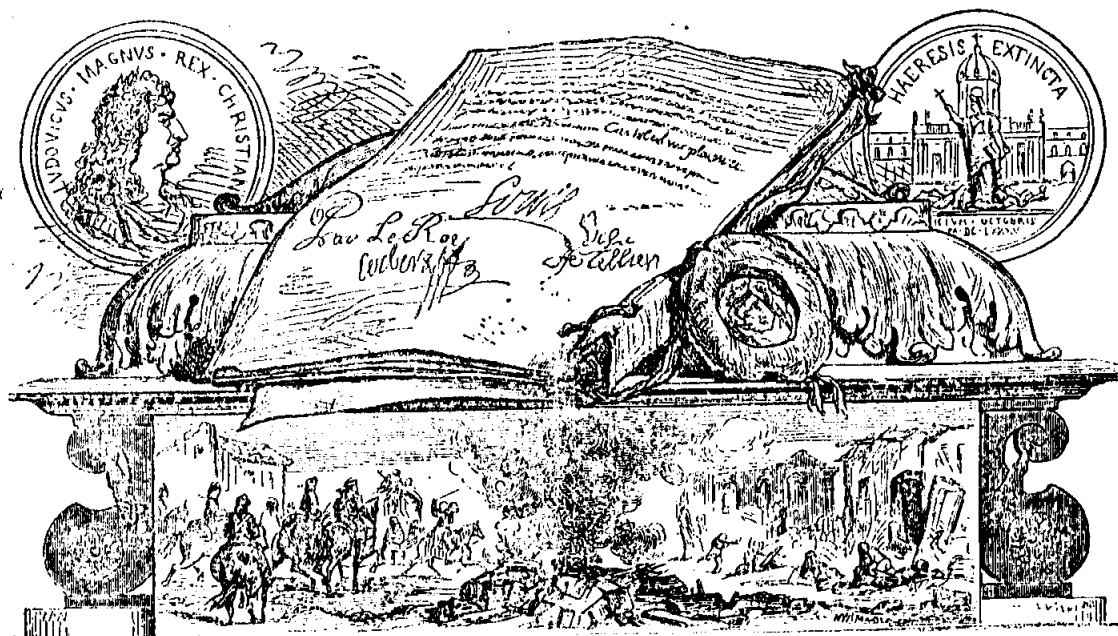
Nos vieux copains de TECIMEOC (association pour le développement du cinéma et des télévisions de pays) vous font une proposition révue : ils viennent chez vous présenter le film "l'Orsalher" (le Monsieur d'Ours), en apportant projecteur et film. Vous fournissez une salle de 100 places environ, vous ne prenez aucun risque et vous avez 10% de la recette. Cette offre vaut aussi pour d'autres films distribués par "Films-Verts Colportage. - 84430 MONDRAGON). Par ailleurs, TECIMEOC a produit 3 cassettes ("l'Orsalher", "Cinéma Provençal) des années 60", "Courts Métrages en langue d'oc"), système VHS-Secam, en vente à l'adresse ci-dessus.

Un Festival Cinéma-Monde Rural aura lieu à Aurillac du 12 au 22 octobre prochains. Cette année, entre autres thèmes, il y aura un hommage à Maurice FAILEVIC et des "Regards sur quelques pays d'Afrique francophone". Parallèlement, un concours d'affiches est annoncé. Le prix à gagner est de 3 000 F. On envoie la maquette format 40 x 60, 11 rue de la Coste, 15000 AURILLAC (Tél. (71) 64.32.41). Dessinateurs, à vos crayons ! Tout le monde peut participer. ON peut avoir à l'adresse ci-dessus la liste des films à annoncer.

Aux Archives de l'Ardèche, du 1^{er} au 18 novembre
EXPOSITION SUR LA REVOCATION DE L'EDIT DE NANTES,
exposition itinérante organisée par les Archives Nationales.
UNE VISITE GUIDÉE NOUS EST PROPOSÉE A L'ISSUE
DE NOTRE ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 9 Novembre
1985. ON VOUS ATTEND !

Aquo Bolega...

