

LA FRANCE VUE DU TRAIN



PARIS



CÔTE D'AZUR

PARIS

*mieux qu'un roman policier
le roman de votre voyage
minute par minute*

CHAIX-LAFFONT

300 F (T. L. C.)

Un compagnon de voyage

J'avais dix-sept ans quand je fis mon premier « grand voyage » en chemin de fer. Fallait faire enfin connaissance avec cette France si mal connue à travers les manuels de géographie. Dès que le train s'ébranla, je m'installai dans le couloir, le visage collé à la vitre.

Hélas ! le film qui se déroulait devant moi n'était pas seulement un film moué c'était un film sans sous-titre ni commentaire, où il devenait donc bientôt impossible de se repérer.

Avec même que le plus bel album de photos tombe bientôt des mains si aucune légende ne vient identifier et commenter l'image, de même laquette et imprécise succession de paysages que l'apercevais à travers la vitre me paraît-elle vite fastidieuse et monotone.

Je tentai bien de me repérer à l'aide de la carte affichée au bout du couloir. Mais cette carte me fut de peu de secours : par ceux qui la dessinaient, la France n'était sans doute qu'un vaste réseau ferroviaire.

Du moins mon train s'arrêtait-il encore assez fréquemment ; on lampiste passait alors le long des wagons en jetant aux voyageurs, avec le nom de la gare, l'accent de la province. Ainsi pouvais-je de loin en loin, faire le point.

Aujourd'hui, la plupart de ces haltes-repères n'existent plus. Quoi d'étonnant dès lors si votre vision de compartiment confond l'Yonne avec la Seine et fait partager son erreur au petit garçon curieux qui l'accompagne ?

Pourtant, le chef de la plus petite gare sur la ligne sait, à la minute près, l'heure de passage de votre train. Et plus d'un paysan règle sa montre sur le grondement du bolide lancé à 140 kilomètres à l'heure à travers la campagne.

C'est cette exactitude procerbale des trains français qui m'a donné l'idée d'établir une table-horaire à l'intention des milliers de voyageurs qui, comme moi-même, aiment bien savoir « où ils en sont ». Cette table-horaire et le tracé de la ligne au 1/200.000 qui y sont présentés et illustrés Michel Fontaine vous permettront de vous repérer aisément, chaque fois que vous le voudrez.

Restait à vous donner un cousin de compartiment qui connaisse la ligne « sur le bout du doigt » et à lui demander d'écrire à votre intention anecdotes et souvenirs. Ce guide voudrait être pour vous ce compagnon idéal à la fois disert et discret.

Pierre MAYÈRE

S O M M A I R E

	Page
Table des arrêts Paris-Vintimille	3
Table horaire Paris-Vintimille	4
L'Histoire de France à 149 à l'heure	7
Votre voyage en 17 planches	21
Table horaire Vintimille-Paris	35
Table des arrêts Vintimille-Paris	58
Comment faire le point	99

Kms	STATIONS	51	53 (a)	HEURE	TRAM METRO	HEURE D'ARR.	HEURE D'ARR.	HEURE D'ARR.	HEURE D'ARR.
				1 3001 (b)					
0	PARIS	6:15	12:36	13:10	20:00	20:10	21:10	22:00	
113	Sens		13:33	...	...	...	...	...
194	Lavoisier	A	13:57	...	...	...	22:36	...	
		D	14:00	...	...	...	22:39	...	
215	DIJON	A	12:06	15:31	15:36	23:08	23:10	1:08	1:08
		D	12:09	15:33	15:38	23:11	23:23	0:10	1:13
282	Beaune		16:04	...	...	...	...	...
367	Chagny	D	16:15	...	...	...	...	...
		D	16:17	...	...	...	...	...
483	Chalon-sur-Saône	A	16:28	...	...	...	...	...
		D	16:30	...	...	...	...	...
489	Héricourt	A	17:00	...	...	...	...	...
		D	17:05	...	...	...	...	...
438	Villefranche		17:28	...	...	...	...	...
512	LYON	A	13:09	17:35	17:19	1:03	1:17	2:08	3:07
		D	13:59	18:25	17:17	1:10	1:27	2:20	3:18
534	Chassagny		18:44	...	...	...	...	...
544	Vienne		18:56	...	...	...	2:48	...	
565	Le Pâquis-de-Roussillon		19:10	...	...	...	...	...
573	St-Rambert d'Albon		19:27	...	...	...	...	...
585	St-Vallier		19:40	...	...	...	...	...
595	Tain-l'Hermitage		19:53	...	...	...	...	...
617	VALENCE	A	19:59	20:00	18:23	...	3:01	...	
		D	19:54	20:12	18:29	...	3:01	...	
620	Uvres		20:20	...	...	...	...	...
628	Montélimar		20:50	...	...	...	4:29	...	
684	Pierrelatte		21:00	...	...	...	...	...
714	Orange		21:31	...	...	...	5:11	...	
742	AVIGNON	A	16:27	21:53	19:41	3:40	3:58	5:34	6:07
		D	16:47	22:03	19:44	3:54	4:08	5:47	6:15
771	Arles		22:34	...	...	...	6:22	...	
863	MARSEILLE	A	18:12	23:32	21:01	4:26	4:38	7:08	7:58
		D	18:28	23:44	21:09	4:38	4:49	7:32	8:10
900	La Ciotat .....		...	...	...	...	8:28	11:27	
914	Bandel .....		...	...	...	...	8:44	11:43	
921	Sanary .....		...	...	...	...	...	11:53	
930	TOULON	A	18:25	...	21:54	6:31	6:43	8:56	12:02
		D	18:41	...	21:57	6:38	6:50	9:06	12:06
980	Les Arcs		20:34	...	...	...	10:06	13:20	
1021	Fréjus		20:54	...	...	...	10:26	13:35	
1024	St-Raphaël		21:00	...	23:01	7:52	8:11	10:32	13:44
1097	CANNES	A	21:29	...	23:25	8:19	8:38	10:59	14:22
		D	21:36	...	23:28	8:28	8:44	11:04	14:24
1083	Golfe-Jean-Vallauris .....		...	...	...	...	11:12	14:31	
1086	Juan-les-Pins		21:47	...	...	8:31	8:55	11:10	14:38
1088	Antibes		21:54	...	23:39	8:39	8:03	11:24	14:38
1077	Cagnes-sur-Mer .....		...	...	...	...	11:35	14:50	
1088	NICE	A	22:52	...	23:58	8:57	9:21	11:47	15:01
		D	22:30	...	0:00	9:16	9:36	12:00	15:15
1093	Villefranche .....		...	...	0:29	...	...	15:25	
1095	Beaulieu		22:48	...	0:35	9:28	8:48	12:14	15:30
1098	Èze .....		...	...	0:38	...	...	15:35	
1104	Cap-d'Azur .....		...	...	0:42	...	...	15:40	
1104	Monaco		22:51	...	0:47	9:32	9:37	12:22	15:45
1105	Monte-Carlo		22:56	...	0:51	9:36	10:05	12:31	15:49
1108	Roquebrune .....		...	...	0:57	...	...	15:55	
1110	Carnoles .....		...	...	1:06	...	...	15:58	
1111	Menton		23:13	...	1:03	9:52	10:21	12:45	16:01
1118	Vintimille		23:25	...	...	10:05	10:34	12:58	...

(a) Du 28 juin au 28 septembre, ce train part à 12 h 25.
 (b) Pour les autres arrêts consulter le Châssis-Est (tacl. 506).

TABLE HORAIRE

de Paris à Vintimille

(Les arrêts sont indiqués par un filet gras.)

page 22	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
PARIS	0	9 15	12 30	13 10	20 00	20 10	21 19	22 00
	10	9 23	12 33	13 11	20 05	20 13	21 17	22 08
	20	9 28	12 43	13 23	20 13	20 23	21 23	22 13
	30	9 33	12 48	13 27	20 19	20 29	21 29	22 19
	40	9 38	12 54	13 32	20 24	20 34	21 34	22 24
	50	9 43	12 59	13 36	20 29	20 39	21 39	22 29
	60	9 48	13 03	13 40	20 34	20 44	21 43	22 34
	70	9 53	13 09	13 44	20 39	20 49	21 49	22 41
80	9 58	13 14	13 49	20 44	20 54	21 54	22 46	

page 24	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
MONTROUAI	90	10 03	13 19	13 54	20 52	21 02	22 00	22 52
	100	10 08	13 25	13 58	20 58	21 08	22 06	22 59
	110	10 13	13 31	14 02	21 03	21 13	22 10	23 06
	120	10 18	13 38	14 08	21 08	21 19	22 15	23 11
	130	10 22	13 42	14 16	21 15	21 24	22 21	23 16
	140	10 27	13 47	14 14	21 19	21 30	22 27	23 22
	150	10 32	13 51	14 19	21 28	21 36	22 32	23 27
	160	10 35	14 02	14 23	21 31	21 41	22 42	23 34

page 26	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
TERRACLES	170	10 40	14 07	14 27	21 35	21 45	22 47	23 39
	180	10 45	14 13	14 32	21 41	21 50	22 53	23 44
	190	10 50	14 18	14 35	21 48	21 56	23 00	23 50
	200	10 55	14 23	14 41	21 55	22 04	23 05	23 55
	210	11 00	14 29	14 45	22 00	22 10	23 11	0 01
	220	11 05	14 34	14 50	22 07	22 17	23 16	0 06

page 28	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
LES LAUREN-ALBES	230	11 10	14 39	14 55	22 13	22 23	23 22	0 14
	240	11 16	14 45	14 59	22 19	22 27	23 27	0 20
	250	11 22	14 50	15 03	22 24	22 33	23 32	0 25
	260	11 27	14 55	15 08	22 29	22 39	23 38	0 30
	270	11 32	15 01	15 13	22 39	22 45	23 43	0 36
	280	11 37	15 07	15 16	22 42	22 51	23 49	0 42
	290	11 44	15 13	15 22	22 49	22 59	23 56	0 49

page 30	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
DIJON	300	11 50	15 20	15 28	22 58	23 06	0 03	0 56
	310	11 56	15 26	15 32	23 03	23 13	0 10	1 03
	320	12 10	15 44	15 41	23 15	23 28	0 23	1 17
	330	12 15	15 51	15 47	23 21	23 34	0 30	1 24
	340	12 20	15 56	15 51	23 26	23 40	0 34	1 29

page 32	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
BOZENE	350	12 24	16 01	15 55	23 32	23 45	0 40	1 35
	360	12 29	16 16	15 59	23 37	23 50	0 45	1 40

page 34	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
CHALON-SAONE	370	12 34	16 29	16 04	23 44	23 57	0 50	1 47
	380	12 40	16 37	16 09	23 49	0 02	0 55	1 52
	390	12 45	16 37	16 14	23 55	0 08	1 02	1 58
	400	12 50	16 43	16 19	0 01	0 14	1 07	2 02
TERRACLES	410	12 55	16 48	16 24	0 08	0 19	1 13	2 09
	420	13 00	16 52	16 28	0 12	0 25	1 17	2 16

page 36	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
MACON	430	13 05	16 57	16 31	0 16	0 36	1 21	2 21
	440	13 10	17 03	16 36	0 21	0 35	1 27	2 25
	450	13 15	17 13	16 42	0 26	0 41	1 35	2 32
	460	13 20	17 17	16 45	0 33	0 47	1 39	2 37
VITTEVAUX	470	13 25	17 22	16 49	0 38	0 52	1 43	2 42
	480	13 30	17 30	16 53	0 43	0 57	1 48	2 47

page 38	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
LYON	490	13 35	17 35	16 56	0 48	1 02	1 53	2 52
	500	13 40	17 43	17 02	0 55	1 09	2 00	2 59
	510	13 45	17 50	17 10	1 01	1 14	2 06	3 07
	520	14 00	18 34	17 27	1 21	1 37	2 30	3 28
CHASSA	530	14 14	18 48	17 32	1 28	1 42	2 35	3 35
	540	14 20	18 51	17 38	1 33	1 50	2 43	3 43
550	14 27	19 03	17 44	1 41	1 56	2 55	3 49	

page 40	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
VALENCE	560	14 34	19 14	17 51	1 49	2 03	3 04	3 57
	570	14 41	19 22	17 58	1 54	2 10	3 10	4 02
	580	14 45	19 34	18 01	1 59	2 16	3 16	4 08
	590	14 52	19 45	18 07	2 07	2 22	3 25	4 17
	600	14 58	19 51	18 12	2 13	2 27	3 30	4 22
	610	15 04	20 01	18 18	2 20	2 33	3 35	4 29

page 42	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
LIVIGNO	620	15 10	20 14	18 27	2 26	2 39	3 44	4 42
	630	15 25	20 25	18 37	2 30	2 47	3 44	4 54
	640	15 31	20 34	18 41	2 39	2 52	3 48	5 00
	650	15 37	20 49	18 47	2 47	3 00	4 15	5 06
	660	15 43	20 47	18 51	2 52	3 08	4 22	5 13
	670	15 51	20 57	18 57	2 59	3 12	4 37	5 18

page 44	KM	HEURE						
		51	53	1	3	19	59	17
PIERRELATTE	680	15 57	21 06	19 04	3 06	3 18	4 45	5 26
	690	16 03	21 14	19 08	3 12	3 24	4 49	5 31
	700	16 08	21 19	19 13	3 18	3 30	4 54	5 36
	710	16 15	21 26	19 20	3 25	3 36	5 00	5 43
	720	16 21	21 30	19 27	3 33	3 43	5 10	5 51
	730	16 25	21 44	19 35	3 38	3 49	5 25	6 07

page 44

	KM	1840				1870			
		51	53	1	3	19	59	17	565
AVIGNON	740	16 34	21 52	19 40	3 48	3 57	5 33	8 26	
	750	16 58	22 13	19 50	4 05	4 17	5 54	8 22	
	760	17 03	22 21	19 59	4 13	4 25	6 05	8 34	
	770	17 99	22 29	20 05	4 14	4 30	6 12	8 45	
	Aries	780	17 18	22 38	20 16	4 25	4 35	6 24	8 47
	790	17 24	22 45	20 16	4 31	4 44	6 36	8 55	
	800	17 28	22 51	20 20	4 40	4 59	6 48	9 05	
	810	17 24	22 56	20 25	4 49	4 58	6 48	9 07	
	820	17 40	23 02	20 31	4 52	5 02	6 55	9 14	

page 46

	830	17 48	23 07	20 36	4 58	5 07	7 00	9 20
	840	17 52	23 14	20 43	5 06	5 16	7 07	9 29
	850	17 58	23 21	20 50	5 17	5 25	7 17	9 38
Tunnel	860	18 09	23 31	20 58	5 26	5 33	7 57	9 49
MARSEILLE	870	18 37	...	21 14	5 46	5 56	8 00	10 03
	880	18 48	...	21 21	5 53	6 05	8 11	10 07
Tunnel	890	18 56	...	21 28	6 03	6 15	8 18	10 18
Cassis	900	19 03	...	21 34	6 09	6 21	8 28	10 25
La Ciotat								

page 48

	910	19 19	...	21 49	6 15	6 27	8 37	10 38
Bardol	920	19 18	...	21 47	6 24	6 36	8 51	10 49
Sasary	930	19 25	...	21 54	6 31	6 43	9 08	10 50
TOULON	940	19 48	...	22 04	6 43	6 59	9 16	12 17
	950	19 59	...	22 11	6 55	7 09	9 25	12 32
	960	19 59	...	22 18	7 03	7 19	9 38	12 43

page 50

	970	20 09	...	22 25	7 11	7 28	9 44	12 55
	980	20 16	...	22 32	7 19	7 36	9 52	13 03
	990	20 22	...	22 38	7 25	7 42	9 59	13 11
Les Arcs	1 000	20 32	...	22 43	7 31	7 48	10 07	13 21
	1 010	20 40	...	22 50	7 40	7 56	10 16	13 29
	1 020	20 49	...	22 58	7 47	8 04	10 26	13 38
Fréjus St-Raphaël								

page 52

	1 030	21 05	...	23 06	7 59	8 17	10 30	13 46
	1 040	21 13	...	23 15	8 08	8 26	10 45	13 59
	1 050	21 26	...	23 23	8 16	8 33	10 54	14 12
CANNES	1 060	21 27	...	23 30	8 27	8 44	11 04	14 27
Golfe-Juan Juan-les-Pins Antibes								
Cagnes-sur-Mer	1 070	21 56	...	23 42	8 46	9 07	11 28	14 40
	1 080	22 05	...	23 48	8 53	9 14	11 40	14 52
NICE	1 090	22 32	...	...	9 12	9 38	12 03	15 19
	Beaulieu	1 100	22 45	9 27	9 53	12 16	15 28

page 54

Menaco Menton-Carlo Roquebrune								
Menton	1 110	23 07	...	...	9 45	10 12	12 38	16 58
Vintimille	1 115	23 25	...	...	10 05	10 34	12 58	...

