

CERCLE d'ÉTUDES
du PATRIMOINE et de l'HISTOIRE de SOSPEL

OU
CAHEGNE

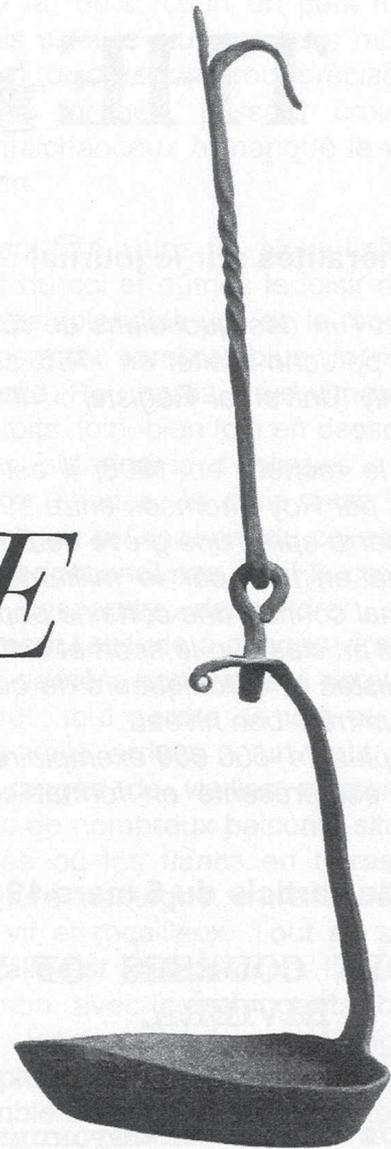


Photo Iris Blancardi

“Ou cahagne” était le lumignon simple et rustique que les Sospellois accrochaient le plus souvent dans la cheminée. Ses origines se perdent dans la nuit des temps.

Avec sa mèche baignant dans un fond d'huile d'olive, il répandait une petite et douce lumière bien utile pour se déplacer dans la maison ou l'écurie.

Dans ce bulletin, le Cercle souhaite apporter quelques petites lueurs sur divers aspects de l'Histoire et du Patrimoine de Sospel :

- * Le golf à Sospel.*
- * Gabelles et routes du sel.*

2009 - N° 8

Secrétariat : R. MILLET 9, avenue Jean Médecin - 06380 Sospel – tél : 06 20 32 71 41
fascicules déjà parus sur <http://gneh.fr/CERCLE>

Le golf à Sospel

Article paru le 5 mars 1913 dans le journal

THE TIMES

de Londres

Généralités sur le journal

The Times est l'un des quotidiens de référence en Angleterre. Créé par John Walter en 1785, sous le nom de « London Daily Universal Register », il devient en 1788 *The Times*.

Lord Northcliffe le rachète en 1908, il est repris par Major Astor, puis par Roy Thomson entre 1922 et 1966. En 1979 il redémarre après une grève de 50 semaines. Depuis son rachat en 1981 par le milliardaire Robert Murdoch, le journal connaît une certaine popularisation en publiant plus d'articles sur le sport et les célébrités. Avec des journalistes et chroniqueurs de qualité, il est toujours resté d'un très bon niveau.

Il est imprimé à plus de 600 000 exemplaires par jour. Depuis 2004, il est présenté en format compact dit tabloïd.

Début de l'article du 5 mars 1913

THE GOLF COURSES OF THE RIVIERA.

SOSPEL.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT.)

CANNES, MARCH 1.

Sospel has beyond question the best course in the Riviera; it is also the most delicious and engaging spot in which I have ever played golf. It is, then, very well worth getting to, but the getting there is not to be undertaken lightly. The course is in a little mountain valley at the back of beyond and in the midst of the Alpes Maritimes. It stands 1,000ft. above sea level, and in order to get there you must ascend to a height of over 3,000ft. before dropping down again into the valley. That which may be called the official method of getting there is by a tramway from Mentone, which curdles your blood for something like an hour and a half as it runs by the edge of precipices or along tall, slender viaducts, shooting out into space. If you do not go by tram you go by motor-car, and to those about to motor I would offer this advice. Go on a dry day and go up from Mentone rather than from Nice. To those who propose to go from Nice on a day of greasy roads, the only rational advice is that of Mr. Punch. "Don't."

TRADUCTION

Les terrains de golf sur la Riviera Sospel

(de notre correspondant spécial)
Cannes, le 1^{er} mars [1913]

Sospel a sans conteste le meilleur terrain de golf de la Riviera ; c'est aussi l'endroit le plus charmant où j'ai jamais joué au golf. Cela vaut la peine de s'y rendre, mais s'y rendre n'est pas forcément chose facile.

Le terrain de golf se trouve dans une petite vallée montagneuse placée à la fin du monde au milieu des Alpes Maritimes. Il est à quelques 1000 pieds⁽¹⁾ au dessus du niveau de la mer mais pour y arriver, vous devez monter à plus de 3000 pieds⁽²⁾ avant de redescendre dans la vallée. Ce que l'on pourrait appeler la « méthode officielle » d'y parvenir est d'emprunter le tramway à partir de Menton, ce qui vous glace le sang pendant une heure trente environ car le tramway longe des précipices ou franchit de hauts et étroits viaducs s'érigeant dans l'espace. Si vous ne prenez pas le tramway, vous pouvez y aller en voiture, et à ceux qui se décident pour la voiture, je donne un conseil : partez par un jour de beau temps et à partir de Menton plutôt que de Nice. A ceux qui choisissent de partir par un jour humide, le seul conseil rationnel que je puisse donner, à l'instar de Mr. Punch⁽³⁾, est le suivant : « Ne le faites pas ».



(1) environ 350m

(2) environ 1000m

(3) Mr. Punch est l'équivalent anglais de notre Guignol

Les nerfs auraient probablement bien tenus par temps sec mais nous partîmes de Nice un jour où les routes étaient humides et particulièrement glissantes. Par chance, nous avons le meilleur des chauffeurs et quand nous nous sommes mis à table à Sospel, un charme subtil semblait envelopper notre aventure.

Nous commençâmes à oublier les frayeurs des virages en épingles à cheveux coupées par la détente dans les lignes droites, et nous finîmes par penser qu'au fond tout s'était déroulé pour le mieux du monde ... mais en y repensant après coup, je ne crois pas que nous referions ce voyage.



Peu après Nice – nous venions de Cannes – la route montait à peine puis elle commença une légère ascension au travers d'un magnifique paysage de roches colorées aux arêtes tranchantes comme si elles formaient des amoncellements en gigantesques sabliers. Même les virages nous étaient sans importance et nous commençons à penser que les gens qui nous avaient mis en garde des périls de Sospel avaient tout simplement voulu nous effrayer. Ils avaient apparemment contemplé notre expédition avec quelque intérêt, bien plus que les Américains ne s'étaient intéressés à Mark Tapley et Martin Chuzzlewit⁽⁴⁾ quand ils étaient partis pour Eden - parce qu'ils n'en étaient jamais revenus.