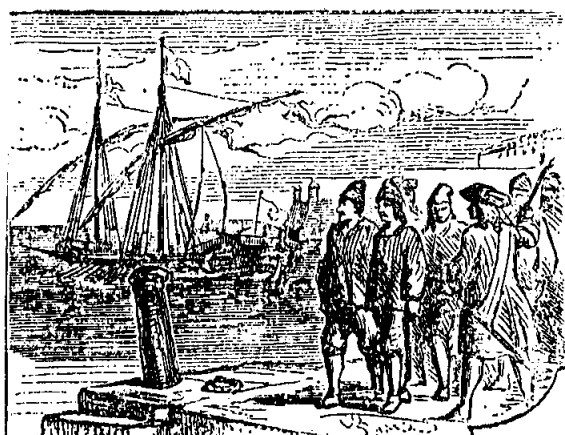
LES SUITES DE LA RÉVOCATION DE L'ÉDIT DE NANTES



AUTOUR DU TROISIEME CENTENAIRE DE LA REVOCATION DE L'EDIT DE NANTES

"Mémoires d'Ardèche et Temps Présent" a consacré son 2^e colloque annuel à l'histoire religieuse du Vivarais. Si vous ne vous êtes pas encore procuré les actes de ce colloque, vous les trouverez en vente au prix de 90 F l'exemplaire dans toutes les bonnes librairies d'Ardèche et des environs si vous êtes trop loin, on peut vous envoyer un volume, en échange d'un chèque de 105 F à l'ordre de l'association (90 F + frais de port).

Mais on n'a pas été les seuls à penser à cet anniversaire. Voyez plutôt.



LA REVOCATION DE L'EDIT DE NANTES DANS LE MONTALBANAIS (1661-1715)

L'Association des Amis des Archives du Tarn-et-Garonne a réalisé une exposition sur ce sujet. Elle édite un catalogue, dont l'avant-propos est rédigé par Annie LAFFORGUE, directeur des services d'archives du Tarn-et-Garonne et la préface par Daniel LIGOU, professeur à l'Université de Dijon.

Ce catalogue s'ouvre par deux articles d'introduction :

Janine GARRISSON, professeur à l'Université de Toulouse : "La Révocation de l'Edit de Nantes en France".

Françoise HILDESHEIMER : conservateur aux Archives Nationales : le pouvoir royal et Montauban (1629-1661), mainmise sur la ville".

A la fin du catalogue, on trouvera d'importantes études :

Michèle ECLACHE ; ingénieur au CNRS : "Les anciens temples de Saint-Antonin"

M. PETITMANGIN : "L'Etat-Civil protestant du Tarn-et-Garonne.

Suzanne MOUSSIE : "Les Galères".

Anne-Marie UFFLER ; conservateur à l'inventaire : "le renouvellement de l'orfèvrerie religieuse catholique".

[On peut se procurer le tout auprès de l'Association des Amis des Archives du Tarn-et-Garonne, 16 avenue du 10^e Dragons-82000 Montauban, en échange d'un chèque de 75 F (60 F + 15 F de frais d'envoi)]

CONGRES EN VUE

Le 111° Congrès des Sociétés Savantes se tiendra à Poitiers du 1° au 5 avril 1986, et le 112° se tiendra à Lyon en 1987.

Parmi les thèmes abordés, un certain nombre pourraient intéresser particulièrement les Vivarois :

A Poitiers : la section d'histoire moderne et contemporaine étudiera les Etats provinciaux et les assemblées provinciales : la commission d'histoire de la Révolution se consacrera aux Fédérés et au Fédéralisme à cette époque. La section d'histoire des Sciences et des Techniques étudiera, entre autres, l'archéologie industrielle. La commission d'anthropologie et d'ethnologie françaises se consacrera à l'eau, représentations et usages. Cela rejoint le thème de l'un de nos prochains bulletins.

A Lyon : les commissions d'histoire médiévale, moderne et contemporaine centreront leurs travaux sur l'histoire des textiles (production, commercialisation, consommation et symbolique). A l'heure où le Conseil Général de l'Ardèche vient d'acheter l'usine Plantevin de Pont de-Veyrières, commune de Chirols, et envisage d'y établir un musée de la soie, on voit tout l'intérêt que peut présenter ce colloque pour les Ardéchois. La section d'histoire de la Révolution étudiera l'attitude et le comportement des populations du Sud-Est de la France de 1787 à 1800. La section de géographie, celle de pré et de proto-histoire, la section d'histoire médiévale, étudieront les fleuves, leur utilisation, leur symbolique. Enfin, la section d'histoire des sciences et des techniques s'intéressera à la chimie-pharmacie, aux mines, aux textiles, à la médecine, à l'archéologie industrielle dans la région lyonnaise à laquelle on peut se rattacher pour les besoins de la cause.