L'HISTOIRE DE FRANCE

à 140 à l'heure

par José-André LACOUR

Le voyageur qui met quelque douze heures aujourd'hui pour aller de Paris à Vintimille ou vice versa ne laisse pas de pester un peu contre la longueur du voyage, et on le voit généralement, au départ, dépouiller les marchandises de journaux et s'enquérir : le train comporte-t-il bien un bar ? Il se prépare à l'ennui comme on se prépare pour un siège et on se le consolait pas, je pense, en lui apprenant que voici deux siècles la maille-poste avait besoin de douze jours pour relier Paris à Marseille seulement, et qu'en 1834 il fallait encore cinquante heures. Cinquante heures de torture raffinée, d'où l'on sortait les vertèbres déplacées, vieilli de plusieurs mois par la fatigue. Le carrosse ne valait pas mieux que la diligence et un général de l'Empire écrivait à sa femme que le passage de la Bérésina l'avait moins éprouvé que sa descente à Marseille où il avait malheureusement à faire.



Entrée dans Dijon.

Aujourd'hui, vous êtes emportés à 140 kilomètres à l'heure, et dans le meilleur matériel ferroviaire du monde, mais, de même que vous ne songez plus à la découverte de l'électricité lorsque vous allumez votre lampe, vous trouvez naturel ce confort étonnant. Et pourtant...

En 1833, le gouvernement de Louis-Philippe s'avisa que le temps des cochés s'achevait peut-être et, par la loi du 27 juin, confia aux Ponts et Chaussées le soin d'examiner le projet de ligne prioritaire Le Havre-Marseille. Les bureaux d'étude avaient un crédit de 500 000 francs et Armand de Montferrand, officiellement des études du tronçon Montreaur-Lyon et de Marseille à Vintimille, fut nommé directeur des études.

Mais une bonne trentaine d'années allaient s'écouler avant que le premier chef de gare eût sa première voyageur encore tout ébouli : « Vintimille, tout le monde descend ! »

Entre temps, il avait fallu vaincre toutes les difficultés imaginables : d'argent, de tracé, de travail. Sans compter l'opinion des experts.

Les experts, on le sait, affirment généralement que « ce

n'est pas possible » et que, si c'est possible, « cela entraînera en tout cas des conséquences désastreuses ». Ainsi fit Arago. Ce grand homme (1786-1854), né à Estragel, polytechnicien à dix-sept ans, admis à l'Académie des Sciences à vingt-trois, directeur de l'Observatoire, grand astronome, physicien génial et cerveau très libéral, avait un préjugé contre les nouveaux engins de locomotion. Il estimait le train nêfiste au soldat en campagne et il le dit carrément, voici en quels termes :

« Nous verrons... si nos généraux ne décideront pas en définitive que les transports par wagons auraient pour résultat d'effémier les troupes et de leur faire perdre cette faculté des grandes marches qui a joué un rôle si important dans le triomphe de nos armées. »

Peut-être, néanmoins, se fit-il accommodé que les bœffins ne parcoururent plus la France au pas de charge, au risque de les peiver d'un exercice dont tout ancien soldat garde un souvenir reconnaissant, s'il n'y avait eu les tunnels. Si le train effémie, le tunnel tue. Car, dit Arago :

« J'affirme sans hésiter que dans ce passage subit de l'air ensouillé au souterrain les personnes sujettes à transpiration seront incommodées, qu'elles gagneront des fluxions de poitrine, des pleurésies... »

Mais le dangereux progrès était en marche et l'on n'écouta pas Arago.

On avait d'autres arias. Il fallait beaucoup d'argent et toujours plus qu'on avait estimé. Paris-Marseille approcha les 300 millions de francs-oe, alors que les devis permittits ne prévoyaient pas plus de 55.



Lyon: passage sur la Saône.

A eux seuls les 11 kilomètres de Collonge & Perrache coûtèrent 30 millions ; il fallait établir la voie au milieu des jardins et des maisons de campagne qui couvrent la rive droite de la Saône jusqu'à Vaise, construire dans le lit même de la rivière, traverser les faubourgs de Lyon à 6 mètres au-dessus du sol pour ne pas entraver la circulation, creuser le souterrain de Saint-Intéme en courbe sur 2 kilomètres, lancer deux ponts, installer trois gares,

DIJON

... ville de 113 000 habitants, située au pied de collines de la Côte d'Or et en bordure d'une plaine s'étendant vers la Saône et les premiers contreforts du Jura, est un centre commercial et industriel important. Parmi les produits les plus fameux, on peut citer le cognac, le cassis, centre gastronomique réputé de la Bourgogne, son hôtel de la Cloche a donné naissance à l'expression argotique « se taper la Cloche ». Ville gallo-romaine intégrée plus tard dans le royaume de Bourgogne, sacagée en 737 par les Sarrasins, pillée en 888 par les Normands, Dijon a eu une histoire agitée. Sous le règne des grands ducs de Bourgogne, Philippe le Hardi, Jean sans Peur, Philippe le Bon et Charles le Téméraire, cette histoire est celle même de la Bourgogne dont elle était la capitale magnifique. Au XVI^e siècle, la ville connut également une période fastueuse : les Etats Généraux de Bourgogne y tenaient leurs assises ; ses écoles étaient réputées et la vie mondaine y était en brillant effluve de Paris.

C'est une des villes de France, qui a, dit-on, vu naître le grand homme : Bossuet, Rameau, Vergennes, Crèbillon, le grand physicien Mariotte, Rude, Eiffel, etc.

Vaise, Perrache et La Guillotière, sur des terrains de valeur qui se vendaient au mètre carré.

Pour le tunnel de Blaisy qui, sur 4 kilomètres, franchit la crête de partage des eaux entre Seine et Rhône, 10 autres millions étaient prévus. Il en coûta six fois autant. On dut creuser vingt et un puits, profonds de 100 et espacés de 200 mètres, dans des masses qu'il fallait attaquer à la dynamite mais qui, une fois au contact de l'air, devenaient friables, si bien qu'il fallait les protéger immédiatement par un revêtement complet en maçonnerie, à mesure que l'on creusait. Quatre mille ouvriers et douze machines à vapeur de 20 chevaux étaient occupés sur ce chantier titanique.

En 1847, la Commission supérieure des chemins de fer avait présidé d'innombrables discussions à ce propos avant de choisir le tracé du premier tronçon de la ligne. Il fallait tenir compte de nombreux facteurs. Techniques : le terrain était difficile. Économiques : il fallait desservir les contrées les plus riches et les plus



Le Blaisy.

peuplées, déplacer le moins possible la circulation et les trafics existants et le mode acquis de distribution des denrées. Stratégiques : il fallait éloigner la voie ferrée des régions exposées aux invasions et difficiles à défendre.

C'est le tracé par la vallée de l'Armançon qui l'emporta : il résolvait au mieux les difficultés techniques et stratégiques. Arnould, toutefois, s'y était violemment opposé, estimant que le canal de Bourgogne à peine terminé allait perdre ainsi toute raison d'être et qu'on y aurait englouti pour rien les sommes qu'il avait coûtées. Mais la commission estima que canal et chemin de fer ne se feraient pas concurrence et, en 1843, la Chambre vota enfin pour le tracé Armançon, Brenne, Oze.

Il était temps. Deux ans avant, le marquis de Louvois avait écrit au préfet de la Côte-d'Or : « J'arrive d'Allemagne et j'ai vu avec jalousie que, dans deux mois, Cologne et la frontière de France ne seront plus qu'à cinq heures de marche... et nous restons avec le chemin de fer de Saint-Germain à Paris ! »

Le marquis exagérait, d'ailleurs. Dès 1830, cent wagons ne circulaient-ils pas chaque jour entre Lyon et Givres ?

En tout cas, quinze ans après cette lettre fulminante, Napoléon III, monté sur une locomotive T.R. Crampton, battait le premier record du monde de vitesse : tirant un train de deux voitures, l'empereur des Français fit Marseille-Paris à la vitesse commerciale de 100 kilomètres à l'heure.

Il méritait bien cette récompense. C'est grâce à lui en partie que la fin des travaux avait été accélérée. En 1848 en effet, si Avignon-Marseille était déjà en construction, rien encore n'était prévu pour Lyon-Avignon, malgré les interventions pressantes du Conseil général de la Drôme qui voyait dans la construction de la ligne le meilleur moyen de résorber le chômage des riverains. En 1850, la situation était toujours inchangée, par la faute des événements révolutionnaires et du médiocre état des finances et ce n'est qu'en 1851 que l'Assemblée législative alloua un modeste crédit de 2 millions pour le tronçon Avignon-Vallence.

La guerre de Crimée arrangea tout, si l'on ose parler ainsi : Marseille était engorgée de militaires qu'on ne savait plus comment évacuer. On acheta la ligne en hâte.

En 1859, lors d'un concours organisé par le P.L.M., une Crampton que ne montait plus d'empereur atteignait la vitesse de 144 kilomètres à l'heure avec une charge de 157 tonnes. L'épopée était achevée ; on entrerait déjà dans la routine quotidienne et les

Français, semblait-il, ne mouraient pas plus qu'avant de pneumonie. Arago ne saurait jamais combien il s'était trompé, il était mort en 1853.

Révenons à notre voyageur, celui-là que nous avons vu tout à l'heure s'approvisionner en illustrés.

Il bâille. Il regarde tristement ses journaux. Que ne lit-il du moins le *Journal des Goncourts* ! Il y trouverait cette phrase qui lui rappellerait sa chance :

« C'est du bonheur presque, en sortant des gris de Paris, de trouver comme ce matin, en approchant de Marseille, un ciel bleu, léger, riant, de la verdure de printemps, des villages qui ont l'air d'être bâtis avec une boue d'or... »

Mais avant de contempler le ciel léger et riant du Midi, quel voyage à travers l'histoire de France ! Cette histoire, en effet, c'est pour une large part l'annexion progressive des terres que vous êtes en train de parcourir à 140 kilomètres à l'heure, des terres qui menaient vers le soleil, Bourgogne, Dauphiné, Provence, et qui parachevèrent, après des siècles de luttes sanglantes,

LYON

Située dans un site prestigieux, au confluent du Rhône et de la Saône, Lyon est une des plus belles villes de France, la troisième après Paris et Marseille. Elle compte 478 000 habitants et, avec son agglomération, dépasse 800 000.

C'est en 43 avant J.-C. que fut fondée la *Colonia Copia Lugdunensium* d'où naîtra la ville de Lyon. Sous Auguste, elle devient capitale de la Gaule Lyonnaise et s'enrichit de monuments remarquables. Les empereurs suivants, tels que Trajan, continuent de l'embellir, et c'est seulement lorsque menacent les invasions barbares qu'elle perdit de son importance, au profit d'Arles devenue capitale des Goths. Elle tombe au rang de simple municipalité lorsque l'empereur Septime Sévère, contre qui elle s'était dressée, l'eût livrée aux flammes après en avoir fait égorger tous les habitants.

Au IV^e siècle, elle fit partie du royaume Burgonde ; incorporée ensuite au royaume de Provence après le partage de l'empire de Charlemagne, elle est cédée à l'empereur Conrad-le-Salique en 1032, ce qui l'intègre au Saint-Empire Germanique.

Après de longs siècles de confusion, Lyon entre, au XV^e siècle, dans une période de durable prospérité. Le roi y a créé des foires franches ; des provinces des républiques italiennes ont implanté l'industrie de la soie. Mais un siècle plus tard, les guerres de religion affectent durement la ville ; Lyon est dominée par les Protestants et les *Vignerons* font des victimes nombreuses.

Pendant la Révolution, après avoir manifesté son attachement aux idées nouvelles, la population lyonnaise se retourne contre la Commune. La municipalité girondine fait exécuter Chabrier, chef des Jacobins lyonnais et une petite armée vient mettre le siège devant la ville. Kellermann la commande ; une trahison lui livre la place et, le 9 octobre 1793, les troupes républicaines entrent dans Lyon. Un décret que Collet d'Herbois et Fouché sont chargés d'exécuter ordonne que la ville sera détruite ; 5 528 personnes sont jugées et 1 682 exécutées dans la plaine des Brotteaux, au moyen de canons chargés à mitraille. Lyon perd jusqu'à 500 non et se somme désormais *Corinthe-Affranchie*.

Sous le Directoire, nouvelle Terreur dont les républicains cette fois, sont victimes. Enfin, en 1815, après son éviction de l'île d'Elbe, Napoléon arrive à Lyon avec ses malheureux troupes. Le gouverneur de la ville, Mouton-Duvernet se rallie à lui ; un an plus tard, il paiera ce ralliement du peloton d'exécution.