Sans savoir comment cela arriva, le vrai plaisir commença. Les petites roches blanches avaient fait place à de grosses montagnes noires ; les roues de la voiture refusaient d'agripper la boue glissante. La route au-dessous du col de Braus est une performance incroyable d'engineering pour laquelle le voyageur ne peut s'en faire une idée précise que lorsqu'il s'arrête au bord du précipice pour regarder en bas. Dans un virage, notre voiture – trop grosse – ne put tourner du premier coup et les passagers furent invités à descendre tandis que le chauffeur reculait précautionneusement vers le précipice.

Peu après, en jetant un coup d'œil, nous vîmes d'où nous revenions. Nous pûmes compter 13 virages au-dessous de nous, justifiant bien leur nom car ils

⁽⁴⁾ Personnages du roman *Mark Tapley* de Charles Dickens

ressemblaient parfaitement à de grosses épingles à cheveux jaunes posées sur l'arrière-plan sombre de la montagne. Dans certains endroits, les virages sont tellement raides que le déroulement de la route en est caché et vous n'en voyez que trois ou quatre couches parallèles comme si elles étaient parfaitement rangées l'une au-dessus de l'autre sur le flanc de la montagne. Le long de la route, court un petit muret d'environ 2 pieds⁽⁵⁾ mais c'est le plus mauvais mur que j'ai jamais vu car il a toujours un trou précisément aux pires endroits des virages, laissant croire que quelque voyageur malchanceux a manqué le virage et a chuté dans le ravin.

Cependant tout a une fin. Nous finîmes par parvenir au sommet du col et eûmes le loisir de contempler un moment cette splendide vue de la montagne autour de nous, imposante, sombre, plus impressionnante que vraiment belle. Peu après nous vîmes Sospel, un petit groupe de toits, loin, bien loin en dessous de nous ainsi qu'une autre série d'épingles à cheveux pour y parvenir. Par chance, la pluie avait eu la bonté de tracer une ligne au sommet du col et l'autre côté était sec. Nous redescendîmes ainsi le cœur léger, dans la poussière ; descendre, descendre, semblant réduire incroyablement l'altitude à chaque virage, ayant Sospel maintenant derrière nous, puis à nouveau devant nous pour aussitôt tout perdre de vue au prochain virage. Enfin nous voilà arrivés – un petit village tranquille avec une rangée de vieilles maisons aux couleurs claires avec de nombreux balcons, situé au fond d'une étroite vallée où les flancs en terrasse se changent bientôt en pure montagne, entre laquelle la Bevéra suit son cours vif et rocailleux. Tout au sommet veille un fort, car l'Italie est toute proche. Les chasseurs alpins de la garnison, avec leurs fringants bérets bleus, font l'exercice ; les femmes lavent le linge ; à l'occasion, une mule prend la route pour Menton, et le reste du monde semble être à mille lieues de tout cela !

Les avantages du terrain de golf

La vallée semble si étroite, les montagnes si proches qu'à première vue, il semble impossible qu'il puisse y avoir un golf à 18 trous, mais ils y sont effectivement et même mieux répartis que partout ailleurs sur les autres terrains de golf de la Riviera.



⁽⁵⁾ environ 0.60m

Il ne s'agit pas tout simplement de pitching mais davantage de coup avec brassey ou cleek. Le pied foule un gazon doux et mousseux bien entretenu, donnant une agréable impression d'humidité procurée par la gelée nocturne. La balle semble attendre tranquillement d'être frappée mais il faut la faire monter haut en l'air lui procurant un fort carry car ici il n'y a pas un yard à marcher pour flatter le «scuffler».



Ce en quoi consiste le confort de ce terrain est très difficile à définir. Il y a plusieurs obstacles, notamment un cours d'eau, plusieurs arbres, un ou deux murs de pierre et quelques bunkers de sable artificiels. En bref, le terrain est plus découvert que partout ailleurs et pourtant, le golf n'en est pas plus aisé car il y a de jolies ondulations de terrain naturelles si bien que souvent aucun bunker n'est nécessaire. Le terrain gazonné accidenté va détourner la balle de son trajet et jouer un mauvais tour au golfeur sans moins de ménagement que ne le ferait tout bunker.

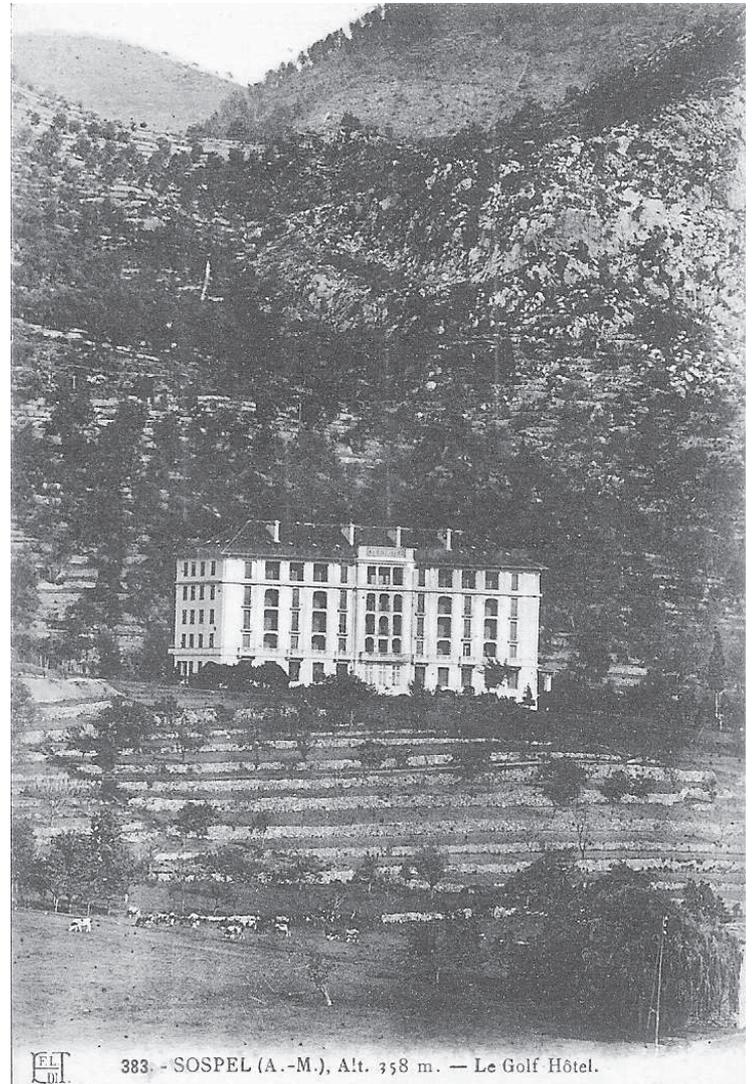
Les trous dont je me souviens le plus cependant, avaient sûrement quelque chose de plus qu'une pente gazonnée. Le premier coup doit être donné droit comme une flèche entre un muret de pierre d'un côté et un grand chalet, ressemblant quelque peu à une pagode d'un autre côté. Un coup magnifique, trop bien pour le premier trou. Car le sixième – si je ne me trompe pas dans mes décomptes – est un trou à un coup où le joueur vise le milieu du cours d'eau asséché - l'ancien cours de la Bévéra – et joue sur un terrain rocailleux et sauvage. Le huitième se trouve à nouveau sur un terrain de pierres avec quelques arbres et de hautes herbes. Et le neuvième requiert une frappe agile par-dessus un petit mur vers une charmante terrasse. Mais il est futile de vouloir décrire ce parcours car il me faut placer un bon mot pour le seizième trou. Le fait est que Sospel est plus désarmant pour le stylo que pour le club.