On doit s'inscrire pour le Congrès de Poitiers avant le 15 Décembre 1985, auprès du 11° Congrès des Sociétés Savantes DBMIST-CTHS, 3-5 boulevard Pasteur, 75015 Paris. Nous sommes à votre disposition pour vous donner, le cas échéant, des renseignements complémentaires.

Rappelons que le Commissaire de la Fédération historique du Languedoc et du Roussillon se tiendra à Vogüe les 8 et 9 juin 1986, sur deux thèmes : "communautés de langue d'oc et Révolution française", "Vivarais et Languedoc au cours des siècles", ON peut proposer des communications auprès de Gérard Cholvy, Université Paul Valéry, B.P. 5043, 34032 Montpellier Cédex.

Enfin, "last but no least", le colloque annuel "Mémoires d'Ardèche et Temps Présent" se tiendra les 5 et 6 Août 1986, sans doute à Vinezac. On annonce la participation de Laurence Chatoney, Michel Rouvière, Michel Carlat, Laurent Béchetoille. Le thème sera "l'Architecture en Vivarais", nous prévoyons une visite de l'église et du terroir de Vinezac. Ecrivez-nous rapidement si vous pensez présenter une communication.

MEMOIRES D'ARDECHE ET TEMPS PRESENT reprend ses activités de conférences :

- Le 10 Novembre, Michel RIOU parlera du Rhône et de son histoire au Musée des Mariniers. Sous toutes réserves, ce sera à 14 heures.

- Le 11 novembre, invité par le club du Troisième âge de Privas, il causera sur le Privas du XVII° siècle (14 heures, salle de la Chaumette).

- du côté d'Annonay, Marie-Hélène REYNAUD nous apprendra tout sur le sentiment religieux chez les ouvriers annonéens ; la réunion se tiendra à la bibliothèque municipale d'Annonay, le 13 novembre à 18 heures quinze.

- Si vous ne pouvez pas assister à ces conférences M.A.T.P. vous informe qu'elle organise, dimanche 24 novembre, une visite du Musée des Vallées Cévenoles à Saint Jean du Gard. Le rendez-vous est fixé à l'entrée du musée à 14 heures. Les personnes qui pensent participer nous faciliteront la tâche en avertissant de leur présence : celles qui n'ont pas de véhicule à leur disposition peuvent prendre contact avec les membres du bureau ou écrire à l'association, à l'adresse habituelle. Nous nous efforcerons de résoudre leur problème.

Aquo Bolega ...

**COLLOQUE DE MONTELMAR,
11 et 12 JUILLET 1985, L'EXODE DES
EMIGRES PROTESTANTS VERS LE REFUGE..**

A la fin de son intervention à notre Colloque de Privas, le Professeur BOLLE avait invité les adhérents de M.A.T.P. aux journées de Montélimar dont il était l'organisateur. Une soixantaine de participants : archivistes, universitaires, théologiens (certains venus de Suisse, de R.F.A., de Berlin-est) chercheurs régionaux et locaux - y entendirent seize communications de haut niveau sur l'émigration des seuls Dauphinois vers la Suisse et l'Allemagne, après 1685. Sujet "pointu" (pour utiliser l'épithète à la mode) qui bénéficia d'une excellente organisation (respect des horaires, judicieuse distribution de documents photocopiés) mais fut aussi agrémenté de visites (réception par le sénateur-maire ; visite nocturne du château de Grignan guidée par le conservateur et sans rancune pour la Marquise admiratrice de Louis XIV lors de la Révocation ! visite du Musée du protestantisme de Port-Laval ; inauguration de l'exposition des Archives nationales à Dieulefit).

* * *

*

Furent d'abord exposées les mesures prises officiellement concernant les biens des émigrés par Bernard Bonnin, professeur à l'UER d'histoire de Grenoble), et la politique des intendants du Dauphiné, Bouchu (par Vital Chomel, directeur des Archives de l'Isère) et Fontanieu (par Gérard Viallet de l'Université des Sciences Sociales de Grenoble). Furent alors être présentés les départs des protestants de diverses communautés : ceux de Dieulefit par le Docteur Jean Sambuc ; ceux de Die par Madeleine Muhlethaler (auteur par ailleurs les deux brochures de la CEL Freinet sur le protestantisme Drômois) ; ceux de Veynes par Christine Roux. Sans omettre les Vaudois de Val Clisson, "deux fois oubliés par l'Histoire, celle de France et celle du Protestantisme", comme le souligna Théo Kiefner, théologien allemand. Il incomba aux chercheurs venus de Suisse et d'Allemagne d'évoquer l'accueil dans les pays de refuge. Remy Scheurer, professeur à Neuchâtel, localisa les chemins de l'exil. Pierre Bertrand de l'Institut national genevois, précisa les installations et les conditions de vie sur les bords du Léman ; Eckard Birnstel en Brandebourg-Prusse ; Evelyne Leprêtre à Berlin. Catherine Yon en Hesse (Cf article dans dernier bulletin d'histoire du protestantisme - Juin 1985).