Deux empereurs sont nés à Lyon : Claude et Caracalla, ainsi que le célèbre général Germanicus, père de Caligula et d'Agrippine, mère de Néron, l'évêque poète Sidoine-Apollinaire, Saint-Améobée le Grand et Philippe V le Long. Mire Ricamée et Jacquard, l'inventeur du métier à tisser, les frères Maittonnier et Paris de Chavanay, Louise Labbé dite « la Belle Cordière » et Pierre Dupont (« J'ai deux grands berufs dans mon étoble »), le phibition Amétre et le maréchal Suchet.

Carrefour de plusieurs régions favorisées, Lyon est sans doute la capitale gastronomique de la France. Le Charolais y apporte son bœuf, la Bresse ses volailles fermées, le Beaujolais ses vins, les Dombes, ses brochets et autres poissons dont sont faites les célèbres quenelles.

de spoliations, de guerres, de révoltes et de massacres, le « pré carré » qui fut toujours l'obsession de nos hommes d'État.

Derrière le bruit des roues, l'esprit du voyageur imaginaire entend soudain la confuse rumeur des anciens combats et, dans le filigrane de tous ces paysages pacifiés, il y a toujours la marche des légions romaines, le charroi des embraiseurs francs, le reflet des feux d'Alesia où Vercingétorix attendait le dernier assaut de César. Des hauteurs du mont Auxois, où il fut fait prisonnier avant d'aller orner le triomphe de son vainqueur à Rome, sa statue colossale vous guette, et il vous fait sauter au passage le premier champion de l'intégrité française et le premier haut lieu où le sang a coulé pour elle.

Ce ne sera pas le seul. Vous foncez à travers deux mille ans de votre histoire oubliée et un regard de vous libère soudain des siècles morts, des armées ennemies, des religions antagonistes, des haïnes inexpiables.

Champs traversés en trombe, édifices entrevus, cathédrales, statues, ponts, oratoires, murailles, palais sont les témoins toujours



debout d'épopées immobiles dans les siècles. Les hommes sont morts mais les pierres sont là et les paysages ont peu changé. Vous voyez aujourd'hui, en traversant la forêt de Fontainebleau, les mêmes arbres que Louis XIV, lorsqu'il menait la Marie-Mancini, qu'il aimait, et que la raison d'État l'empêcha d'épouser. C'est sous ces mêmes ombrages que Marie-Antoinette, arrivant d'Autriche, rencontra Louis XVI pour la première fois, petite fille effrayée et triste à qui son beau-père, Louis XV, apparut ce jour-là comme l'incarnation même de la débâche et du mal.

A Montbard, dans ce même château où vécut Buffon, n'est-ce pas là que Jean sans Peur passa une partie de sa jeunesse ? On imagine que le terrible duc de Bourgogne mourrait déjà alors son grand dessein politique : l'annexion de la France à son duché.

Mais Jean sans Peur ne réussit pas, et c'est la France — c'est Louis XI — en fin de compte, qui annexa la Bourgogne.

Violente et terrible histoire. Elle avait commencé au XI^e siècle, sous le roi Robert I^{er}, grand-père de Hugues Capet. Pour la première fois alors, la Bourgogne avait été rattachée à la France, avec Dijon pour capitale, et le roi de France la donna en apanage à son fils, qui la donna lui-même à son cadet lors de son propre avènement au trône de France. Ce fut la première maison royale de Bourgogne : elle compta douze souverains.

Cette dynastie s'étant éteinte en 1361, la Bourgogne — vassale du royaume de France — fit retour à la Couronne, mais pas pour longtemps.

Veulent récompenser son fils Philippe, dit le Hardi, qui s'était distingué par sa vaillance à la bataille de Poitiers (vous vous souvenez : « Père, gardez-vous à gauche, père, gardez-vous à droite... ») le roi Jean le Bon lui cède de nouveau la Bourgogne en apanage.

Et la Bourgogne était devenue puissante. Philippe le Hardi

AVIGNON

C'est au début du XIV^e siècle que les papes, sans cesse en butte aux querelles des partis, décident de quitter Rome. Clément V se fit faire dans le comtat Venaissin, petit État devenu propriété de la papauté après la croisade des Albigeois. Son plus successeur se trouve exilé dans le comtat et l'installe en Avignon que Clément V achèvera à la reine Jeanne des Baux, en 1348.

Sept papes français s'y succéderont jusqu'en 1377. Puis y reviendront les antipapes du Grand Schisme d'Occident jusqu'en 1403. La ville est croisée architecturalement à la Révolution par un ligat du pape. Terre d'huile, sa population a croisé rapidement et la ville se couvre de beaux hôtels, d'églises, de chapelles. En 1721, elle compte 80 000 habitants ; la peste en fait périr 60 000.

Avignon et le comtat Venaissin sont réunis à la France en 1791. Le formidable Palais des Papes, qui domine la ville, est l'un des plus beaux châteaux féodaux qui soient encore debout ; il couvre 15 000 mètres carrés de superficie. Les deux édifices qui le composent, l'austère forteresse de Benoît XIII et le riche palais de Clément VI, ont été construits en moins de vingt ans, de 1334 à 1352.

Les remparts datent aussi du XIV^e siècle ; ils ont été restauré par Viollet-le-Duc au siècle dernier.

TARASCON

Tarascon doit son nom au monstre amphibie, la Tarasque, qui, selon la légende, dévastait la région jusqu'au jour où sainte Marthe, lui ayant passé sa ceinture autour du cou, l'obligea à se jeter dans le Rhône.

Face au château de Beauséjour, se dresse l'imposant château fort que fit construire en 1400 Louis VI d'Anjou, frère de Charles V. Le pape Benoît XIII y séjourna René d'Anjou, le roi poète, auteur du *Chant d'assise éperu* y reçut le futur Louis XI et y tint l'une des cours les plus brillantes d'Occident. En 1516, François I^{er} y fit sa victoire de Marignan. Richelieu y habita lors du procès intenté à Cinq-Mars et de Thou, et Louis XIV, dans la grâce de ses 22 ans, y fit visite. Un hôtel a été la Révolution comme maison d'arrêt, le château du roi René fut sauré par Prosper Mérimée, qui le fit classer monument historique.

ARLES

que les Anciens baptisèrent la Rome gauloise et qui fut, sous les Romains, jusqu'à 100 000 habitants, fut la capitale des éphémères rois de Rhéne, il y a quelque mille ans...

C'est à Lamartine que nous devons d'appeler l'ancienne « capitale des eaux » que « regardait sur le Rhône, au loin, s'en aller les volubres », la « cité douce et brune » que Mirral a si parfaitement chantée.

C'est Lamartine, en effet, qui fit comprendre Arles dans le tracé du chemin de fer. Reconnaissant, la cité lui a dressé un buste et a donné son nom à l'une de ses places.

De son théâtre antique vient la si belle *Vierge d'Arles* qui est au Louvre, et son ancienne cathédrale Saint-Trophime fut fondée, dit-on, sur les ruines du prétoire romain. Quant aux Allacamps ou Champs-Élysées, ancien cimetière romain consacré par saint Trophime, ils furent au Moyen Âge une telle célébrité qu'on y apportait les morts de fort loin, en pieux cortège sur le Rhône, lorsqu'on ne se contentait pas de laisser descendre les cercueils au fil de l'eau.

avait épousé Marguerite de Flandre en 1369, et en 1384, il hérita de la Flandre, de l'Artois, du Rechel et de Nevers. A quoi il ajouta le comté de Charolais, acheté au comte d'Armagnac. En 1404, son fils, qui lui avait succédé, épousa Marguerite de Bavière, agglomérant ainsi à son héritage le Brabant, le Hainaut, la Limbourg et la Hollande.

Ce fils, c'était Jean sans Peur. Tant de richesses, de possessions et de soldes lui firent trouver impossibles ses devoirs de vassal. Il s'attaqua au roi de France. Par précaution, il avait



mis les Anglais dans son jeu ; il marcha, vainqueur, s'empara de Paris et dut faire demi-tour devant les Anglais qui, par précaution aussi, le trahissaient. Peut-être pour leur faire pièce, il sollicita une entrevue avec le dauphin de France. Et c'est ainsi qu'il fut assassiné au pont de Montereau par les hommes du dauphin.

Son fils, Philippe le Bon, reprit le flambeau et s'allia avec les Anglais. Il fut de ceux qui reconquirent Henri V d'Angleterre comme régent et héritier de la Couronne et participèrent au siège de Compiègne où fut capturée Jeanne d'Arc. Mais, éclairé par l'expérience, il se rallia au roi de France et, vieillissant, choisit d'aider les sciences et les arts. Il créa l'Ordre de la Toison d'Or, fonda l'Université de Dole et fit rédiger les Coutumes de Bourgogne.

Par malheur pour la paix, il avait eu un fils, qu'il nomma Charles, et que l'Histoire baptisa le Téméraire. Le Téméraire s'avisa tôt, avec colère, que la France coupait en deux ses propres États et il donna pour but à sa vie de les recoller. Grand dessain, mais qui comportait entre autres, l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine, ce qui n'était pas pour satisfaire l'homme rusé, fourbe, rageur et obstiné, qui était devenu roi de France sous le nom de Louis XI.

Louis XI aussi poursuivait un grand dessein : faire la France. Les deux étaient inconciliables. Ils se le firent bien voir. Pendant quinze ans, ils se jouèrent ces mille tous affreux qu'exige l'exécution d'une grande pensée politique, et c'est le Téméraire qui perdit ; il mourut en 1477. Avant Louis. Celui-ci n'eut pas grand-mal pour dépouiller la descendance du terrible dur : c'était une fille. Ni elle ni son mari, Maximilien d'Autriche, n'avaient le mordant du vieux Charles. En 1482, la Bourgogne était française.

Le Dauphiné, lui, l'était déjà depuis 1343.

Cette ancienne province de l'Empire d'Allemagne, dont les droits de suzeraineté étaient devenus de plus en plus faibles sur elle avec le temps, avait été longtemps dirigée par la famille des comtes d'Albon, plus tard princes de Grainevaudais. L'un d'eux, Guignes IV, au début du XI^e siècle, prit le surnom de Dauphin, qui aurait pour origine le prénom « Dolphin » donné à son fils par la femme de Guignes III, qui était Anglaise.

Cette race s'éteignit en 1285 avec Jean I^{er}, dont la sœur épousa Humbert de La Tour du Pin, mariage qui annexa au Dauphiné une partie du Viennois, de la Bresse et du Bugey. Quatre dauphins présidèrent encore aux destinées de la région — et d'une façon extrêmement honorable — jusqu'à ce que le dernier, Humbert II, ayant perdu son fils unique et pressé par des besoins d'argent, décidât de tout vendre. L'ayant proposé au roi de Sicile puis à Philippe VI de Valois, il finit par le léguer au petit-fils du roi de France, Charles.

De tous les dauphins, les vrais, ceux de France, le futur

MARSEILLE

Marseille s'enorgueillit d'être la plus ancienne cité de France. Elle fut fondée, voici plus de vingt-cinq siècles, par des navigateurs grecs de Phœnicie. Alliée aux Romains, pour se défendre contre sa rivale, Carthage, Massilia devint la capitale de la *Provincia Romana* (la Provence).

Mais César ne lui pardonna pas d'avoir embrassé le parti de Pompée. Il s'en empara après un siège mémorable et rase complètement la ville, au profit d'Arles et de Fréjus.

Les Croisés devaient, un millénaire plus tard, redonner à Marseille une grande prospérité. Pendant longtemps, la ville fut divisée en deux, la ville haute obéissant à l'évêque, la ville basse au comte de Provence. A l'extinction de la deuxième dynastie angevine, en 1381, Marseille est réunie à la Couronne de France.

A deux reprises la Cité, qui est restée très attachée à ses anciens libertés, se révolte contre Maximin. A 22 ans, Louis XIV y entre en conquérant et, pour tenir en respect la frondeuse Cité, fait construire le fort Saint-Nicolas.

Après avoir vaincu et puni, le jeune roi se montre libéral. Marseille devient port franc et connaît une prospérité inouïe. Au début du XVIII^e siècle, la ville compte 80 000 habitants. Hélas, ses navires rapportent d'Orient, en 1720, une peste qui en fait mourir la moitié.

La révolution divise la ville, qui est le théâtre de luttes terribles. En 1792, à l'appel de Barthelemy, un bataillon de volontaires est formé : le 22 juin, lors du banquet organisé à l'occasion de son départ, un étudiant en médecine de Montpellier, François Mirer, annonce le *Chant de guerre pour l'Armée du Rhône*, composé par Rouget de Lisle, originaire du Jura. Les volontaires marseillais, enthousiasmés, l'adoptent comme chant de ralliement. De ville en ville, ils le chantent avec passion, jusqu'à Paris où ils entrent, tambours battant et drapeau déployé, le 30 juillet. Adopté par tous les « Volontaires de 92 », le *Chant des Marseillais* est décrété chant national le 14 juillet 1795.

Le blocus continental et les guerres du premier Empire ont ruiné le commerce marseillais. La prise d'Alger (1830), qui délivre la Méditerranée de la piraterie barbaresque et le percement de l'isthme de Suez (1869), redonnent un nouvel essor à la Cité et confirment Marseille dans son rang de premier port de France. En 1871 cependant de graves troubles éclatent. Les « Communaux » s'emparent de la Préfecture, qui est bombardée, le 4 avril, du haut de la colline de Notre-Dame-de-la-Garde.

Pendant la dernière guerre, les Allemands font sauter à la dynamite le quartier du Vieux-Port, pittoresque et mal fermé, qui occupait le site de la ville antique.

Marseille est délivrée de haute lutte le 8 août 1944 par le général de Mornabert. Les installations portuaires sont sérieusement reconstruites et, dès 1953, le port avait plus que doublé son trafic d'avant-guerre. Avec ses annexes, et notamment le port pérorier de Lavens, au débouché de l'angon de Berre, Marseille, port de l'Orient, demeure le premier port de France.

Sa principale industrie est la réparation et la construction navale. Industrie chimique, raffinage du pétrole, du sucre, du sucre, savonnerie et builerie, semoulerie, sal, matériels de construction, industrie métallurgique constituent aussi à Marseille de l'industrie. Elle possède l'un des centres les plus actifs du monde.

Avec ses 682 000 habitants, et avant Lyon (478 000), Toulouse (299 000), Bordeaux (258 000) et Nice (245 000).

Marseille a donné naissance à bien des personnages fameux. Mais aucun d'eux n'a jamais atteint la popularité de l'international « Martin », de son compagnon Olive et de Panny, héros de tant de joyeux histoires toujours contés « avec l'assent ».

Louis XI fut le premier qui séjourna en Dauphiné. Il y étudia de près la féodalité, puissante là-bas, et apprit à la haïr. Puis compléta son éducation de futur unificateur du Royaume en allant habiter quelque temps, par suite d'une querelle avec son père, chez celui qu'il anéantira plus tard, Charles le Téméraire, duc de Bourgogne.

Restait le Lyonnais.