Et précisément parce que je n'ai encore jamais vu de terrain de golf semblable auparavant, il devrait être facile de le décrire ... et j'ai trouvé cela tout bonnement impossible de la faire ! Je sais seulement que je voulais rentrer chez moi – par la route de Menton – mais que j'y suis resté et ai joué toute la journée dans cette adorable vallée.

Il faut être fairplay envers Sospel en ajoutant deux choses : la première est que les épingles à cheveux maintenant sur le côté gauche en redescendant vers Menton nous ont laissés froids et que nous parvînmes à bon port sans trop de frayeurs ; la seconde est que si cet endroit est particulièrement inaccessible actuellement, il ne le restera pas éternellement.

En effet, un hôtel est en construction qui s'érige déjà haut et imposant, et pas laid du tout contrairement à beaucoup d'autres hôtels. De plus, une ligne de chemin de fer est en construction, allant de Nice à Milan et passant tout près du terrain de golf.

Quand tout cela sera prêt, alors les golfeurs de Nice – si ce sont des gens pleins de bon sens – afflueront pour y jouer. Jusqu'à maintenant, on peut dire que Sospel « marque le pas ». Il y a peu de golfeurs et la venue d'une voiture met toute la jeunesse du village en émoi tel un essaim d'abeilles.



Il est dommage que les événements (1^{ère} guerre mondiale, puis crise de 1929) aient mis un terme à cette belle réalisation.

Georges Eberhardt

Merci à Jean-Marie Lemer pour la traduction

De l'inauguration à la fin du Golf-Club de Sospel

Dans la première décennie du XXe siècle, en feuilletant **LE PETIT MONEGASQUE** on pouvait trouver un compte rendu de l'inauguration du Golf-Club de Sospel.

Dès 1897, ce seul journal quotidien paraissant à Monte Carlo informait régulièrement ses lecteurs des faits et des activités de la Côte d'Azur, notamment des mondantités de la saison hivernale de la Principauté de Monaco, de Nice et du Littoral.

Le dimanche 10 janvier 1910, un court article intitulé "Le Golf-Club de Sospel" citait le nom de quelques golfeurs et annonçait la date de son inauguration, soit le mardi 18 janvier 1910.

A nouveau, le mercredi 19 janvier un autre article a concerné le "Golf" sur la Côte d'Azur, avec cet extrait qui intéressait notre village :

"...Menton vient de suivre l'exemple donné par Cannes et par Nice. Sur l'initiative des hôteliers de cette ville, de superbes "links" ont été créés à Sospel, sur les bords de la Bevera.

L'installation est parfaite. Le terrain très accidenté, tapissé d'herbes, comprend dix-huit trous. Le parcours est de 5.000 mètres. Un coquet pavillon admirablement aménagé, avec vestiaires pour Dames et Messieurs, salle à manger, chambres confortables, complète cette heureuse innovation.

Ce nouveau Golf-Club a été inauguré hier par une charmante fête à laquelle assistaient non seulement nombre de golfeurs mais encore beaucoup de personnalités de la colonie anglaise de Monte-Carlo et de notabilités de Menton.

Citons : Lord et Lady Armstrong ; Sir William et Lady Ingram ; Baron et Baronne Lehmann ; M. Husson, premier adjoint au maire de Menton ;

M. Tiersling ; M. Churchmann ; M. Hill, vice consul d'Angleterre ; MM. Prevel, Brunetti, Boglio et M. Pastoris, maire de Sospel, etc.

Dans la matinée les golfeurs prirent possession des "links" et, à midi, un déjeuner groupait tous les invités dans la jolie salle à manger du pavillon du Club. Au dessert des "toasts" très applaudis furent portés par M. Husson, adjoint au maire de Menton ; M. Churmann et lord Armstrong qui tous burent, au milieu d'enthousiastes bravos, au développement du jeu du golf dont ils vantèrent les mérites..."

Aristide Veran

Le Times du 5 mars 1913 confirmait que la construction du Golf Hôtel était bien avancée, il a sans doute ouvert pour la saison d'hiver 1913/1914. Puis la guerre et la crise mondiale ont marqué la fin des brillantes saisons hivernales de la Côte d'Azur.

La mode des bains de mer a lancé les activités saisonnières estivales.

Abandonnant les séjours liés à la pratique du golf, le Golf Hôtel a cherché à s'adapter avec une saison d'été de juillet à octobre. Vers 1930, un prospectus vantait son confort avec un prix de pension à partir de 50 fr./jour et des arrangements spéciaux pour familles et séjour prolongé.

L'hôtel proposait son salon de lecture, sa salle de billard et de musique, ses vastes salles et son bar. A l'extérieur se trouvait le tennis et seulement un golf miniature de plein air.

Ce qui pouvait constituer un cadre idéal pour un séjour de repos, avec en supplément une cure de lait frais de la ferme modèle du golf !

De plus, l'environnement permettait la pêche à la truite ou des courses de la journée dans les massifs des alentours.



Ce petit pavillon perché sur son insolite rocher, rappelle l'ancienne utilisation des prés

➤ La gabella, un impôt indirect diversifié ➤

A la fin de la période féodale, des politiques centralistes et d'expansions territoriales ont conduit les états et les grandes cités marchandes à rechercher de nouvelles ressources fiscales. Dans ce contexte, le renouveau du commerce a facilité l'imposition des taxes sur les produits de consommation et les services.



Miniature extraite du livre de la gabelle florentine

De la péninsule italienne jusqu'aux ports de la Provence, entre autres usages, plusieurs textes latins du XIII^e siècle mentionnaient une *gabella* perçue à l'entrée et à la sortie de nombreuses marchandises. Ce mot était hérité des arabes de Sicile où sous la forme *qabâla* il signifiait contrat, garantie, caution.

Pour notre région, les statuts de la gabelle de Nice, transcrits en 1251, confirmaient que *gabella* était un nom en usage pour signifier toutes sortes de taxes perçues, parfois collectivement.

Soit : "la *gabella salis* (le sel) ; la *gabella fusteti* (le bois) ou la "gabella piscium (le poisson).

Par la suite, dans les Etats de Savoie la *gabella* continua de désigner des contributions directes ou indirectes et des taxes perçues sur toutes sortes de produits et de transactions, autant au profit de l'Etat que des finances communales.

Concernant Sospel, les archives départementales possèdent plusieurs budgets prévisionnels ou *causati*, de 1702 à 1792. Des droits sur les ventes, les achats, les services, ainsi que des lesdes ou gabelles apparaissaient au chapitre revenus ou *redditi* du budget. Selon les années ils représentaient de 10, 57% à 17,77% du montant total de ceux-ci.

Souvent regroupés sous le nom de gabelles, les services et taxes inscrits au titre de ces revenus étaient les suivants :

— Pour les troupeaux et les viandes : gabelle de la lesde et double lesde des bestiaux ; décime des agneaux nés dans la bandite communale d'hiver ; concession de l'abattoir communal ou *banca macello*, l'adjudicataire s'engageait à fournir aux prix convenus les quantités nécessaires de viandes de bœuf, de mouton du pays et d'agneau du Piémont.