Sans vouloir établir une hiérarchie entre des exposés qui furent tous de haute tenue, j'en détacherai cependant trois parce qu'ils illustrent la diversité des points de vue et la richesse des thèmes abordés. Paul Burnet, de Lausanne, présenta le "Livre de raison de Jean Giraud, protestant de La Grave", étonnant document, calligraphié avec soin dans lequel ce notable de village a inventorié tous ses biens et le contenu de sa bibliothèque, a raconté les brimades dont il fut l'objet avant

son exil, a exposé comment il créa une société avec d'autres exilés de sa région, a noté avec mille détails émouvants sa traversée clandestine des cols enneigés et d'une Savoie hostile. Document dont on souhaite vivement l'édition intégrale. Mais l'historien, s'il ne néglige pas l'émotion du témoignage personnel, doit aussi donner une image juste de l'évènement, tant dans son importance que dans sa relativité. C'est ce que fit Michelle Magdelaine du C.N.R.S. en s'appuyant sur des statistiques, à partir de Francfort, une des plaques tournantes de l'émigration. Enfin, Jean Noël Candaux, chargé de recherche à la Bibliothèque universitaire de Genève, sut, "avec l'humour qu'autorise une grande culture" selon le jugement du président de séance, aborder les "mythes et réalités du Refuge". Les réfugiés furent-ils réellement les ferments d'une vie religieuse ou politique nouvelle ? Furent-ils porteurs d'innovations techniques ? Furent-ils partout chaleureusement accueillis ? En somme, une réflexion de l'Historien sur les interprétations successives que l'Histoire a donné de l'évènement. Une réflexion tonique !

Sans avoir occulté l'aspect dramatique de la Révocation et de l'exode qui la suivit, le Colloque de Montélimar a permis de nuancer certaines idées reçues. Comment pouvait-on tourner la loi ? La Solidarité religieuse fut-elle totale, universelle, durable ? Si les caisses de secours fonctionnaient dans les situations d'urgence, n'y eut-il pas des rejets xénophobes, lorsque les émigrés se révélaient des concurrents économiques potentiels ? Et que dire des tentatives d'implantation du mûrier, en Prusse ! Du côté des réfugiés n'assistait-on pas à un repli sur la communauté du village reconstituée ? Les premiers arrivés installant peu à peu leurs compatriotes, s'accrochant à leur langue (y compris au franco provençal et à l'occitan), à leur façon de célébrer le culte, pratiquant l'endogamie, ne s'assimilant au pays d'accueil qu'au bout de plusieurs générations. Ce tableau d'une émigration, vieille bientôt de trois siècles, souleva bien quelques résonances actuelles dans les murs du Château des Adhémar, tant il est vrai que si l'Histoire ne se répète pas, sa connaissance nous aide à mieux réfléchir aux problèmes de notre temps.

M. BOULLE

[La publication des actes du Colloque est prévue, sans doute dans l'année à venir - Se renseigner auprès du Professeur Pierre BOULLE, 119 chemin de Ray-Buisson, 38330 St. ISMIER].

Aquo Bolega....

COLLOQUE DE NIMES

SOCIÉTÉ DE L'HISTOIRE DU PROTESTANTISME FRANÇAIS, 54, rue des Saints Pères, Paris 7^e. Société d'Histoire du Protestantisme de Montpellier et de l'Hérault ; Société d'Histoire du Protestantisme de Nîmes et du Gard.

"La Révocation de l'Édit de Nantes dans le Bas-Languedoc et les Cévennes", colloque aux Archives Départementales du Gard, 20 rue des Chassaintes - 30000 NIMES. 22 et 23 novembre 1985.