C'était la possession des ducs de Bourbon. Mais François I^{er} l'annexa en 1537. La bonne raison est que le comte Charles, neuvième duc de la dynastie, avait trahi son suzerain pendant la guerre d'Italie, ce qui lui valut les reproches attribués au Dauphiné Bayard et la confiscation de son duché. C'est ainsi que Lyon devint française, encoce que beaucoup de Lyonnais prétendent être... Lyonnais!

Bourgogne, Dauphiné, Lyonnais : voilà comme on fait un pré carré. Il y faut de la ruse, de l'audace, de l'obstination, de la chance et une sorte de fixité un peu hagarde dans les pensées. Il suffit aussi parfois, quand on est de grande famille, d'un bon héritage.

C'est ce qui arriva avec la Provence, pays des oliviers, de la



mer céralenne, de la pétanque et de la moitié des politiciens français : la France en hérita avant d'avoir dû l'envahir.

C'était bien une histoire de famille. En 1246, Charles d'Anjou, frère de saint Louis, épouse la fille du comte de Provence qui lui apporte en dot le comté. Trente ans plus tard, la maison de Toulouse passe de la même façon à un autre frère de saint Louis, Alphonse de Poitiers. Mais Alphonse meurt héritier sans autre héritier que son neveu et voilà le Langue doc, qui revient à la Couronne. Premier héritage. Les descendants de Charles d'Anjou cependant continuent à régner sur la Provence, mais voici le deuxième bon billet : l'excellent roi René meurt aussi sans autre héritier qu'un neveu, lequel lègue son héritage au roi de France. Nous sommes en 1480. Le roi de France, vous l'avez deviné, c'était Louis XI. Comme disait un sénéchal en parlant d'Aristide Beaud : il avait toutes les qualités, même la veine.

Il reste vaut la peine d'être nommé. C'est peu en étendue mais considérable en beauté. C'est Nice, Menton et Roquebrune. Au fait, nous sommes au bout de la ligne « impériale ». Ces gares-là, ce sont les dernières pierres de l'unité française, des pierres tout empanachées de lauriers, de bananiers et d'orangeons. Ou les acheta, en 1860, du moins Menton et Roquebrune. Quant à Nice, immense couronne d'argent posée sur le front de la France », elle appartint aussi depuis 1814 au roi de Sardaigne. Les Nipolis l'offrirent eux-mêmes à Napoléon III, à la suite d'un vote presque unanime. Les autres Français, depuis, ont rendu le cadeau avec usure aux Nipolis en les envahissant chaque année par centaines de milliers!

Monaco! Pendant dix siècles, la douceur du climat de ce

beau rocher n'empêche pas les intrigues, les meurtres, les guerres et les occupations étrangères, mais un jour, un des princes de ce lieu qui, peut-être, en avait assez de l'Histoire, s'avisa d'en sortir. C'était après 1848. Il était ruiné. Plutôt que d'envahir ses voisins, il songea à se faire envahir par les touristes. C'est pourquoi, à la place de canons, Monaco a la Société des Bains de Mer. Elle s'est acquis ainsi une sorte de monopole géant : celui de la douceur de vivre. Ajoutez qu'elle n'a pas de fisc et qu'elle possède des princes dont on ne sait plus exactement s'ils sont vrais tellement ils ont l'air légendaires.

Bourgogne, Lyonnais, Dauphiné, Provence, attention ! Nous avons vu que vous suiviez là le chemin de l'unification française. Mais nous pourrions dire aussi que c'est le chemin de la forêt à la garigue ; des paysages à la Côte de Fontainebleau aux paysages à la Van Gogh du Var ; du saule et de l'orme aux oliviers et aux palmiers en passant par les peupliers ; des placides et navigables rivières (Seine, Saône), aux eaux irrégulières et sauvages (Rhône, Gers, Isère) ; du pays du brie à celui de la bouillabaisse et du potage au cresson à la soupe au pistou. Vous quittez la laitue, l'églantine et le potier pour le mimosa, le laurier-rose, l'agave, l'eucalyptus ; vous laissez le maigre géranium en pot pour le géranium géant accroché au roc et surplombant la voie. Les oranges vous attendent. Vous abandonnez l'ardoise qui luiit sous la pluie pour la tuile romaine dont vous verrez peut-être la première à Tournus. Ces tuiles, vestiges du temps où les légions de Rome colonisaient ces régions, c'est le premier signe que le Midi vous fait.

Notre route, c'est aussi la route des montagnes. Sur 1 000 kilomètres, vous aurez de plus ou moins loin la vision du Jura, des monts du Dauphiné, du Vercors, du massif de la Côte-d'Or, du Massif central, de la chaîne des Maures, de l'Estérel, des Alpes.

C'est enfin l'empire du Rhône. Des quatre fleuves français, il est le seul dont le bassin soit orienté Nord-Sud de la Lorraine à la Provence. Il coule entre



Carrière de Croix (p. 43).

tous les massifs montagneux du pays, Pyrénées exceptées. Né montagnard, il le reste et ne s'apaise à regret qu'aux approches de son delta. Jusque-là, sa pente est rapide, il est le « grand sauvage » de Chateaubriand et le « taureau furieux descendant des Alpes » de Michelet. Les plus vastes glaciers d'Europe l'alimentent. Certaines de ses fureurs sont restées mémorables. Au mai 1856, ses eaux montèrent de 8,50 mètres au-dessus du niveau normal. Ponts arrachés, digues éclatées, étalément des

eaux sur une largeur de 40 kilomètres, 200 000 hectares d'inondations : tel fut le cadeau du Rhône cette année-là. Ses rapports avec l'homme sont l'histoire d'un combat.

Mais il commence à être conquis. La Compagnie du Rhône a creusé son chenal, construit des dérivations pour les biès trop rapides, bâti des barrages énormes destinés à la fois à fournir de l'électricité, à irriguer les terres et à permettre la navigation. Gémisiss, Donzère-Mondragon avec la centrale de Bollène, Montélimar, sont les hauts lieux de cette bataille pour faire entrer de force dans l'économie française le vieux montagnard irascible.

Nous avons évoqué bien des rois morts. Nous n'aurions garde d'oublier le seul qui soit encore vivant : Sa Majesté le Vin. C'est sur le flanc exposé à l'est de la Côte-d'Or, entre Dijon et Santenay, que sont situés les vignobles qui donnent les grands

LA BOURGOGNE ET SES VINS

Vinci l'arbre généalogique que les Dijonnais ont inventé pour les Bourgognes.



vins de Bourgogne. Cette partie du département de la Côte-d'Or se divise en côte des Nuits et en côte de Beaune. 30 000 hectares de vigne, 1 million d'hectolitres annuels, bref, 50 kilomètres de bonbeur. Les noms sont autant de provocations à l'euphorie : Gevrey-Chambertin, Chambolle-Musigny, Vougeot, Flagey-Echezeaux, Vosne-Romanée, Nuits-Saint-Georges ; puis, dans la côte de Beaune, Beaune, Pommard, Meursault, Chassagne-Montrachet.

Selon certains, ce vignoble lisaige serait pré-romain. Sa renommée, de toute façon, remonte très haut dans le temps, encore que le Moyen Âge ait préféré le vin du Midi. La vraie grande vogue date du 18^e siècle mais l'essor décisif est assez récent. Il date des communications plus rapides ; rendens-en grâces au chemin de fer.

Sachez que les années de grand vin correspondent à un été de chaleur moyenne mais sec et à un début d'automne empoigné permettant la vendange fin septembre. C'est vrai pour le Bourgognais mais aussi pour les vins des côtes chalonaises, mâconnaises et beuzolaises, qui suivent à peu près parallèlement la rive droite de la Saône entre Chagny et la limite du département du Rhône. Vins de moindre prestige peut-être mais de consommation plus aisée.

Appliquée à un Pustien, l'expression « entre deux vins »

devrait le plus souvent, être entendu « entre deux beaujolais ». Appliquée aux Lyonnais aussi sans doute car, un géographe l'a assuré, Lyon est arrosée par trois fleuves : le Rhône, la Saône et le beaujolais ! C'est lui qui rougit le nez du saucier Graffon et le console de Madelon, son acariâtre épouse. Et en aimerait croire que Marot, lorsqu'il écrivait : « Adieu Lyon qui ne mords point — Lyon plus doux que cent pucelles », pensait au Juliénois. Mais peut-être était-ce au Pouilly-Fuissé. Ou à quelque vin des côtes du Rhône ? Peu importe. La route du nectar n'est pas achevée, loin de là.

Plus bas, sur la rive gauche du Rhône et presque entièrement en vase de la voie ferrée, c'est le bref mais riche vignoble de Tain-L'Hermitage. Composé de trois mas, le mas de Bossard sur un coteau granitique, le mas de Métal sur alluvions et le mas de Grefieux sur argile, ce vignoble donne des vins blancs et rouges qui, lorsqu'ils sont composés des vins récoltés dans les trois mas, approchent de la perfection.

À la sortie de Vienne, peut-être apercevrez-vous le vignoble de Condrieu. Il produit un vin blanc plutôt sec qui ne ressemble à aucun autre. Malheureusement, toute la récolte est réservée, je crois, au restaurant Point à Vienne. Vous n'en goûterez donc pas, sauf à vous rendre en cette maison fameuse qu'on dit être le meilleur restaurant de la région du monde où l'on mange le mieux.

Enfin, dans le Vaucluse, aux abords d'Avignon, c'est le vignoble de Châteauneuf-du-Pape. Les crus du lieu possèdent leurs lettres de noblesse. Lorsque le pape Urbain X voulut transporter d'Avignon à Rome le siège de la papauté, les cardinaux s'y opposèrent, se refusant à quitter une région qui produisait un vin si exquis. Le souverain pontife s'étonna fort de cette opposition et en écrivit à Pétraque. Pétraque lui répondit que l'affaire était pas étonnante et que les cardinaux savaient bien que les vins de France étaient plus sars à Rome que l'eau bénite. Il avait vécu dans le Vaucluse et n'en conçoit qu'il ait compéts les cardinaux. Lui aussi était un connaisseur.

La Provence, c'est l'empire du soleil. La plus douloureuse blessure que vous puissiez infliger à un Provençal, c'est de débarquer dans son pays un jour de pluie. Le soleil, il s'en est fait

CANNES

En 1838, un ancien chancelier d'Angleterre, lord Brougham, désireux de passer ses vacances en Italie, s'en crut bien empêché. Le châtia sévissait en France et l'Italie refusait tout ce qui venait de ce pays infesté. Ce fut la chance de Cannes.

Forcé d'y demeurer le temps d'une quinzaine, le noble Anglais y resta trente ans, fit bâtir la première villa, y arriva ses amis.

La construction du chemin de fer fit le reste, entraîna l'aménagement du boulevard de la Croisette, des grands hôtels.

Une autre grande invention, le cinéma, a achevé de donner à Cannes son visage actuel.

Chaque année, au printemps, depuis 1946, les hôtels accueils vedettes, sociétés, metteurs en scène, producteurs de films, imprimeurs et journalistes.

C'est une gigantesque foire du film. On en montre, on en vend, on en achète. Des affaires se montent et des carrières se décident.

Un palais du Festival a été construit et le bac qui le jointe fait les trois quarts de son chiffre d'affaires annuel pendant les quinze ou vingt jours que dure cette grande manifestation internationale. Ce qui n'empêche pas Cannes d'être la perle de la Côte d'Azur pendant le reste de l'année. Le roi Pierre de Yougoslavie, le grand-duc Dimitri, la reine-mère de Jordanie, le roi Zag d'Albanie, la Béguin y ont leurs résidences, comme Lily Pons, Yvonne Romano, Jean-Gabriel Bonaguidi, Francis Lopez, Georges Guitary, Gérard Bauer, Picasso et cent autres grands et petites « célébrités ».

une sorte de spécialité comme la Bourgogne de la cuisine raffinée. Il admet très mal d'en être privé et, même les jours où le ciel est très sombre, il l'avoue avec une peine inouïe ; il prend un air sidéré ; il regarde en coin l'homme du Nord et ne semble pas loin de le tenir pour responsable d'un événement si étonnant : est-ce que l'homme du Nord ne l'aurait pas fait exprès, d'amener avec lui son fichu climat ?

Ne soyez pas cet homme-là. N'amenez pas votre climat avec vous ; il ne conviendrait pas ici : rien n'est plus déprimant que la Méditerranée sans la pluie. Privée de soleil, la pin-up des mers fait penser à une vedette de cinéma qu'abandonnent les sunlights ; elle paraît beaucoup plus que son âge. Sa vocation est d'éteindre.

Personne n'échappe au choc au cœur que donne sa première



Ville de la Côte d'Azur.

vision, peu avant Marseille, comme personne, en la quittant, n'échappe à la sensation attristante de perdre d'heureux rivages, ou vivre paraît plus justifié qu'ailleurs, aimer plus commode, et mourir infiniment plus improbable.

Les cimetières méditerranéens sont pourtant parmi les plus tentants du monde. Ce sont d'amènes jardins d'où tout le funèbre s'est vaporisé au soleil. Celui de Sète a été magnifié pour jamais par le poème de Paul Valéry, mais il en est bien d'autres d'où contempler avec ravissement « midi le juste... composer de feux la mer toujours recommencée » ; celui de Saint-Jean-Cap-Ferrat, celui de Saint-Tropez pour n'en citer que deux. Il va sans dire que pour les goûter parfaitement, le mieux est croquer d'être vivant. Comme pour déguster les saveureuses spécialités : la bouillabaisse, l'aïoli, admirable préparation qui n'incommode que ceux qui n'en mangent pas, le loup au fenouil, le pan bagnat, pour ne rappeler que les plus fameuses.

Les vins — encore eux — ne sont pas négligeables non plus. Ceux de Cassis, d'Ollioules, de Croix-Valmer sont parmi les plus appréciés et, pour la région niçoise, ceux de Belle et de Saint-Jeannet. Tout le pays en produit beaucoup.



Panorama sur le Var.

Le Var n'est pas seulement le département où se trouve Saint-Tropez, admirable aiment pour artistes et milliardaires (Colette y a vécu, René Clair y médite ses chefs-d'œuvre, André Roussin y écrit ses pièces à succès), mais aussi le fournisseur des quatre cinquièmes de la production française de bauxite.

Et, dans les Alpes-Maritimes, les fleurs ne sont pas seulement un ornement exquis, mais une industrie qui fait vivre des milliers de gens.

Ils le doivent à Alphonse Karr. Cet écrivain vint s'installer à Saint-Raphaël, se logea dans une villa qu'il appela « Maison close », pour signifier qu'il ne fallait pas l'importuner dans cette idéale retraite, mais ne résista pas au désir d'enthousiasmer ses

amis sur la solitude embaumée ou il vivait. Il écrivit à l'un d'eux qu'il plantait sa canne dans son jardin, il la retrouvait le lendemain matin fleurie de roses. Cette exagération poétique dut lui donner l'idée de cultiver en grand - il parait que c'est lui qui, le premier, eut l'idée d'expédier à Paris des bouquets de violettes et des sachets de graines diverses.