— Pour le pain : concession de la boulangerie communale ou *panateria*, avec trois qualités de pains vendus aux prix convenus dans deux boutiques, "comme cela se fabrique et se vend à Nice".

— Pour les vins : droit de vente et revente du vin ; droit de vente des vins importés ; cotisations exigées des aubergistes et des cabaretiers ; concession des quatre tavernes de la ville, soit 2 boutiques en cité et 2 dans le bourg, devant fournir du vin forain non mélangé aux vins du pays.

— Gabelles pour les ventes : de l'huile d'olive, non lavée ; du savon de Nice ; de l'eau-de-vie et du *rossolino*.

Le plus souvent les gabelles étaient concédées à ferme, à la suite d'une adjudication. Moyennant une somme ou *risva* que l'adjudicataire payait à la commune celle-ci était assurée d'un revenu forfaitaire. En contrepartie, avec des clauses d'achat et de vente prévues à l'avance le système du fermage permettait de contrôler l'approvisionnement de la communauté et d'assurer un ravitaillement régulier des produits de première nécessité, dont le commerce est resté un problème vital pendant des siècles.

Au XVIII^e siècle, les enchères aux chandelles se déroulaient sur la place Saint-Michel, en présence du Préfet et juge, du Syndic actuel et du notaire collégial, tous trois de la préfecture et cité de Sospel.

Sur ce sujet, l'historien S. Alberti avait consacré tout un chapitre de son histoire de Sospel, en 1728 :

ISTORIA DI SOSPELLO CAPITOLO III. De Rediti della Città di Sospello.

A l'époque, où Sospel fut soumis aux comtes de Provence, puis à ceux de Savoie, les raisons d'imposer des gabelles et d'en exiger les revenus, selon son bon plaisir ont toujours été exercées par la Commune de notre Cité, selon des conventions déjà conclues. Le tout a été confirmé par les souverains successifs jusqu'à Victor Amédée II, à l'exclusion de la gabelle du sel depuis les temps antiques et de la gabelle du tabac que sa Majesté a voulu se réserver (diplôme du 5 décembre 1702):

"(Nous) Abolissons et annulons le litige présent devant l'Intendance Générale de Nice et le Commissaire des extensions par notre Patrimoine Royal contre la Cité de Sospel. Ce litige concernait les lesdes, les rives et les gabelles de l'entrée du vin forain, des tavernes du vin, de l'abattoir des viandes, de l'huile, du savon, de la boulangerie, de l'eau de vie, sauf la gabelle du tabac que par les présentes nous incorporons dans notre Patrimoine..."

Outre les gabelles, chaque année, notre Cité soumet aux enchères les bandites, la chasse aux perdrix de quelques régions et la pêche des truites des rivières et torrents de la Nièya, Bassera, Bévèra, Ierbi, Merlanson, Scinardo et Roccas.

Depuis le XIII^e siècle, le mot *gabella* a désigné diverses taxes indirectes. Souvent, il servait de terme générique pour certains impôts communaux, dont ces mêmes communautés cherchaient à être exonérées lorsqu'elles se livraient au commerce entre cités.

➤ La Gabelle du Sel de Nice ➤

Le mot latin de *gabella*, avec son sens du XIVe siècle, était passé en France où l'on trouvait aussi bien la gabelle des farines que celle des draps. Après 1383, le roi a définitivement institué un monopole fiscal sur le sel et pour les français le terme de *gabelle* fut bientôt réservé à cette seule imposition ou à l'administration qui la percevait.

Cette gabelle a marqué l'histoire de France par son impopularité, son injustice et les révoltes qu'elle a suscitées, ce qui a pu provoquer une certaine confusion dans l'esprit populaire de notre région.



Courtiers du sel à Paris - Gravure de l'année 1500.

L'étude d'Alain Venturini "*La gabelle du sel de Nice (XIIIe - XVe siècle)*", parue dans les Recherches Régionales Côte d'Azur et contrées limitrophes n° 3" (1983), a retracé l'historique de la gabelle du sel de Nice et montré la place importante qu'elle a tenu dans l'économie régionale.

C'est probablement vers le début du XIIIe siècle, que la Cité consulaire de Nice a institué une gabelle du sel. Son aire de ravitaillement comprenait sans doute Nice, son évêché, celui de Vence et la région de Grasse. Les Niçois contribuaient à approvisionner la Ligurie voisine et le Piémont, mais en livrant le sel jusqu'au port de Savone.

Lorsque Raimond-Béranger a reconquis Nice il a donc enlevé la gabelle du sel à la ville, mais sans apporter des changements notables à son organisation.

Les modifications importantes ont été effectuées par Charles Ier d'Anjou qui "*est volontiers crédité d'avoir institué le monopole du sel et de l'avoir édifié selon des conceptions modernes pour son temps*".

La région niçoise n'a jamais possédé de salines, il s'agissait d'une gabelle dite "secondaire" ou de redistribution. Son sel venait en priorité des salins d'Hyères, mais des navires catalans en importaient également d'Espagne.

Vers 1259, le comte a retiré les régions de Grasse et de Puget-Théniers de l'aire de distribution niçoise.

En contrepartie, à la même date, la gabelle du sel de Nice fut chargée de l'alimentation du Piémont, gagné à la cause du comte de Provence, en 1259 :

Le commerce du sel fut en effet pour le premier Angevin "l'un des moyens de [son] ambitieuse politique d'expansion... en particulier dans le Piémont. C'est ce que montre le traité conclu entre [lui] et la commune de Coni pour la réglementation du trafic du sel en provenance de la gabelle de Nice et la protection des marchands".

Le texte précisait que "les hommes de Coni ne devaient pas acheter leur sel ailleurs qu'à la gabelle de Nice, pourvu qu'ils puissent franchir commodément les cols ; ils ne devaient pas apporter ce sel à d'autres par voie de mer ou de terre au-delà de Coni".

Faisant suite à la mainmise sur la plus grande partie du comté de Vintimille (1257-1258), les accords avec les cités piémontaises devaient ainsi permettre à Nice de se substituer à Gênes pour le ravitaillement en sel de ces régions, à la fois parce que les tarifs offerts étaient avantageux et parce que les conditions politiques pesaient sur les choix. (cf. Alain Venturini)

Nice se classait ainsi parmi les principaux marchés de redistribution de la zone méditerranéenne.

Après avoir acquis la totalité des sels produits à Hyères, Charles Ier a décidé d'exploiter en régie la production des salines et la gabelle de Nice. Mais en 1286, après des résultats financiers décevants, Charles II et ses successeurs ont choisi le système du fermage pour la gabelle niçoise.

Pendant près d'un siècle, se sont succédés des fermiers généraux ou "gabeliers", originaires des villes de Lucques, Gênes, Florence, Pistoia, Nice, Aix. Les candidats n'ont jamais manqué car le bénéfice était conséquent, malgré les aléas qu'ont connu les terres provençales.

Vers 1334 les besoins de la gabelle étaient estimés à 20.000 ouelles par an, soit 3.200 à 3.400 tonnes. Cette quantité de sel était supérieure aux besoins normaux de la zone couverte par la gabelle et cela a impliqué l'existence d'un trafic avec des communautés soumises aux Génois. Ceux-ci ont donc acquis la ferme de la gabelle pour 7.000 florins annuels en espérant exercer un contrôle sur elle.