Ce Colloque se déroulera sous la responsabilité de MM. R. Grossi, pasteur, président de la Société d'Histoire du protestantisme de Nîmes et du Gard, J. Delteil, avocat, président de la Société d'histoire du protestantisme de Montpellier et de l'Hérault, et R. Debant, directeur des Archives départementales du Gard.

Nous remarquons des collaborations prestigieuses, particulièrement celles de C. Delormeau, du préfet Poujol, de H. Dubled, du professeur Petit ... Les personnes désireuses de se procurer le programme détaillé sont priées d'écrire à la Société d'Histoire du Protestantisme de Nîmes et du Gard, 3 rue Claude Brousson à Nîmes. On nous prie de signaler en outre que les actes de ce colloque seront publiés ; le Diaconat Réformé, 3 rue Claude Brousson à Nîmes (Tél. (66) 67.38.43) peut donner toute indication sur l'hébergement et la restauration.

EXPOSITION DE LAUSANNE

MUSEE DE L'ANCIEN EVECHE DE LAUSANNE (SUISSE)
"LE REFUGE HUGUENOT". Exposition jusqu'au 27 octobre.

Cette exposition grandiose s'est ouverte au début juin, avec la participation de l'ancien président de la Confédération Helvétique, M. Chevallaz. Un catalogue sera publié ; on annonce, pour septembre, la parution de deux ouvrages : "Genève au temps de la Révocation de l'Édit de Nantes", et "Le Refuge Huguenot".

D'autres expositions se préparent aussi à Paris, Londres, Cassel et Amsterdam. Une exposition itinérante des Archives de France sera en Ardèche en octobre ; c'est le 18 octobre, très exactement que Louis XIV prit sa funeste décision.

"Mémoires d'Ardèches et Temps Présent" est à votre disposition pour vous fournir, sur demande, des précisions sur ces diverses manifestations.

Il nous est agréable de rappeler, pour finir, la récente parution de l'ouvrage remarquable de notre ami le pasteur Mayor, sur "la famille Durand du Bouschet de Pranles". On peut se procurer ce volume en écrivant à l'auteur, Frédéric Mayor, 07360 - Les Ollières sur Eyrieux.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE SUR LA REVOCATION

La Révocation ayant marqué -souvent durablement- une bonne moitié du Vivarais, les ouvrages ci-dessous qui font le point sur la connaissance et les interprétations de cet événement pourront rendre service aux amis de M.A.T.P. désireux de situer leurs recherches locales dans le contexte national :

- **Jeanine GARRISSON** : **L'Édit de Nantes et sa révocation, Histoire d'une intolérance. Seuil 1985 - 312p. - Cartes, Index, 99 f.** "La révocation se présente clairement comme une décision politique relevant de ce qu'on appelle de nos jours le totalitarisme". L'auteur énumère et commente la succession des décisions d'État (plus de 200) qui écartèrent progressivement la minorité réformée de la vie civile jusqu'à l'officialisation de cette mise hors la loi en 1685. Précis et précieux pour se situer dans la chronologie.

- **Elisbeth LABROUSSE** : **Une foi, une loi, un roi, la Révocation de l'Édit de Nantes, Payot, Labor et fidés, 232 p.95 f.** - Les points de vue divers des courants de pensée en France au XVII^e sont exposés "de l'intérieur". L'acte de "déraison d'État" est abordé avec les yeux des contemporains.

Du même auteur dans un numéro spécial du C P E D (Centre Protestant d'Études et Documentation, 46 rue de Vaugirard - 75006 PARIS) "**Absolutisme et protestantisme : origines idéologiques de la Révocation**", une magistrale réflexion dans le même esprit, accompagnée de **Résistance à la révocation de Denis Vatinel et de Coup d'oeil sur un anniversaire de Roger Zuber.**

Dans le numéro de Mai 1985, du même bulletin du CPED, une bibliographie sur 1685, étoffée et clairement classée par thèmes, 12 p.

[suite bibliographie]

- **Jules MICHELET, de la Révocation à la Guerre des Cévennes**, réédit en reprints de chapitres de "l'histoire de France" du grand historien du XIX^e dont on a dit "qu'il s'était trompé sur les détails mais avait eu raison sur l'essentiel" (185 p. reprints en 1985 aux Presses du Languedoc)
- **Le numéro spécial de REFORME (n° 2084 - 23 mars 1985 - 176 p. 24 documents, présentation format revue de bibliothèque - 50 f. Réforme 53 avenue du Maine 75014 Paris)** - Une trentaine de collaborateurs -tous les grands noms de l'histoire contemporaine ont collaboré à ce numéro spécial que le Professeur Bolle (il figure au sommaire) nous avait signalé au Colloque M.A.T.P. de Privas. Par sa grande ouverture, par la diversité des collaborateurs, ce numéro qui fait plus de part à la réflexion qu'au récit des faits, est à conserver.