L'affaire a prospéré. Aujourd'hui c'est par milliers de tonnes que les fleurs coupées du midi s'en vont, par train, avion, route, parfumer toutes les villes d'Europe.

Mais ce coin de monde où la splendeur des sites, la douceur régulière du climat, la bienveillance des eaux et le charme des habitants se conjuguèrent pour attirer des millions de curieux, il fallait bien que la principale industrie y devint le tourisme. Il l'est devenu en peu d'années. L'ingéniosité et le courage des Méridionaux, qui ne sont pas uniquement ce peuple légendaire occupé de boules et de farniente, ont réussi à faire rendre le maximum au soleil, aux eaux bleues et à l'ombre des pins.

Des centaines de milliers d'étrangers accourent chaque année s'initier aux rites du pastis et de la pétanque, avec l'espoir d'oublier que, chez eux, le soleil est gris et les filles beaucoup moins brunes. Certains restent. Ils se marient, font des petits Latins, et acquièrent rapidement l'accent. En peu d'années, ils deviennent d'excellents « tireurs » au jeu de boules, s'emportent pour un rien, se côtoient de même, disent « chez vous, là-bas dans le Nord », s'efforcent comme de Limoges, et s'ils ont ouvert un petit commerce, ne se gênent pas d'afficher en vitrine, certains jours, « fermé pour cause de défilé ».

En tout cas, s'ils vivent en deçà de Cannes.

Carré au-delà, le mistral, vent de colère du Rhône, ne soufflé pas. Cela autoise tout Nîçois ou tout Mougézien à penser vaguement, avec un léger sourire, que le Nord, tout bien considéré, commence dans l'Estérel!

NICE

Avec ses 245 000 habitants, Nice est la sixième ville de France.

Comme Marseille, elle fut fondée par les Phocéens. Envahis par les Celtes, ses marchands grecs furent appelés aux Romains qui se débattent en l'an 154. Après la chute de l'Empire, la ville suit pendant huit siècles les vicissitudes de la Provence. Mais au XIV^e siècle, elle refuse de reconnaître Louis d'Anjou, et se donne au comte de Savoie.

En 1538, le pape Paul III obtient de François 1^{er} et Charles Quint qu'ils y signent la trêve. Nice, citra ara plus tard, le roi de France fait bombarder la ville, mais ne parvient pas à enlever le château des Impériaux. En 1691, le duc de Savoie s'entend par parti contre la France, Carignan s'empare de la place; le duc s'en va abandonner la coalition, le roi de France lui restitue Nice. Elle la reprend en 1796 à l'occasion de la guerre de succession d'Espagne, mais cette fois fait démolir méthodiquement sa formidable forteresse. En 1707, les troupes sardes réoccupent la ville. La guerre de succession d'Autriche redonne au roi de France l'occasion de la reconquérir. Il ne la rendra qu'après la paix d'An-la-Chapelle, en 1748.

La République la reconquit en 1792 et l'annexa, à la demande des habitants. Mais en 1800, les Impériaux reviennent. La victoire de Marengo nous la rend. Waterloo nous la fait perdre à nouveau. Le traité de 1851 qui suit la campagne d'Italie, l'arrache une fois encore au roi de Sardaigne; cette fois le vote presque unanime des habitants consacre son annexion définitive à la France.

En quelques années, Nice prend une extension considérable. Son climat, la beauté de ses environs, le pittoresque de la ville elle-même, attirèrent des touristes de plus en plus nombreux; la promenade des Anglais, ouverte en 1820, devient l'une des avenues les plus célèbres du monde et, depuis 1878, le carnaval de Nice, avec ses corcos, ses cavalcades, ses mascarades, ses batailles de fleurs ou de confetti, ses feux d'artifice et illuminations, ses redoutes, n'a pas cessé d'être l'une des attractions mondiales les plus prises.



Votre voyage en 17 planches

Voici le tracé de la voie impériale "PARIS-CÔTE D'AZUR". Mais l'itinéraire décrit en divers points les renseignements sur descript planches de guide. Ainsi pourrez-vous reporter immédiatement à la section qui vous intéresse.

Pages

- | | |
|----|---|
| 22 | Paris à Montreuil-Faut-Yenne (km : 39) par la vallée de la Seine, la vallée de l'Yonne, le Bré, de nouer la vallée de la Seine à Melun et le fort de Paris-levallois. |
| 24 | Montreuil-Faut-Yenne (km : 70) à Bricenon-sur-Arnon (km : 90) par la vallée de l'Yonne (Sena) jusqu'à Laroche, puis la vallée de l'Arnon. |
| 26 | Bricenon-sur-Arnon (km : 165) à Nuits-sous-Revignes (km : 220) par la vallée de l'Arnon (Tonnerre). |
| 28 | Nuits-sous-Revignes (km : 220) au tunnel de Bligny (km : 280) par la vallée de l'Arnon jusqu'à Buffon, par la vallée de la Bresse jusqu'à Les Laumes-Ailly, puis par la vallée de l'Os jusqu'au tunnel. |
| 30 | Tunnel de Bligny (km : 280) à Chagny (km : 367) par la vallée de l'Ouche jusqu'à Dijon, puis à travers le grand épicéa boulognais. |
| 32 | Chagny (km : 367) à Fleurville-Pont-de-Vaux (km : 422) par le Mont de Marsais, Chalon-sur-Saône et la vallée de la Saône (Toirons). |
| 34 | Fleurville (km : 422) à Quincieux-Trévoux (km : 480) vallée de la Saône (Blanc, Villéfranche). |
| 36 | Trévoux (km : 480) à Les Roches-de-Condrieu (km : 588) vallée de la Saône jusqu'à Lays, puis la vallée du Rhône (Vienne). |
| 38 | Les Roches-de-Condrieu (km : 588) à Valence (km : 672) par la vallée de l'Isère (Pignone-Rambert, Saint-Rambert-d'Albon, Pont-de-l'Isère). |
| 40 | Valence (km : 672) à Châteaufort-du-Rhône (km : 673) par la vallée de l'Isère (Vallée, Moutier). |
| 42 | Châteaufort-du-Rhône (km : 673) à Le Pouzet (km : 740) par la vallée de l'Isère (Dozère-Monégoux, Orange). |
| 44 | Le Pouzet (km : 740) à Cavaillon (km : 822) par la vallée de l'Isère (Avignon, Tressan), plaine de la Cava, étang de Berre. |
| 46 | Cavaillon (km : 822) à La Ciotat (km : 900) étang de Berre, tunnel de la Nerthe, Mennelle, tunnel de Mougoux, la Méditerranée. |
| 48 | La Ciotat (km : 900) à Pignone (km : 967) la Méditerranée, le sé Sicé, Toulon, massif des Maures. |
| 50 | Pignone (km : 967) à Boulon-sur-Mer (km : 1020) plaine de l'Alpe, massif de l'Estère, le sé Méditerranée (Trépan). |
| 52 | Boulon-sur-Mer (km : 1020) à Sea (km : 1066) Côte d'Azur (Cannes, Nice). |
| 54 | Sea (km : 1066) à Villefranche (km : 1111) Monaco, Monte-Carlo, Menton. |



L'actuelle gare de Lyon date de 1909. Elle fut dominée par une tour coiffée d'une horloge dont les cadrans ont 3 mètres de diamètre et les aiguilles 2,10 mètres. Cette gare a remplacé la construction ébréée en 1855 par la Compagnie du Paris-Lyon le long de la rue de Choiseul, dans un quartier alors très excentrique. En 1908, une nouvelle gare annexa à été établie dans le prolongement de l'axe gauche de bâtiment principal. Mais, cette solution obligeait le voyageur à de longs parcours à pied, de nouveaux remplacements sont à l'étude qui visent à doter la gare de Lyon de vingt-huit voies à quai, toutes abriées accessibles. Chaque jour, font cent cinquante trains, arrivent dans cette gare ou en partent, les jours de « pointe », le trafic augmente d'un tiers.



Saint-Pierre d'Orvaux.

SAINTE-ASSISE. Ces pylônes qui se dressent dans le parc de l'ancien château sont ceux d'une des plus importantes stations de liaison radio-télégraphique de France avec les deux Amériques et l'Asie.



Tous les manuels de géographie parlent de la « toile d'araignée » qu'évoque irrésistiblement le réseau ferroviaire français. C'est bien cette image qui vient à l'esprit, tandis que le train quitte la gare de Lyon, et l'on s'aperçoit qu'il trouve sans sa voie un maître de cet imbroglio. Mais déjà, nous avons quitté Paris pour sa profonde banlieue... Charenton, c'est d'abord un pont... un pont qui fut reconstruit dix-sept fois, et qui, depuis Labrousse, lieutenant de César, a vu défiler tout ce que la France compte de personnages illustres. On s'est beaucoup battu pour le défendre ou pour s'en emparer, comme ferre, Turcotte et Condé et si Gaspard de Coligny y fut tué pendant la Fronde, de Cagnac, plus heureux, y échappa à ses ennemis en sautant sur un glacieux qui charriait le fleuve.

Le canal que l'on traverse avant de franchir la Marne tout près de son

conduit avec la Seine, c'est le canal Saint-Maurice, prolongement du canal de Saint-Maur qui coupe le bosche de la Marne, évitant ainsi aux péniches un circuit de 13 kilomètres, et laissant la rivière aux baigneurs, aux canotiers et aux pêcheurs à la ligne qui envahissent, chaque jour de fête, les marginaux de la rive.

La passerelle en béton armé, au Sud de notre viaduc, porte les câbles de la grande centrale thermique d'Ivry.

La voie ferrée sépare Maisons-Alfort, laborieuse cité, d'Alfortville, pays d'annex et de bastilles furieuses qui borde la rive droite de la Seine. La bastie ébène hexagonale, flanqué d'une statue de sainte Agnès, d'une église moderne, s'étend entre les grands immeubles collectifs de Maisons-Alfort, qui s'étagèrent de pousser l'École Nationale Vétérinaire, les plus beaux groupes scolaires de la région parisiennaise et une coloniale Cité Universitaire, construite depuis la guerre, qui abrite des milliers d'étudiants : on distingue très bien ses hauts bâtiments rouges, striés de verticaux de béton.

Parmi les cheminées et les gazinières d'Alfortville, peut-être apercevrez-vous aussi une curieuse église dont le chœur des cloches est surmonté d'une haute statue de saint Pierre, taillée dans le ciment frais. Ces batteries de cheminées à l'Ouest, et ces énormes gazinières, ce sont les grandes centrales thermiques d'Ivry, déjà ancienne, et de Vincy, très moderne, qui fournissent en électricité et en gaz d'éclairage une partie de l'agglomération parisiennaise.

Nous suivons pendant une dizaine de kilomètres la rive droite de la Seine, et, après avoir longé l'immeuble et très moderne gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges, nous voici au confluent de l'Yères, dont la vallée, hier encore champêtre à souhait, est maintenant entourée de pontons de banquette. Des deux viaducs que l'en franchit, vous aurez peut-être encore une jolie vue. Au-delà de la Seine et de ses sabbats, derrière l'agglomération de Villeneuve-le-Roi, on aperçoit les pylônes du grand atropée de Paris-Orléans.

Après Combe-la-Ville, terminés des trains de petite banquette, nous nous éloignons de l'Yères pour nous enfoncer dans le plateau de la Brié, aux champs de blé et de betteraves sans limites, aux vastes pâturages où paissent les troupeaux qui donnent un fromage réputé.

Cette double rangée de pylônes, à l'Ouest, c'est le centre radio-électrique de Sainte-Assise.

Nous redescendons vers la Seine que le vent fraîchit peu avant Melun, sur le pont du Mée. Certains trains remontent la vallée par la rive droite, mais la ligne habituellement suivie par les rapides, après avoir longé un moment la rive gauche, s'enfonce dans la forêt de Fontainebleau. Regardez bien à l'Ouest, et vous apercevrez le temps d'un éclair, du long viaduc courbe qui domine la baronne de Charost, dans le prolongement du valon d'Avon, le grand canal de Fontainebleau.

De Moret-sur-Loing, dont les automobiles connaissent bien les deux étroites parcs monumentales et le vieux pont gothique flanqué de deux molins, nous n'apercevons, hélas presque rien.

De moins la voie franchit-elle sur un long viaduc de trente arches la douce rivière, tout près de son confluent. Nous suivons au plus près la Seine jusqu'à Montereau-Faut-Yonne, où nous la franchissons, en amont du vieux pont de pierre sur lequel fut assassiné Jean sans Peur.

C'est ici que Napoléon remporta l'une de ses dernières victoires, en 1814, sur le duc de Wurtemberg.

La voie remonte maintenant la large vallée de l'Yonne. Si vous voyagez avec des enfants, c'est le moment de leur expliquer comment fonctionne une écluse. Vous allez pouvoir leur en montrer beaucoup.





Les rivières les plus tranquilles se permettent des fantaisies que la voile ferait ne saurait s'offrir. Elle abandonne donc l'Yonne à ses méandres et file, recueillie, jusqu'à Pont-sur-Yonne où il lui faut bien épouser la courbe très prononcée de la rivière qui coule maintenant Sud-Nord. Elle ne la quitte plus jusqu'au droit de Saint-Martin-du-Tertre, gros village dont l'église domine la vallée, à quelques kilomètres de Sens, dont la flèche de la cathédrale se dresse hardiment en-dehors des maisons basses.

Nous suivons l'une des plus anciennes routes de France. De tous temps, en effet, cette vallée a été un lieu de passage et le chemin naturel des grandes invasions. Cependant, l'ancienne voie romaine avait été construite sur la rive droite, plus large, qui ne se relève que très doucement en terrasses calcaires où apparaissent des alignements creux : la Champagne pouilleuse commence là.

Au sud de l'écoulet de la Vanne (après Pont-sur-Yonne), le pays d'Ouche est un pays de cidre : les hauteurs sont cultivées de céréales mais les versants sont couverts de vergers.

Voici Villeneuve-sur-Yonne, qui s'appelait, il y a neuf siècles, Villefranche-le-Roy, et qui était, du temps de Jean sans Peur, l'une des huit résidences royales avec Paris, Poincy, Mantou, Sens, Dourlan, Blampes et Melun. La gare est située dans l'axe du vieux pont qui franchit la rivière en emboîtant l'île d'Amour où une plage a été organisée.

De l'autre côté de la voie, en contrebas Saint-Julien-du-Sault, avec sa belle église gothique ; mais on remarque surtout, au faite d'une colline proche, une pittoresque chapelle au débouché du valloir de l'Ognois ; c'est tout qu'il reste du château de Voaghlin, ancien demeure des archevêques de Sens.