Avec la dynastie savoyarde la gabelle a retrouvé une nouvelle vigueur, aussi Jacques Cœur, Grand Argentier de France, a convoité la ferme de Nice, en 1449.



Le prix modéré du sel était un privilège important que les communautés médiévales cherchaient à obtenir du suzerain. Vers 1324, les Sospellois payaient celui qu'il destinait à leur consommation personnelle au même prix que les habitants de Nice. Cet avantage se retrouvait dans l'acte de dédition du 17 octobre 1388 :

Le comte convint avec les syndics de la viguerie de Sospel que *"les hommes desdites universités pourront et devront se fournir en sel pour leur usage, en cette gabelle (de Nice), aux prix qu'ils ont l'habitude de l'acheter... étant entendu qu'en temps de guerre, ils devront le payer au prix imposé aux citoyens de Nice"*.

Dans ce même accord, le comte de Savoie avait déclaré *"que la gabelle du sel devra être en permanence à Nice suffisamment pourvue et ne jamais en exporter ailleurs"* puis il avait promis *"d'expulser les seigneurs de Tende et de la Brigue, en les chassant à main armée ou en leur donnant en échange d'autres terres, afin que soit assuré le passage entre Nice et les régions côtières d'une part et le Piémont d'autre part"* (cf. Pierre Gioffredo in Histoire des Alpes Maritimes).

Cependant, la possession intermittente du Piémont et l'attitude hostile des comtes de Tende ont causé des problèmes aux fermiers adjudicataires.

C'est seulement en 1418 que le Piémont a été définitivement rattaché à la Maison de Savoie et en 1579 qu'elle a acheté le comté de Tende à la dernière héritière.

Au départ des salins, le sel, marchandise ordinaire, était déposé sur le pont et lancé en vrac dans la cale des bateaux, servant aussi de lest, pour le transport jusqu'aux ports de la côte niçoise. Les quantités embarquées n'étaient pas pesées mais mesurées. Ces mesures comptables et incertaines étaient très variables d'une ville à l'autre : l'ouille de Hyères (160/170 kg environ) représentait 3 setiers 3/4 de Nice, divisés en 2 émines de 20 litres par setier.

Arrivé à Nice, le sel entrait dans les circuits de la gabelle et sous le contrôle de l'Etat il faisait l'objet de beaucoup plus de soins pour la vente sur place, les réserves et sa réexpédition vers le Piémont.

Sur ces "routes du sel", entre Nice et Coni, les convois trouvaient des dépôts et des relais ou "scala" gérés par le "scaletier". Ces étapes étaient nécessaires pour déposer le sel destiné à la consommation locale et remplacer les bêtes de bât. En 1455, elles se situaient à Menton, à Sospel, entre Breil et Saorge, à Tende, à Saint-Martin pour la Vésubie.

Ainsi "gabellée", une bonne partie était convoyée vers l'arrière pays et les cols des Alpes. Le sel empruntait les itinéraires convenus, en charrettes si possible, en convois de mulets le plus souvent et même à dos d'hommes si nécessaire.

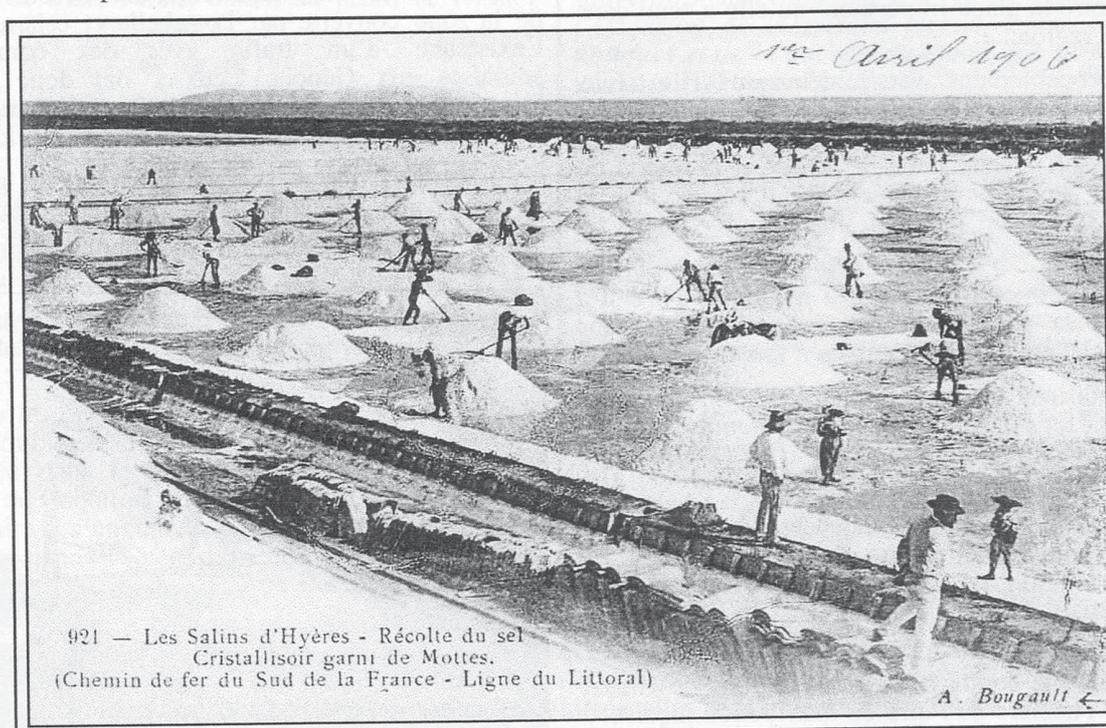
Au XVe siècle, des transports de sel à partir de Menton vers Sospel ont été la cause d'un conflit entre les syndics et les gabeliers de Nice. En 1470, suite à une tempête, les élus niçois se sont rendus compte qu'une partie du sel destiné à la gabelle de la ville était déchargé à Menton, depuis deux décennies selon des témoins.

Devant le représentant du Duc de Savoie les procureurs de chaque partie ont fait valoir leurs arguments :

— Selon les procureurs niçois les accords de 1388, conclus entre la Cité et le Comte, n'étaient plus respectés. Avec une concurrente à Menton l'ancienne gabelle de Nice risquait de n'être plus suffisamment pourvue pour tous ses besoins alimentaires ou de saumures. La ville perdrait également une grosse partie de l'intense trafic ou artisanat liés au commerce du sel ainsi que les droits et taxes de débarquement.

Enfin, si tout le sel piémontais évitait haut Paillon et la Vésubie, une économie d'échanges avec l'arrière-pays était mise à mal ; outre leur part à l'activité autour du port, au retour sur la côte les muletiers vésubiens ramenaient du bois destiné à la construction navale et les produits d'élevage et d'agriculture de leurs vallées.

— Les défenseurs des gabeliers assuraient que Menton n'était qu'un lieu de stockage du sel piémontais, sans vente sur place. Le transport de Menton à Sospel revenait moins cher qu'à partir de Nice et surtout les fermiers ne payaient plus les droits d'ancrage et de rivage qu'exigeaient les Niçois.



Au cours des années suivantes, la duchesse Yolande a réaffirmé aux gabeliers niçois, l'interdiction de transporter le sel du Piémont par un autre itinéraire que celui de Nice à l'Escarène ou à Sospel.