DEUX OUVRAGES PLUS SPECIALISES

Sous la direction de **Michelle MAGDELAINE et Rudolf VON THADDEN, Le Refuge huguenot 254 p. illustrations, A. Colin, 1985, 98 f.** Ouvrage collectif composé de 15 communications d'universitaires ayant travaillé en Angleterre, en RFA, en Suisse, aux Pays-Bas, et faisant appel non seulement aux textes d'époque mais aussi aux résultats d'études statistiques.

[N.B. pour l'usager : Le Vivarais constitue alors une division protestante, indépendante sur le plan religieux -et statistique- du Languedoc.

- **Gaston TOURNIER : Les Galères de France et les galériens - rééd. en 2 volumes de 3 tomes édités par le Musée du Désert entre 1943 et 1949, au total 1220 pages en reprints aux Presses du Languedoc - 230 f. les deux volumes.** Enorme travail qui consacre d'abord plus de 200 pages à une étude générale de la vie des condamnés aux galères pour religion (Historique, navires, vie à bord, vie spirituelle, libérations) avant de publier des notices biographiques sur chacun des condamnés huguenots dont on a retrouvé la trace. Index, bibliographie. Ouvrage utile pour les recherches locales.

Rappelons sur ce même problème, l'étude de **Samuel MOURS : les Galériens protestants - 1683-1775.** parue dans le BSHP de avril 1970 et éditée en tiré à part par la librairie protestante 140 bd. St. Germain 75006 Paris ainsi que tous les ouvrages de cet auteur aujourd'hui décédé dont les historiens actuels du protestantisme ne manquent jamais de louer la fiabilité.

- Sur le Vivarais même, il convient de signaler de **Gaston REY "Vals, petite Genève"** et de **Fred MAYOR "la famille Durand du Bouschet de Pranles"** et bien sûr les **Actes du Colloque de Mars 85 à Privas de M.A.T.P. sur "Religion et société en Ardèche et dans l'ancien pays de Vivarais"** ; trois communications traitent du protestantisme, celles de Mrs Bolle et Mayor et le "Livre de Raison" de Jacques Delarbre.

M.B.

*

* *

Fois et L. DERVIEU frères,
Entrepreneurs des Coches du Rhône, et
Diligences en poste dans le Midi,
Font le Roulage pour toutes les villes
de France.

Reçu
0/07

Lyon le 31 Mars 1809

A la garde de Dieu et conduite de
voiturier par

BP
N° 4 20/10

vous recevrez à la marque ci-contre Une Caisse Contenant
Deux Garnitures de Chandeliers de Bûtel et un Coiffeur
montant la somme de 178^{fr} payable à Lyon

A Monsieur
Noison Lathé
à Chuey
(Puis Aubenas)

pesant brut poids de
bien conditionné, sans que le voiturier soit garant de la rupture des objets
fragiles ni du coulage des liquides, en jours sous peine
du rabais d'un tiers de sa voiture, elle lui sera payée à raison de
du cent pesant susdit poids; et rembourserez

Salut.

[Signature]

ISOBLOC

652 DH LONG



SACA

SOCIÉTÉ D'AUTOMOBILES ET
CARROSSERIES D'ANNONAY

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE - CAPITAL 20 000 000 FR
SIÈGE SOCIAL: 70, CHAMPELLE, PARIS-8

USINES ET BUREAU
S.A.C.A. ANNONAY (REG. C)

R. C. ANNONAY 109

TELÉPH. 46 87 65 87

TELEGR. SACABUS D'ANNONAY

BUREAU
S.A.C.A. SAINT-DENIS (S.M.N.)

1 bis, RUE DANIELE CASATI, VALENTIGNEY, CELESTE 466-640 B
TEL. PLA 21-11 - TELEGR. SACABUS SAINT-DENIS

PIÈCES DÉTACHÉES
ANNONAY et SAINT-DENIS



LIGNE NOUVELLE
ROBUSTE, CONFORTABLE
RAPIDE, SÛR
ÉCONOMIQUE.



*Vous pouvez l'avoir
dans 3 semaines!*