Joigny, étagée sur les premières pentes de la côte Saint-Jacques, s'embranchait de ses maisons à pans de bois des XII^e et XIII^e siècles ; les bombardements de 1940 ne les ont pas épargnées. Du moins ont-ils respecté le clocher octogonal de Saint-Cyrotin, ultime vestige d'un prieuré de Cluny établi auprès du tombeau traîné versé d'un saint qui avait évangélisé le contrée au III^e ou IV^e siècle.



Passage sur l'Yonne.

Un peu avant Laroche, nous franchissons l'Yonne. Intero-11 un dernier regard, sous le reverses plus. La voie, abandonnée à nationale 4, remonte maintenant la vallée de l'Armançon, entre la rivière et le canal de Bourgogne. La première ville qu'elle y rencontre, c'est Briceon (prononcez Brinnon)-sur-Armançon, une petite ville qui a eu son heure de gloire, du temps que son château était la résidence des archevêques de Sens. L'un d'eux, saint Loup, y mourut ; il devint le patron de la ville et de la collégiale, et la fontaine Saint-Loup fut longtemps un pèlerinage fréquenté. On voit très bien du train la grosse tour carrée de l'ancienne collégiale.

L'AQUEDUC DE LA VANNE a été construit par l'ingénieur Belgrand (1819-1878) pour capter les magnifiques sources de la Vanne qui servent à l'alimentation en eau de Paris. Cet aqueduc long de 156 kilomètres débouche à Montesson où les eaux sont remmagasinées dans un vaste réservoir à raison de 116 000 mètres cubes par jour.



LA CATHÉDRALE DE SENS est la plus ancienne des cathédrales gothiques ; commencée en 1130, elle fut achevée de 1180 à 1200. L'élévation totale de son tour est de 78 mètres. Deux de ses clochers, fondés en 1180, la Ravennin et la Potentienne, du nom de deux maris de princesses sicyliennes, ont été élevés par le roi Louis VI. La cathédrale abrite le tombeau de Dauphin, fils de Louis XV et père de Louis XVI. Saint Bernard et ses frères Abélard et saint Louis y épousa Marguerite de Provence.

Jusqu'en 1823, Paris faisait partie de la province caennaise de Sens dont les autres sièges étaient Chartres, Auxerre, Meaux, Orléans, Nevers, Troyes. C'est où se devaient « Caspéant », faite des initiales de ses villes.



Saint-Jean-de-Loze.

CANAL DE BOURGOGNE : long de 242 kilomètres, comportant cent quatre-vingt-seize écluses et cinq réservoirs destinés à l'alimentation, ce canal avait déjà été projeté sans succès en 1760 ; mais c'est seulement sous Louis XV que l'exécution en fut décidée. Commencé en 1775, il ne fut livré à la navigation commerciale qu'en 1822. Il va de Laroche à Saint-Jean-de-Loze, reliant ainsi la Seine au Rhône par l'Yonne et le Saône. Le vaste de chemin de fer la longe presque constamment de Laroche à Dijon. Comme le train, il traverse par un tunnel de 3 333 mètres à Pouilly-en-Auxois, le faite (416 mètres) séparant les deux bassins.



Château de Tonnerre

La vallée de l'Armançon, d'abord très large, s'encadre de collines de plus en plus hautes. Les bourgs consistent à se suivre, mais plus espacés maintenant.

Saint-Florentin est bâti en amphithéâtre au-dessus du canal de Bourgogne et du confluent de l'Armançon et de l'Armançon. Les bombardements de 1944 avaient écorné le centre de la ville, mais la belle église gothique se tenait debout au faîte de la colline. Ne cherchez pas son clocher : elle n'en possède pas!

Chaque bourg, Germigny, Percy, Flogny, Vézinaux, Tonnerre, Tanlay, Ancy-le-Libre, Lézinaux, possède église ancienne ou beau château. A Vézinaux, on voit très bien du train, outre l'église du XIII^e siècle, deux pavillons Renaissance, restes d'un château bâti en 1540 par Jean Suart, capitaine de la garde écossaise de François I^{er}.



Château de Tonnerre

Ne manquez pas d'admirer Tonnerre sur sa colline, serré autour des clochers de ses deux églises et de son célèbre hôpital; ni le château de Tanlay, qui apparaît pendant trois siècles à la famille de Courmayeur, de sang royal; ni les ruines du château et de l'abbaye de Lézinaux; ni le château d'Ancy-le-Franc, chef-d'œuvre de la Renaissance, ou est gravée la devise des Clermont : *Si oves ego non* (Si totes, mai, 2005). Illustre serment de fidélité de Cabaot II de Clermont au pape bourgeois Calixte II, l'auteur préféré du Livre des Péchés de Compostelle, l'un des monuments du Moyen Âge.

Nuits-sous-Ravrières est dominée par de grandes carrières de pierre : un obélisque, au milieu du pont qui unit Nuits et Ravrières, marque la limite entre les anciennes provinces de Champagne et de Bourgogne.

La voie ferrée s'élève rapidement à Laroche nous élève à 85 mètres; à Nuits-sous-Ravrières, nous sommes déjà à 195 mètres. Il s'agit en effet de trouver le passage entre les deux versants contrastés de l'Océan et de la Méditerranée, entre les bassins de la Seine et du Rhône.

...Après avoir appartenu au VIII^e siècle à deux archevêques de Sens, puis à un évêque de Langres, le château de **TONNERRE** fut donné en 894, avec la ville et ses environs, par Hugues le Grand, duc de France, à Miles; le fief passa successivement aux familles de Nevers, d'Anjou-Sicile, de Chalon, de Bourgogne et de Clermont. En 1466, le comte François-Joseph de Clermont-Tonnerre vendit le château au marquis de Louvois, ministre de Louis XIV.

En 1223, Marguerite de Bourgogne, reine de Sicile et femme de Charles d'Anjou, sœur de saint Louis, y fonda un hôpital dont on admire encore la salle des malades, longue de 106 mètres couverte d'un beau bois de chêne en bois. Dans une chapelle se trouve un Saint-Sébastien composé de huit statues en pierre qui comptent parmi les chefs-d'œuvre de la statuaire bourguignonne; dans une autre chapelle, le tombeau de Louvois.

La ville doit son origine à la célèbre source de la Fosse-Dionne, fontaine vaucluisienne à laquelle les anciens prélaient des vertus magiques.



Vallée de l'Armançon



Château de Nuits-sous-Ravrières

LE CHATEAU D'ANCY-LE-FRANC a été commencé en 1535 par le comte de Tennesse, grand maître des eaux et forêts de France. Il fut achevé en 1622 et vendu en 1684 au grand Louvois, ministre de Louis XIV. Il appartient jusqu'en 1844 aux descendants de Louvois et est actuellement la propriété de la princesse de Mérode, née Clermont-Tonnerre. Ce château est l'un des réalisations les plus parfaites du XVII^e siècle.

LE CHEVALIER D'ÉON : né à Tonnerre en 1731, mort à Londres en 1816, fut en des plus curieuses aventures de Louis XV. Diplomate et guerrier, il doit surtout sa célébrité au mystère qui entourait longtemps sur son sexe, mystère qu'il abrégea d'ailleurs lui-même. Sous un déguisement féminin, il gagna les faveurs de la tsarine Elisabeth de Russie et devint sa leutnant, puis revint à la même cour, en homme cette fois et comme secrétaire d'ambassade, ce ne faisant passer pour son propre frère.

À Londres, les Anglais étaient si passionnés par cette question de sexe qu'ils instituèrent des paris mutuels à ce propos. Le chevalier d'Éon a laissé des dissertations historiques et des Mémoires.

LE CHATEAU DE MONTBARD fut désigné comme le siège des ducs de Bourgogne. Jean Sans Peur y a passé une partie de sa jeunesse. En 1423, Philippe le Bon y maria sa sœur avec le duc de Bedford. Au XVIII^e siècle, le grand naturaliste Buffon, né à Montbard, acheta le château et y vécut. En 1742, il le fit démolir pour en construire un nouveau, se laissant persuader que le mar d'Anseine, le duc de, et le tour du nord où il avait établi son cabinet de travail. Ce donjon, qui date de la fin du XIII^e siècle, a 40 mètres de haut; à ses pieds a été élevée par son fils une colonne en l'honneur de Buffon.



Ruine d'Aisy-sur-Armançon.

En face d'Aisy-sur-Armançon, les ruines d'un donjon du 12^e siècle dominent le vieux village de Rogemont, sous plusieurs maisons du 15^e et 17^e siècles. Nous quittons la vallée de l'Armançon à Buffon, berceau de la famille du célèbre naturaliste, on entrevoit en haut du village sa maison paternelle, avec une vaste grange. La voie suit, avec le canal de Bourgogne et la nationale 5, la petite vallée de la Brenne. Juste après Buffon, au sud, à Saint-Rémy-sur-Brenne, s'élève un couvent de religieuses Bernardines, dernier remnant subsistant d'un célèbre monastère de Fier-Royal de Paris.

Au Nord, coulant en canal, entre le canal de Bourgogne et la Brenne, voici Montbard, sous préfecture de la Côte-d'Or, dont le château fut l'une des résidences préférées des ducs de Bourgogne. C'est à droite du village de Marnage, au fond d'un vallon isolaire, que s'élève l'abbaye de Fontenay, seconde fille de Clauxax, la plus caractéristique des grandes abbayes cisterciennes du 12^e siècle.

La voie franchit le canal de Bourgogne et la Brenne, et longe directement la nationale 5 jusqu'à Les Laumes-Alais.



Le triage des Laumes-Alais.

Ailly-Sainte-Reine, placée en belle vue au pied de l'escarpement du Mont Auxois, commande autour d'elle le passage du bassin de la Seine vers celui du Rhône, tout comme il le commandait au temps de César et de Vercingétorix. C'est là, en effet, à Ailly, sur cette butte circulaire dressée sur la plaine des Laumes, que se joua le combat décisif pour

l'indépendance gauloise. La statue de Vercingétorix s'y dresse au milieu des ruines.

Le paysage ne manque pas de grandeur, ses hautes collines dont les coteaux de calcaire ressemblent aux remparts ruinés de quelque cité-défilé.

La voie ferrée remonte ensuite l'étroite vallée de l'Oze. Au Nord, derrière Crévecoeur-Sainte-Suzanne, se cache le château où Blaisy-Rabutin, comte de la marquise de Sévigné, mil de la Cour par Blaisy XIV après avoir été comtes de dans une orgie pendant la semaine sainte, écrit son *Histoire amoureuse des Gaules* pour devenir le marquis de Montglat sa maîtresse.

Après Thénisy et son élégant château du XVIII^e siècle, à côté d'un grand manoir du 17^e siècle, voici Salmaise, avec ses ruines de son château féodal, au sommet d'une haute falaise calcaire. Au droit de Salmaise, à 6 kilomètres de la voie, la Seine prend sa source dans le montage de Châtillon-sur-Seine, à Saint-Germain-la-Beulle, appelé également Saint-Germain-Sources-Seine, au pied de la ferme des Vergoux, au lieu dit En-la-Duy.

On aperçoit au Sud le clocher aigu de Verrey-sous-Salmaise et son château Louis XV; la vallée se rétrécit de plus en plus et la voie serpente au milieu des plateaux jusqu'à la source de l'Oze... Elle atteint alors son point culminant (405 mètres) et s'enfonce à Blaisy-Bas dans un tunnel long de 4 100 mètres.

À l'entrée du tunnel, on aperçoit un instant, au Sud-Est, les ruines du château de Blaisy-Haut (13^e siècle).

LA STATUE DE VERGINGÉTORIX

ou culvres repoussés, haute de mètres, érigée en 1865 au sommet du mont Auxois (416 m) au milieu des sapins, commémorer le dernière bataille que le célèbre général gaulois mena dans Ailly vive aux Romains. Né vers 72 avant Jésus-Christ, Vercingétorix appartenait à une puissante famille de pays des Avennes. A vingt ans, il avait pris le tête de l'insurrection qui avait éclaté en Gaule. Peu après le départ de César, il avait gagné la bataille de Gergovie et était ensuite venu à établir, avec une forte armée, dans le camp retranché d'Ailly. César, revenu au hâle, entreprit le siège de camp. Cependant, la Gaule restait sans partiel au secours de son chef; deux cent quarante mille hommes d'infanterie, quatre-vingt mille cavaliers, tels étaient les effectifs gaulois. Mais cette immense armée fut mise en déroute par les Romains et Vercingétorix, dans l'espoir de sauver ses compagnons, se tira à son vaiveur. Il mourut à Rome, en 46, après six ans de captivité. Les Français prétendent qu'Ailly se situait à l'emplacement de village d'Ailly dans la Douba, mais les fouilles entreprises, entre 1902 et 1905, à l'initiative de Napoléon III semblent avoir confirmé que l'emplacement du célèbre camp fut bien le mont Auxois.

LE TUNNEL DE BLAISY-BAS

qui permet de passer du bassin de la Seine au bassin du Rhône, a 4 100 mètres de long. Construit de 1846 à 1849, il a nécessité l'excavation de 250 000 mètres cubes de déblais et a coûté 8 millions de francs-or. Trois mille ouvriers ont travaillé à ce gigantesque chantier. Le bacillus du projet stupéfia les contemporains et suscita les plus vives controverses. Au point de la galerie, on creusa sous les 200 mètres, jusqu'à une profondeur de plus de 130 mètres, que l'on relie, en fait,

À la sortie du tunnel de Blaisy, on peut voir au Nord Boulaire-la-Roche au pied de roches désolées, puis au Sud, les ruines du château de Malain. Après avoir franchi un viaduc de 190 mètres, la ligne s'enfonce à nouveau dans un long tunnel et descend rapidement en corniche vers la vallée de l'Ouche, où nous retrouverons le canal de Bourgogne, qui a franchi la ligne de partage des eaux à une vingtaine de kilomètres au Sud du tunnel de Blaisy. De Blaisy à Dijon, la voie s'abaisse de 158 mètres sur 27 kilomètres.

La traversée de cette région pittoresque et accidentée, qu'on a baptisée « Suisse bourguignonne », est jalonnée de nombreux ouvrages d'art : sept tunnels, plusieurs tranchées rocheuses et de nombreux viaducs qui enjambent de petits vallons répétés en S. La source côtoisée de Notre-Dame d'Irany, au-dessus de Velars-sur-Ouche, au sommet de la montagne de la Cache, domine à 580 mètres l'autre versant de la vallée. Le phare aérien du Mont-Africain est situé plus au Sud.

Jusqu'à Dijon, la voie est parallèle à la nationale 5, à l'Ouche, à la ligne Dijon-Dijonnet et au canal de Bourgogne. La voie traverse des « combes » humides bordées de coteaux secs. L'une d'elles, toute proche de Dijon, dut à la mort mystérieuse du conseiller Prince une tragique célébrité. Comme il allait faire à la Commission chargée d'enquêter sur le scandale Stavisky des révélations accablantes, son corps décapité fut retrouvé sur la voie, au lieu-dit La Combe-aux-Fées.