Certes, des intérêts économiques étaient en jeu, mais les origines des fermiers et les rivalités politiques de la région — entre les vigueries de Nice et de Sospel sous contrôle savoyard, la république de Gênes, le Piémont hésitant, le comté de Tende et la seigneurie de Monaco — sont peut être aussi à rechercher parmi les causes du différend. (cf. Professeur Philippe Jansen "Journée d'études de Menton 1999").

* * *

Dès le XVI^e siècle, le sel était conditionné en sacs plombés avec cartes timbrées. Son prix était alors augmenté des frais de transport, calculés par charretée ou par charge, auxquels s'ajoutait la taxe décidée par le comte ou le duc.

Les muletiers venus de Nice terminaient leur trajet à l'escale de Sospel ; au-delà, de nouveaux convoyeurs prenaient en charge la marchandise .

Circuler sur ces chemins muletiers présentait des difficultés. Tel cet incident qui a concerné un scaletier sospellois. Relaté dans un document des archives d'Etat de Turin il était daté de 1650/1651 :

"Acte de litige entre Plauchieu, gabelier général du sel, contre Donato Codreto, scaletier des sels à Sospel, ledit Plauchieu réfutait les dégâts que Codreto prétendait avoir subi sur son escorte de mulets pour la conduite du sel. Après la mise sous scellés des animaux pour expertise, Plauchieu a été acquitté".

La gabelle du sel de Sospel, aux XVII^e et XVIII^e siècles

Dans son ouvrage, notre historien Sigismondo Alberti a énuméré les places sospelloises et il précisait que la place de la Cabraia était aussi dénommée **place de la Gabelle du sel**, en 1728.



Au cours de la période considérée, cette partie basse du quartier Vallon se trouvait encore hors de l'enceinte et présentait la configuration suivante :

- Au premier plan, toute la partie d'immeuble abritant, au rez-de-chaussée, l'ancien garage Albin (aujourd'hui la pharmacie) a été rajoutée après 1791.

- A cet emplacement se trouvait l'angle nord-ouest de la muraille avec l'une des portes de la Cité à proximité. Bien entendu, la route carrossable et la fontaine n'étaient pas encore construites.

- Pour la portion du bâtiment alors existante, le cadastre de 1702 mentionnait : le moulin des sœurs Laurenti ; la maison Pellegrini ; la maison d'habitation du noble Buchio **confinant à la Gabelle**, à l'angle des actuelles rues Vincent Comiti et du Vieux Moulin autrefois passage de la Gouarga.

- D'après un acte de vente du 8 octobre 1714, **les magasins du sel de Sospel** se trouvaient en haut de la rue du Vallon, près du presbytère. A cette date, le fermier ou *banchière de sali* était Giuseppe Cairasco.

Alors que les troupes révolutionnaires françaises encerclaient Sospel, le général sarde de Saint-André est venu sauver les registres de l'insinuation et une bonne partie des sels de l'entrepôt de Sospel, dans la nuit du 3 février 1792.

Adjudication des gabelles sur la place St-Michel



Délibération concernant la gabelle du sel de la Cité, pour l'an 1786, en faveur du négociant Pietro Vincenzo Rostagni.

"L'an du Seigneur mille sept cent quatre vingt cinq et le dix-huit du mois d'octobre à Sospel sur la place Saint-Michel à dix heures du matin, heure de France".

Préalablement à cette délibération, l'affichage et la publication au registre du prétoire ont été faits depuis le 14 août échu.

Ainsi que les annonces publiques, qu'a proclamées le trompette Gio Francesco Torello, selon le mode et aux lieux habituels, au cours des mois d'août, septembre et octobre.

La gabelle du sel, pourvue de la carte timbrée et des plombs, était destinée tant à l'usage de cette Cité que de la vente publique au détail.

Suite aux différentes enchères, le négociant Pietro Vincenzo Rostagni a proposé d'acquérir, pendant ladite année, deux mille rubs de sel à la Banque Royale de dépôt de Nice et de les entreposer dans notre cité.

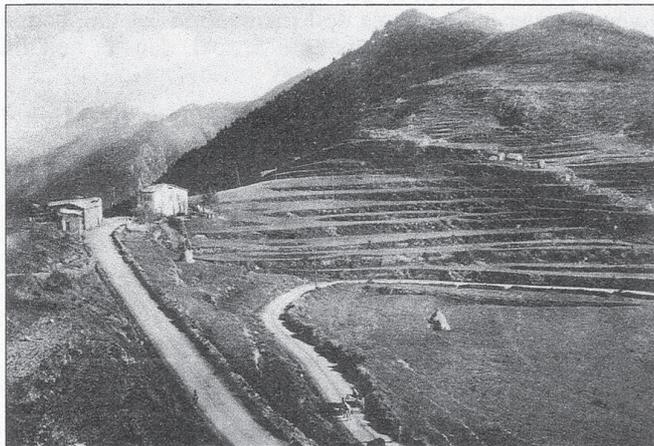
Le prix du retrait à la Banque du sel de Nice sera de quatre sous et six dinars par rub, plus un sou par lire pour la vente au détail. En outre, Rostagni s'engage à fournir les cartes timbrées et les plombs prévus par la loi.

Ont signé ; le Préfet et juge Tomaso Inverardi ; Pietro Paolo Novj, premier Conseiller ; Pietro Rostagni ; les témoins, dont l'ancien banquier et Gio Batta Armellini, notaire collégial et secrétaire de la Cité.

Les “mythiques” Routes du Sel

“La route du sel ! Il est sans doute peu de thème dans l’historiographie régionale consacrée à la fin du Moyen Age qui ait autant retenu l’attention en France comme en Italie, jusqu’à ses prolongements touristiques les plus divers, tant, dans notre département, sont les lieux qui s’identifient comme étapes de cette route du sel. C’est qu’en réalité, les itinéraires “saunants” furent nombreux...(cf. Philippe Jansen, ci dessus)

Encore au début du XIXe siècle, parmi un réseau de voies anciennes et archaïques seule celle qui conduisait de Nice à Turin, par le col de Tende, ressemblait à une vraie route, .



Le passage du col de Brouis (début XXe siècle)

Certainement, ce passage des Alpes était connu depuis le haut Moyen-Age, mais son histoire a véritablement débuté en février 1259 lorsque Charles Ier d’Anjou a conclu avec la commune de Cuneo, une convention qui stipulait “que les hommes de Cuneo et de son “district” se fourniront en sel à la Gabelle de Nice, dans la mesure où ils pourront franchir aisément les cols”, avec une invite à ceux d’Asti et de Pavie elle ouvrait à la gabelle de Nice des débouchés au Piémont ou même à la Lombardie.

Mais la prospérité de cette nouvelle route du sel est restée variable jusqu’à la mainmise du comte de Savoie sur les vigueries des “terres neuves de Provence” en 1388. Le comté de Vintimille et du val de Lantosque, dont Sospel était le chef-lieu, devenait alors un maillon indispensable pour assurer l’écoulement du trafic et sa sécurité.

Pour remédier aux difficultés naturelles du terrain, le pouvoir central avait laissé tout l’entretien du réseau routier à la charge des communautés traversées, il intervenait seulement pour leur rappeler des obligations quasi impossibles à remplir.

C’est la présence des fermiers de la gabelle, association toute à la fois financière, commerçante et entreprise de transport qui, avec le commerce du sel, ont fourni presque toutes les ressources nécessaires au bon état de la route muletière.

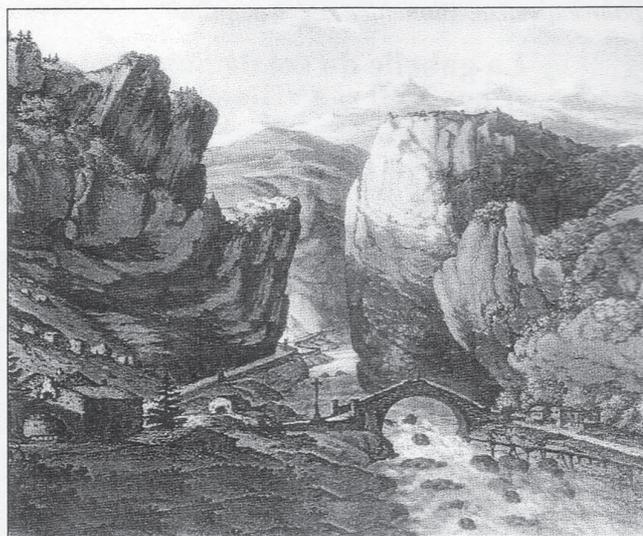
Le problème du Piémont a été résolu au début du XV^e siècle, mais celui posé par les comtes de Tende, ne l’a été qu’à la fin du XVI^e siècle. Maîtres d’une partie de la route du col de “Cornyo” (Tende), les seigneurs du lieu exploitaient la situation en remettant en cause la liberté de passage et les accords conclus.

Pour cette raison, en juillet 1430 Amédée VIII a exigé dans un contrat d’affermage que les fermiers de Nice seraient tenus d’entretenir en bon état le chemin qui allait de Saint-Martin à Valdieri et que les dépenses destinées à ouvrir le col de “Cornyo” seront désormais employées pour ouvrir et entretenir celui du col “d’Arnovo” (col de Cerise actuellement).

Pour amener le sel de Nice au Piémont comme promis, le Duc envisageait deux voies distinctes mais déjà anciennes. Après un trajet commun jusqu’à l’Escarène, le chemin préféré se dirigeait vers Braus, Sospel, Brouis, la Roya et le col de Tende tandis que celui de secours bifurquait vers Lucéram ou la Vésubie pour atteindre les cols des Fenestres et d’Arnovo, en évitant le comté de Tende. Toutes deux se rejoignaient ensuite dans la plaine, après le passage des Alpes.

Pourtant, deux années plus tard, les gabeliers se plaignaient au gouverneur de Nice du manque de réparations de ces chemins ce qui entraînait souvent la perte des bêtes chargées de sel.

Les années de 1433 à 1439 ont été marquées par l’entrée en scène du fermier Paganino del Pozzo et par ses tentatives pour transformer les communications de Nice avec le Piémont. Durant ces six années il a construit une route, avec dix ponts de pierre, entre Lantosque et Lenvens. Tout en travaillant au col de Braus et en modifiant à ses frais le tronçon, en très mauvais état, de Breil à Saorge où il a aussi remplacé les ponts de bois par de la pierre.



Pont du XV^e siècle à l’entrée des gorges de Saorge, gravure tirée de l’ouvrage d’Albanis de Beaumont (1795)

En compensation, pour le passage de tous ces ponts un droit perpétuel de péage lui était accordé par le duc Louis.

En 1432, le gabelier Paganino a délégué ses pouvoirs à Gandolfo Imbert, consul de Sospel, pour faire réparer le chemin du Braus.

A cette époque, les convois de sel pouvaient aussi arriver par l’antique “camin ducal” qui reliait Peille à Sospel par le col des Banquettes et Castillon.

Après l’agglomération sospelloise, un itinéraire probable empruntait le chemin d’Oliveta, le long de la Bévéra jusqu’à Bassera, pour remonter au Brouis, par le col des Termes où se trouvait un hospice destiné aux voyageurs et cédé au prévôt de Breil en 1377.

A nouveau, entre 1449 et 1453, Paganino a entrepris des travaux dans la Vésubie, de Saorge à Breil, de Menton à Sospel, de Vintimille à Breil. Ruiné et tombé en disgrâce, son nom est resté dans la mémoire populaire sous les formes "Paganin ou Pagarin"

Le réseau des chemins du sel s'était encore étendu et comptait neuf entrepôts dans le comté de Nice, en 1538/1539. Si la route du col de Tende restait l'axe principal, celle par la Vésubie était toujours utilisée, malgré l'annexion du comté de Tende ; Sospel était ravitaillé à la fois par Nice et par Menton ; entre Tende et Limone une route passait par la Brigue pour rejoindre Mondovi.

Diversifier les cheminements était une réponse aux contraintes du transport, avec une prise du contrôle de la distribution. Les statuts de la gabelle autorisaient des marchands indépendants à stocker du sel, payé à prix fort, pour le revendre sous surveillance dans tous les lieux de l'arrière-pays.

* * *

Au début du XVIII^e siècle, Charles Emmanuel I^{er} a compris qu'il pouvait concrétiser la grande idée, déjà ancienne, en transformant la simple route du sel en une véritable voie de commerce reliant la Méditerranée au pays du nord de l'Italie et de l'Europe.

Dans ce but, le décret pour la construction d'une nouvelle route est signé en 1610. Des franchises sont accordées aux ports de Nice et de Villefranche en 1612 et en 1613.

Une campagne de travaux entamée par le baron Bottino, gabelier général, a porté sur les passages les plus difficiles de la route, soit le col de Cornio dont on envisageait le percement du tunnel ; les gorges de la Roya, sous Saorge ; la rude montée du Perus et du Brouis ou le "chemin de Bottino" a été abandonné puis repris.

Après Sospel, nouvelles discussions animées : passerait-on par la route primitive de Peille à Sospel ou par l'Escarène ? Finalement la route de l'Escarène au Braus a été raccordée au chemin "del Bottino" qui du col Saint-Jean descendait à l'ouest du Barbonnet pour se diviser en deux branches sur son versant nord.

Jusqu'au milieu du XX^e siècle, ces chemins muletiers "dits de Bottino" étaient parfaitement entretenus par les cantonniers municipaux.

Les Sospellois les utilisaient comme raccourcis ou "escourchas" pour se rendre dans les campagnes avec leurs ânes. Les statuts des pénitents blancs prévoyaient une messe annuelle au col Saint-Jean, c'était par ce chemin qu'ils se rendaient en procession avec leurs croix et leurs fanaux, depuis la chapelle Sainte-Croix jusqu'à celle de Saint-Jean-Baptiste.

Les deux tracés se retrouvent sur les feuilles du cadastre de Sospel de l'année 1863 :

— D3 Nieya et Grazian : **ancienne route de Nice à Turin**, du pont de la Nieya au Perus.

— J1 Barbon : **ancien chemin de Sospel à Nice**, de la Cremaia au col Saint-Jean - .

* * *

Avec la fondation du hameau de Fontan, en 1616, la *Real Strada* semblait achevée "pour la commodité de l'Italie et du monde tout entier". Mais en réalité elle était loin d'être carrossable partout et son itinéraire n'était pas considéré comme définitif.