Et voici, protégé par les murs qui couvrent les « mottes » d'alentour, Dijon, « la ville aux cent clochers » fièrement sculptée dans la pierre de Tonnerre. La Chapelle de Champmol, qui contient le célèbre puits de Moïse, sculpté au XIV^e siècle par Claus Sluter, est située au sud de la voie ferrée, au-delà de la nationale 5, peu avant l'entrée en gare. On en voit un instant l'entrée, en surplomb. Dijon : voir p. 8.

La gare domine le jardin de l'Arquebuse. La voie étant située en remblai, on aperçoit fort bien, à l'Est, les principaux monuments de la



L'hôpital général à Dijon.

ville, les églises Sainte-Bénigne (sur coteau dans la voie) Saint-Philibert et Saint-Jean, le lycée et l'hospice Sainte-Anne, et à l'Ouest l'Hôpital Général, situé dans une île entre deux bras de l'Ouche.

À la sortie de Dijon, la voie franchit l'Ouche et le canal de Bourgogne qu'on voit pour la dernière fois. Perrigny fait autrefois l'un des plus importants ports de triage du réseau P.L.M. Le centre de Gevrey, l'un des plus modernes du monde, l'a supplanté ; notre ligne le côtoie pendant 5 kilomètres, avant de longer le vignoble bourguignon dont le village de Chevigny marque la limite Nord.

En s'est le début des grands noms de la « Côte », ces terres marneuses bien exposées au soleil et qui rapportent les vignes. La Côte s'étend de Dijon à Chagny et se divise en « petites Côtes » où se tiennent les « clos » les plus célèbres de ces grands vins (Côtes de Chambertin, de Clos-Vougeot, de Vougeot, de Nuits) Ses vignes basses, sèches, bien abritées dans leurs façades de pierre sèche, contrastent avec les flancs dénudés et livides du calcaire.

On voit bien du côté de très fameux clos Vougeot dont Napoléon appréciait particulièrement la production et devant lequel un général de l'Empire fit rendre les héros par ses troupes. Les chevaliers du Tastevin y tiennent leur chapitre dans un antique cellier du XIII^e siècle, non loin du beau château du vers.

Nuits s'entourait aussi d'une production illustre, celle de Louis XIV, auquel le médecin Pagon avait ordonné, en 1686, après une grave maladie, les vins de la Côte de Nuits comme les plus propres à rétablir ses forces.

Peu après Nuits, les illustres carrières de Comblanchien, qui donnaient un marbre blanc, d'une blancheur inégalable, ont fourni les pierres employées à la construction de l'Hôtel de Ville, du Sacré-Cœur, du Palais de Chaillot... et de la gare de Lyon, à Paris; du Palais de Justice à Bruxelles; plusieurs gratte-ciel à New York et à Buenos Ayres en sont revêtus.

De Beaulieu, on entrevit le toit polychrome de l'Hôtel-Dieu et on distingue très bien la première tour de l'ancienne collégiale. Admettez au passage la tour de l'Église de Chagny : elle a plus de huit siècles et elle est toujours jeune.

La voie passe ensuite sous le canal du Centre qu'elle longe désormais.



Notre-Dame d'Irany.

Située au centre du vignoble bourguignon, BEAUNE fut drapée en comble dès 1000. Tombée aux mains des Liguans en 1565, elle ouvrit ses portes à Henri IV qui fit démanteler ses fortifications et son château n'en restait plus que deux grosses tours rondes. L'hôpital du Saint-Esprit ou Hôtel-Dieu, fondé en 1522 par le chancelier de Bourgogne, Nicolas Rolin, est l'un des plus beaux spécimens de l'architecture française du XV^e siècle. Son décor possède notamment l'inséparable polyptique du jugement dernier de Roger van der Weyden, qui est considéré comme le chef-d'œuvre de la peinture flamande primitive, avec la fameuse « Adoration de l'Agneau mystique » de Van Eyck et Saint-Amand de Gand. L'Hôtel-Dieu des six revoires des vignobles qu'il possède dans les meilleurs crus de la Côte d'Or.

CHAGNY fut en 1380, le théâtre général d'une grande « bataille » qu'on appela les « Écarchoires ». Elle fut partie de ces fameuses « grandes combes » qui appaurent en France dès le XII^e siècle, époque de mercenaires à la solde des princes qui, au temps de pelz, vendait sa vie et de pillage. Les « Écarchoires » notamment, ébranlèrent le pays de Chagny. Charles V, qui n'était pas assez purgéné pour les méfaits, passa leur avril après 200 000 flans de France et à la lacer contre le roi de Navarre, Pierre le Cruel. Du Chagny dont si possible parmi les songes et débarrassement ainsi la région. Il est vrai que l'armée ennemie leur avait pris 200 000 flans de la part du roi de France, suivant de la part du Pape, et l'abolition de leurs pechés.

La longue tranchée dans laquelle nous sommes passés, après Châtyry, nous a permis de franchir à 226 mètres d'altitude le petit col ouvert dans le chaînon qui sépare la vallée de la Dheune de la vallée de la Thalie.

A l'Ouest, ce chaînon fossilifère de quatre tours, c'est le chaînon sculptural de Rully qui domine une ville fort brillante au Moyen Âge et un vignoble qui donne un cru réputé. En descendant vers la Saône nous dépassons Fontaines. On aperçoit au loin la tour qui domine Mercurie, l'un des meilleurs vignobles de la Côte chalonnaise; on celui de Givry, perché du rocher Henri IV.

Nous traversons la forêt de Marvoisin, puis nous franchissons la nationale 78 et la Thalie juste avant d'entrer dans Chalon-sur-Saône, ancienne capitale du royaume des Burgondes, centre industriel et commercial en

Chalon par Jules César comme contrépoil de vinces. CHALON devient à la fin du VI^e siècle la capitale de Gosteor, roi de Bourgogne. Dix évêques y furent tenus du V^e au XIII^e siècles. Le plus important fut celui de 1048, auquel participèrent trente-neuf évêques, parmi lesquels saint Omer, saint Malade et saint Riel. C'est ce concile qui décida de l'obligation de prendre pour règle de foi le Symbole des Apôtres, c'est-à-dire le concile de Nicée.

Il n'y avait d'ailleurs aux évêques de garder chez eux des fermes dévotionnelles et à tous, de faire le Dimanche sacre avec service; il leur donna aux évêques d'imposer une pénitence à ceux qu'ils condamnèrent et prescrivit l'excusation des femmes qui se livraient à la danse et autres divertissements profanes dans les lieux sacrés.

En 811, Charlemagne y convoqua les évêques de la Gaule lyonnaise et leur fait souscrire à un certain nombre d'obligations, telles que celles de vivre en paix avec les comtes et de ne jamais réitérer la captivité.

Ville de 33 000 habitants, Chalon est aujourd'hui en pleine expansion. D'importantes usines modernes (lubes fluorescents, usines photographiques, etc.), s'y installent à côté des industries traditionnelles (Pelt-Cressat, Saint-Gobain).

plein développement. La haute centrale thermique, déjà ancienne, que l'on voit du train, brûle le charbon qui descend de Bligny par le canal du Centre.

De Chalon jusqu'aux abords de Lyon, le paysage conserve le même caractère : c'est la plaine de la Saône, cette dépression Nord-Sud qui, dès l'époque secondaire, faisait communiquer les mers du bassin parien avec celles du bassin rhodanien, et qui fut donc de tout temps la grande voie de passage entre le Nord atlantique et le Midi méditerranéen.

A l'Est, au-delà de la Saône, et des étangs qui la baignent de part et d'autre, c'est la riche plaine de Bresse, qui doit sa fertilité aux marines et aux sables gran déposés par le lac Bresse à l'époque pliocène. A l'Ouest, au-delà de la forêt domaniale de La Ferté, les monts du Beaujolais, puis, beaucoup plus proches de la voie ferrée, les monts du Mâconnais bordent la plaine alluviale de la Saône. « Le bas pays » dont un épaïs brouillard recouvre si souvent, pendant la mauvaise saison, les prairies inondées.



Le monastère de Nizigères Nipkow.

Peu après Varennes-le-Grand, avant de passer sous la nationale 6, la ligne franchit la Groene, la rivière de Chany, dont la célèbre abbaye fut, pendant tout le XI^e siècle et le premier tiers du XII^e siècle, le véritable phare de l'Europe.

A l'est de la Saône, à l'ouest de Mâcon, Sennecey-le-Grand, bien protégé derrière ses fortifications à la Vauban, nous offre les premiers tous reconstruits de « tuiles romaines », ces belles tuiles creuses du bassin de la Méditerranée. Dominant tout le paysage, sur l'étroite crête du mont Saint-Martin (250 m), voici la sous-croix de la petite église Saint-Martin-de-Laives, d'un style roman très pur.

Nous nous rapprochons de la Saône que nous retrouvons à Tournais, et dont nous ne nous éloignons plus guère jusqu'à l'ouest.

L'église Saint-Philibert, chef-d'œuvre de l'art roman primitif, est située à l'Est peu après la gare, derrière les deux grosses tours qui encadrent l'ancienne porte de l'enceinte abbatiale, construite par l'abbé Etienne après l'invasion des Hongrois, à la fin du XI^e siècle.

Dans les vignes que vous apercevez à l'Ouest, de nombreux tombeaux burgondes ont été découverts. Sur l'autre rive, le village de Prény a donné son nom à l'eau-de-vie de marc de Bourgogne connue, en Bresse, sous le nom de purty. Par temps clair, on peut déjà voir, en avant, le mont Blanc dominant le Jura.

Encore deux belles églises romanes, la première très archaïque à Farges-les-Mâcon, la seconde dans le petit village d'Uchay, strictement juché au sommet d'une colline. A Saint-Albin, l'église du XIII^e siècle, au clocher octogonal, glisse déjà vers le gothique...



Ce monastère a été élevé à la mémoire de Jean Nipkow, inventeur de la photographie, qui vécut à Varennes-le-Grand. Travaillant au perfectionnement de la lithographie, Nipkow découvrit qu'une couche de bitume de Judée, mélangée avec du blanc d'Espagne dans les parties exposées à une vive lumière, que ces parties n'étaient plus alors solubles dans l'essence de lavande.

Nipkow eut alors l'idée de recouvrir de bitume une plaque d'étain, d'exposer cette plaque au foyer de la chambre obscure, de faire la surface influencée par le lumière dans un bain d'essence de lavande, puis de plonger la plaque dans un acide. L'acide creusait le métal dans les endroits détrempés. Il n'eut plus alors qu'à enlever le bitume restant par soude ou une image gravée en relief, dont il put tirer la première héliogravure.

Il s'associa avec Daguerre, qui recevait les mêmes travaux que lui, et les deux chercheurs parvinrent à fixer après six ou dix plaques d'argent l'image de la chambre obscure. Mais Daguerre profita seul de l'invention dans la première table appartenant à Nipkow qui mourut pauvre à Chalon, en 1833.



La ligne passe entre la Saône et le cône du Mâconnais, qui étage ses vignes bien ensoleillées au-dessus des plaines de la vallée.

Cet étage peut être dit stylo Empire, à l'Ouest, c'est le château de Sénon. Et, un peu plus loin, à Saint-Jean-le-Frich, voici le château des Mac-Mahon, qui sert surtout d'hôtel d'hôtelier.

La voie ferrée croise deux fois la nationale 6 et entre dans Mâcon. Avant la gare, nous longeons une vaste cité administrative (à l'Ouest), et apercevons à l'Est le dôme de l'Hôtel-Dieu, dont l'apothéose du XVIII^e siècle est ciblée, les églises Saint-Vincent et Saint-Pierre, et, toute proche, la flèche de pierre de Saint-Clément.

Après Mâcon, la vue s'étend au-delà de la Saône sur la vaste plaine de la Bresse, que découpent de hautes et bruyantes marais de peupliers. A l'Est, au contraire, les terrains anciens du Massif Central s'avancent presque jusqu'à la rivière : au-dessus des bois de pins qui coiffent les sommets des monts du Beaujolais, au-dessus des forêts de chânes entaillées de vertes charnières, s'étale sur 4 ou 5 kilomètres la « côte » à vignobles, qui doit sa fertilité à de multiples petits fions désagrégés de lave porphyrique. Ses crus les plus estimés (Chenas, Fleurie, Liriac) sont limités à l'étendue de ces fions.

Voilà Cîteaux-sur-Saône, et son ancien château des Tours, Ponsarnevax et son hotellerie des Compagnons de Jésus, Romanèche-Thorins domité par les dix octobres de Mollat-le-Vieux (dont on voit très bien le vieux moulin), Fleurie, Villé-Morgon, etc.

Au droit de Belleville, longtemps visible au sommet du cône du mont Beaulieu, s'élève la petite chapelle des Vignerons.



Vue sur Villefranche.

A Villefranche, la belle église Notre-Dame-de-Marais se dresse près du chemin de fer, avant la gare. Mais, construite dans le parti bas de la ville, on n'aperçoit que la flèche en fonte de son clocher, refaite au siècle dernier.

La voie suit la nationale 6, rigoureusement rectiligne, comme le veut le vieux dicton : « De Villefranche à Anse, la plus belle ligne de France. » En passant devant Anse, dont le château fort du XI^e siècle commandait le confluent de l'Aazerges, on peut distinguer, avant de franchir le ruisseau, les vestiges importants de l'enceinte romaine et du castrum.



LA SAÔNE dont Cézay, évanouissant non insupportable desoigner, écrivait qu'on se saill dans quel sens elle coule, prend sa source à 24 kilomètres d'Epialat, dans les monts Faucilles, à 306 mètres d'altitude. Elle reçoit, à gauche, des torrents abondants nés dans les Vosges. Elle reçoit, de petites rivières issues du plateau de Langres et de la Côte-d'Or, et enfin le Doubs, grande rivière du Jura. A partir de Chalon, c'est une merveilleuse voie navigable dont les ports pittoresques sont Mâcon et Lyon. La plaine de la Saône était jadis occupée par une neige d'au-dessus, le las de Bresse, qui se vidait vers le nord (par un fleuve suivant en gros le tracé actuel du Doubs) mais qui, plus tard, a été aplati par le Rhône. La plaine de la Saône est fermée par les dépôts sédimentaires qui ont recouvert l'ancien lac. Ainsi s'explique la fertilité de la plaine. Mais la Saône a sa part et fait abandonner son empire sur les terres qu'elle recouvrait autrefois et le remblai de chemin de fer sert souvent de digue à ses les éphémères qui peuvent ébouler l'ancien.

Sur l'autre rive de la Saône s'élevaient les Dombes mélancoïques, que l'ancien glacier de Rhône recouvrait d'une boue argileuse et noirâtre ; de vieux châteaux en ruines se dressent encore sur les « pouges », buttes faites de main d'homme pour dominer le pays sans relief, sur lequel traînent en permanence les bouillards répandus par les centaines d'étangs qui stagnent sur son sol imperméable.