Aussi, dès 1623, plusieurs variantes ont été à nouveau réétudiées et âprement discutées pendant des décennies, dans un climat d'intrigues ou de rivalités entre communautés, soit :

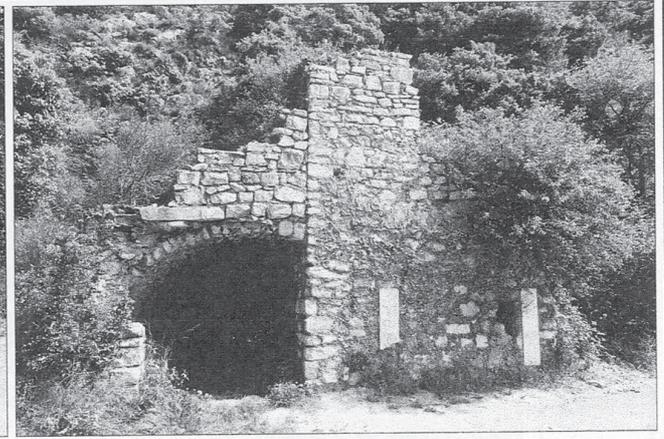
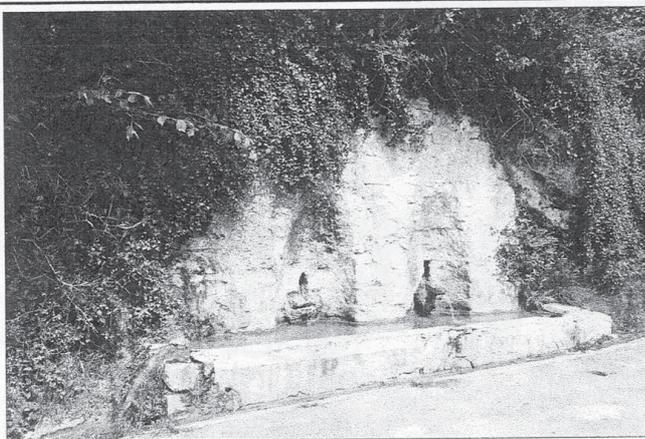
- une route directe de Villefranche à Sospel
- le passage par Peille et le col des Banquettes
- et surtout la voie ancienne par la Vésubie

En 1681, une nouvelle mission était chargée de rechercher, sur place, les moyens pratiques pour améliorer la route du Piémont et les réparations à faire pour la rendre praticable aux charrettes, par les deux voies possibles de la Vésubie et de la Roya.

Sur la *strada grossa* de Nice, le chevalier Tonduti, gouverneur du lieu de Sospel, devait immédiatement remettre en état la vieille route de Bottino, au mauvais passage du Perus (*del Peruzzo*), selon le mémoire détaillé qu'avait établi le mesureur Costa :

"Du commencement du terroir de Sospel, lieu-dit "la Bassera", jusqu'au pont sous le Perus, "dit pont de Saorgino" par le chemin de Bottino, il faut refaire pavage, murs et adoucir la pente.

De ce point à Sospel, puis à la "colle di Brau", à "Roccatagliata", au Touet, à l'Escarène, il n'y a à prévoir que des réparations, des pavages, etc. ..."



Le lieu-dit de Bel'Aqua (D 2204), autrefois relais peu après le col du Perus. A gauche, la fontaine-abreuvoir ; à droite les ruines de l'ancienne auberge.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, la route de Tende bénéficiait toujours de la sollicitude et des ressources du pouvoir central ; elle accaparait la presque totalité du trafic vers le Piémont. Un mémoire des années 1777 à 1779 indiquait une moyenne annuelle de 16.740 chargements publics de mulets à destination de Coni, soit l'équivalent de 319.068 rubs de Nice, auxquels s'ajoutaient 600.000 rubs de sel (le rub valait 7,8 kg).

Enfin, par lettres patentes du 23 mai 1780, Victor-Amédée III décidait la construction d'une route entièrement carrossable, "taillée dans le roc par le fer et par le feu", selon des plans successivement approuvés.

En 1782, les travaux étaient entrepris dans la région sospelloise avec le concours de l'armée. Un nouveau pont enjambait la Bévéra et la Route Royale abandonnait la traversée séculaire du bourg Saint-Nicolas pour longer la Cité, où la muraille nord était abattue.

Le 4 septembre 1784, le curé de Sospel Joseph Alberti pouvait écrire dans ses mémoires :

"commencèrent à passer les calèches et les carrosses et ainsi à voyager de Nice à Turin. (cf. Serge Coccoz in "Nice Historique 1999 n°3").

La route était terminée, seul le percement du tunnel de Tende n'avait pas été réalisé.

* * *

Le Piémont est tombé sous la domination française en 1801, en devenant la 27^e division militaire. Quelques années plus tard une mesure administrative a durement frappé le trafic à partir de Nice et le transport du sel.

Désormais, les départements piémontais ont été uniquement approvisionnés par la régie nationale, ceci au grand désespoir des muletiers, des propriétaires de chariots et des producteurs de fourrages.

Pour Sospel, voici ce qu'il résultait d'une enquête menée par le préfet en 1806 :

"Avant l'établissement de la régie en Piémont, les particuliers de cet arrondissement étaient au nombre de 111, disposant de : 23 chariots à 3 colliers et 190 bêtes de charge. Étaient de passage en cette ville chaque semaine dans l'été, tant des communes de ce département que de celles du Piémont : 180 chariots à 3 colliers et 1.400 bêtes de charge, et dans l'hiver : 2.200 bêtes de charge.

Depuis ledit établissement, le nombre des chariots s'est réduit à 10 et celui de bêtes à 40 ; des chariots de passage à 90, des bêtes de passage à 400 l'été et 700 l'hiver, sans aucun chariot. Ce qui a mis dans la misère non seulement les propriétaires de chariots et de mulets, mais encore les ouvriers des villes depuis Nice jusqu'à Tende, car avec le prix du fourrage qu'ils allaient ramasser sur les montagnes dans l'été, ils nourrissaient leurs familles en hiver ..."

La voie de Nice à Turin devenait une simple portion de la Route Impériale, contrôlée par les Ponts et Chaussées qui la jugeait dans un état pitoyable.

Avec l'incorporation de Gênes à l'Empire français, Nice perdait aussi sa situation privilégiée de débouché sur la Méditerranée.

Après le retour du roi de Sardaigne et malgré ses promesses "rien n'a plus été comme avant", car les souverains ont désormais préféré les ports de Gênes et de Savone à celui de Nice.

L'annexion de 1860, en instaurant une frontière sur les Alpes, mettait fin à six siècles d'histoire durant lesquels le commerce du sel et ses activités annexes avaient largement soutenu l'économie "des terres neuves de Provence", puis du Comté de Nice.

Désormais, il appartenait à la France de rechercher les nouvelles orientations économiques des Alpes Maritimes et de développer ses voies de communications.

L'historien Léo Imbert a longuement développé l'histoire de "La route de Nice en Piémont du XV^e au XIX^e siècle" dans *Nice Historique 1938*, dont cette recherche s'est inspirée.

Roger Gnech.



Au début du XX^e siècle, une utilisation plutôt pragmatique des arcades soutenant l'ancienne route royale