MâCON qui était, avant l'invasion romaine, l'une des principales cités des Éduens, devint, après l'occupation de Cézay, une cité romaine importante. À l'époque Mérovingienne, ce fut l'un des centres d'un comté puissant. C'est Louis XI qui réunit ce fief à la couronne.

Ville « gastronomique » entre toutes (vins réputés, saucissons élevés aux truffes, volailles à la crème, saucisses de Bresse, etc.), Mâcon compte actuellement 23 000 habitants. Elle a vu naître Lamartine qui passa une partie de son enfance à Milly, petit village situé à douze kilomètres.



Après le triage de Saint-Germain (492 km) la plaine est si bien tracée à l'Est par les pontonnements géométriques du mont d'Or, prolongé par les collines de Souvrière et de Saint-Fey, que la voie ferrée doit passer en tunnel à Couzon (497 km), première gare de la petite banlieue lyonnaise.

Entre deux nouveaux tunnels on entrevoit tout juste l'île Barbe, chère à Charlemagne, où s'élevaient jadis un château fort et une très importante abbaye bénédictine.

Le mont d'Or, dont le versant est occupé par de belles propriétés, atteint 625 mètres d'altitude au mont Verdun, coiffe de forêts comme le mont Thou (612 m).

Nous traversons la zone industrielle de Vaise (507 km), et nous nous enfançons sous la colline de Fourvière, qui nous barre encore la route de la grande cité. Le tunnel de Saint-Étienne, qui a 2.100 mètres, débouche face au pont de la Quarantaine, sur la Saône.

De mont, l'on a une très belle vue au Nord sur les quais et sur quelques-uns des quatrecents ponts de la Saône, le pont Kitchener d'abord, puis la passerelle Saint-Georges, le pont Tiliot à la hauteur de la cathédrale Saint-Jean, le pont du Palais de Justice...



Au sud de Lyon.



Lyon: passage du Rhône.

Et nous voici dans la presqu'île de Perrache (512 km), entre Saône et Rhône. A la sortie de la gare, la voie franchit le fleuve sur un pont de 240 mètres. De là encore on a une fort belle vue sur Lyon et sur le pont Gallieni, le nouveau pont de la Guillotière, le pont Wilson, le pont Lafayette... Lyon en compte douze. Lyon : voir p. 10.

La voie traverse la zone industrielle de Saint-Fey (517 km), avec ses centrales, ses génératrices et les énormes usines chimiques Saint-Gobain, et pique plein Sud jusqu'à Feyzin (522 km). Elle se rapproche alors du Rhône (on reconnaît, sur la boussole, Solaise et son vallon gallo-romain), puis sous franchissons l'Ozon. A Chassas (534 km), tout formant de ses hauts fourneaux, nous sommes contre le fleuve et apercevons très bien les grandes usines métallurgiques de Givors, sur l'autre rive.

A l'Est, on remarque successivement les ruines d'un ancien château du XIII^e siècle, le château des Étroffelles, enfin le donjon et les ruines du manoir féodal de Seyssou.

Le Rhône qui formait tout à l'heure, dans les « brouettes » couverts de vâles, des « lènes » ou bras inertes, fermés à l'arnoux mais communiquant avec le fleuve à l'aval, s'incline vers l'Ouest en une large courbe. Aussi avoisne-t-elle d'Étréchy (542 km), banlieue industrielle de Vienne, une admirable vue sur l'antique cité ; c'est au flanc du mont Pipet dominé par une chapelle de Notre-Dame-de-la-Salève que subsistent les vestiges de l'ancien théâtre romain ; le mont Salomon porte les ruines de château de la Blânc, et, tout au sommet, un vaste hôpital moderne. Sur le rive droite se dresse la tour carrée de Sainte-Colombe que Philippe de Valois fit bâtir il y a six siècles à la tête de l'ancien pont romain pour défendre la frontière française et surveiller les Dauphins, peu avant le détachement du Dauphiné à la France, et le clocher de l'église d'un ancien couvent des Cordeliers où résida Philippe le Bel pendant le concile de Vienne.

Après un viaduc suivi d'un tunnel, la voie franchit la Grèze, s'élève encore en souterrain avant d'entrer dans Vienne (544 km), dans un aperçu tournoyant. Les carrefours basés, après la gare, le Dauphiné - Aquitaine - romaine, la Bresse où le Moyen Âge voyait le territoire de France-Pilat et que le célèbre restaurateur Point a prise pour étoile.

On voit au centre tout à joindre la chapelle de Notre-Dame-de-l'Île, qui fut le premier Agg. au lieu de pèlerinage vénéré des Lyonnais. C'est là que Victor Hugo situe le roman combat de Roland et d'Oliver.

Nous n'entons maintenant qu'un milieu de riches vergers et de belles cultures de céréales. Sur la rive droite, dominant Amoy (cathédrale des abbesses) et le célèbre vignoble de Côte-Rôtie, se dresse le beau massif du Mont-Royal, avec ses pics de Trois-Dents et ses deux sommets, le crêt de la Vierge (1.143 m) et le crêt de l'Éclien (1.240 m). Au fait du crêt de l'Éclien, non loin d'une grande croix, se dresse depuis peu une tour métallique de télévisions.

La banlieue viticole de Proprié (super-phosphates) qui fait partie de ce grand complexe industriel de Saint-Clair-du-Rhône, s'étend maintenant vers le Centre, à l'ouest pourvue des « patrons » du Rhône, dont les maisons bordent sur le fleuve les grilles de leurs caves.

Au sud de Lyon.



La « Pyramide » de Vienne.

VIENNE était, avant la conquête romaine, le royaume des Allobroges. Elle devint l'une des principales cités gallo-romaines. A la mort de César, les colons romains furent chassés : ce sont eux qui fondèrent Lyon. En 1211-1212, s'y tint un grand concile qui, inspiré par Philippe le Bel, prononça la condamnation de la césaire ordre des Templiers. C'est dans la Grèze, rivière des-pêcheurs qu'on aperçoit à peine, entre ses rives fertiles, sur un tertre l'église de Bayard.

Dépassant le complexe industriel de Saint-Claude-du-Rhône et les atterres de la Compagnie Française des Matières Colorées, la voie ferrée s'écarte légèrement du fleuve. Au Pige-de-Roussillon (565 km), il doit son nom à l'écroci que les seigneurs avaient établi au XIII^e siècle au pied de la colline, nous retrouvons d'importantes usines : Rhodafacta est la plus grosse fabrique de nylon d'Europe.

C'est dans le château qui domine le vieux village de Roussillon que Charles IX signa en 1564 l'édit qui fut commencer l'année non plus à Pâques, mais sept jours après Noël.

La voie ferrée longe la nationale 7, rigoureusement rectiligne jusqu'à Saint-Rambert-d'Albon (573 km). Ces quelques kilomètres de route droite et large sont, dit-on, les plus méconnus de tout le réseau français. Au-delà de la route, vous apercevez peut-être la très vieille et très remarquable église romane de Salaise bâtie en grès du Rhône.

A Saint-Rambert-d'Albon, grande gare fruitière, nous franchissons le Collèthes, ruisseau qui vient de la curieuse plaine de Valvère, lit d'un ancien glacier qui descendait jadis des Alpes jusqu'au Rhône. Par beau temps on a d'ici une belle vue sur les Alpes dauphinoises. A 3 kilomètres, au-delà de l'aérodrome de Saine-Rambert-d'Albon, s'élève le tour d'Albon, dernier vestige du redoutable château-fort d'où sont sortis les Dauphins du Viennois.

Sur la rive droite, face à Andancette et laquelle la relie un pont suspendu, se dresse l'ancienne ville forte d'Andance, au débouché du Thorrenon et de la route qui vient d'Amontey. C'est là qu'est né Bertrand du Guesclin, le célèbre abbé de Cluny. Non loin, sur un rocher escarpé un calvaire commémore « les trois demoiselles » qui, lases d'attendre le retour de leurs frères partis aux Croisades, se jetèrent au Rhône.

La voie ferrée traverse la vallée de Bancol puis, après une longue tranchée, rejoint la nationale 7 qui la sépare désormais du fleuve. A Saint-Valier, nous franchissons la Calaise, bordée de tanneries. Sur les hauteurs qui surplombent le Rhône, ces stations de la Vierge ont été successivement élevées par les marins d'autrefois : tout au long de leurs pénitentes « desvies » ils voulaient apercevoir son image.

Pasé au château de Serres, avec son enceinte aux tours rondes et sa chapelle romane, le Tour d'Arrea, élanche, ornée, se dresse sur un rocher nu. Avant Tain-d'Hermitage, où le Rhône fait une nouvelle volute, on peut apercevoir, au milieu du fleuve, un rocher plat où le légende veut que le roi Saint Louis, partant pour la Croisade, ait déjeuné avec ses compagnons.



Les cotéaux de l'Hermitage.

Sur les cotéaux de l'Hermitage, s'étagent en terrasses les vignes des crus les plus réputés des côtes du Rhône : Rochefort, Tour-Blanche, Clos des Meyassoniens, Sablon, Bellegrave, etc.

Le pont Ségolien, qui relie Tain-d'Hermitage à Tournon, est le plus ancien pont suspendu du monde ; il fut lancé en 1820. Malheureusement, il fut profané par un incendie entre ses vingt et un et ses vingt-quatre ans au vieux collège fondé au XVI^e siècle par le cardinal de Tournon, l'homme français bien souvent connu sous le nom de Arétoche qui lui inspira un calembour démodé : « Arétoche ! les deux axes successifs j'ai vu ma vie », mais où il a écrit ses plus beaux poèmes.

La voie ferrée longe le Rhône jusqu'à la Mule-Blanche, passe sous la nationale 7 et pénètre dans la vallée de l'Isère ; nous traversons la belle rivière sur un pont métallique aux trop hautes poutres. Deux kilomètres avant ce pont, nous avons franchi le 43^e parallèle, frontière idéale du Midi, à égale distance du pôle Nord et de l'Équateur.

En face, sur la rive droite du Rhône, dominent Saint-Péray aux vives pentes renommées, se dressent les ruines farouches du château et du village fortifié de Crussac, véritable nid d'aigle construit au XIII^e siècle par les Croisés d'Ulys, et qui servit de repaire, au XVI^e siècle, au « vauvreur » des Ardres, le cruel et félon chef protestant dauphinois.

En avant et à l'est s'élève la masse imposante du Vercors, dont le seul nom évoque de si tragiques et héroïques souvenirs.



Le Tour d'Arrea.

TOURNON et son château sur un rocher qui fut une île, s'organisaient du posséder le plus ancien collège de France. C'est là, sous l'appelle Gilbert Tournon, l'auteur de « Rhône Dire normais », que le diabolique François mourut de malheur, la que Renaud, son page, contenait son cadavre, là qu'Honoré d'Ulys fut enterré, là qu'assigna plus tard un poète plus versé, toutes routes et filiales. Malheureusement sur qui fut grande et bonne, mais trop courte, s'effluence du Rhône.



La Table de Roi.

Valence (617 km) où Rabelais professa, où le pape Pie VI, prisonnier de Dacquoise, mourut après un mois de captivité dans la citadelle, où vécut un jeune sous-lieutenant nommé Bonaparte, dont enfin Napoléon III de Monaco est duc, est traversée sous un tunnel de 700 mètres.

Du moins, sorti de l'agglomération et franchie l'imposante gare de triage de Portes-les-Valence, peut-on contempler tout à loisir la vaste plaine valentinoise, qui s'étend à l'Est (jusqu'aux falaises du Verres et où alternent, protégés du mistral par les murs et frémisantes clochers



de cyprès, des vergers, des mûriers et de riches cultures de primeurs.

À l'Est, à quelques kilomètres, au-delà de la nationale 7, voici Étude-sur-Rhône (627 km), avec son église du XII^e siècle et les ruines de ses deux châteaux au rôle encore l'ombre gracieuse de Diane de Poitiers, que son royal amant, Henri II, avait fait duchesse de Valentinois.

La gare de Livron-sur-Drôme (635 km) est située entre Livron, cité Empire, dont l'ancien château pays sous Louis XIII sa résistance victorieuse à Henri III, et, côté Rochemaise, La Vouhe-sur-Rhône, où vivrent Louis XIII et Richelieu.

Du pont sur la Drôme rocailleuse, regardes de préférence vers l'Est. Vous avez une belle vue sur l'ouverture de la vallée que gardaient au XVI^e siècle les deux petites citadelles protestantes de Livron et de Leraud. Au loin, sur l'autre rive du Rhône, se dresse le clocher de la très moderne et curieuse église de Pouzin.

Mais la voie ferrée abandonne la nationale 7 et se rapproche du fleuve qu'elle côtoie à nouveau à la Coucourde-Cendilliac (651 km), dont le nom à lui seul évoque la Provence. Au-delà du fleuve majestueux, s'élèvent les blanches et hautes collines de calcaire des Cévennes, profondément entaillées par les canaux de chaux et de ciment.

Le vieux bourg de Crus entasse ses maisons des XV^e et XVI^e siècles dans une enceinte fortifiée. Le donjon qui le domine est le vestige d'un château où les moines soutinrent plus d'une fois les armées des huguenots. Mais ils ne s'y rendaient qu'à l'heure du danger et vivaient normalement dans l'abbaye bénédictine fondée en 804 dont nous reste encore l'admirable basilique romane.

Nous voici dans la vaste plaine de Montélimar. Nous passons à côté du château de Serre (à l'Est) et côtoyons le terrain d'aviation d'Ancau (à l'Ouest), avant de passer à Montélimar (662 km). La capitale du nougat est située sur la rive droite de Robasion, le torrent de la forêt de Saou, au pied de la butte de Marbotte. Le château qui la couronne, l'un des plus anciens du Midi, servit longtemps de prison.

Montélimar doit son nom aux seigneurs de Grignan, les Montell-Adhémar, qui vendirent leur ville au XVI^e siècle, partie au pape Clément VIII d'Avignon, partie au comte de Valentinois. La part de la papauté fut rachetée en 1667 par le roi de France.

La voie ferrée qui suit le bœuf remblai du canal de Montélimar se rapproche de nouveau du Rhône qu'elle côtoie à la hauteur de Châteaufort à l'entrée du défilé de Donzère. Sur la haute falaise calcaire qui domine la voie à l'Est, se dressent les ruines du château de Montepernier. Sur la rive gauche, après les carrières ouvertes au pied des Cévennes et les cimetières du Tré qui entaillent la campagne éleusotte, voici Viviers, serrée sur son rocher autour de sa belle cathédrale.



Une « Madone » dominant le Rhône.

Le Rhône n'est plus ce « taurau caennage » qui se ruait dans la cluse au temps de Mistral. Valéus, mais cachant ses yeux derrière ses yeux de ses eaux assagies une force découpée, il fournit au seul barrage de Montélimar, quelque 270 000 kilowatts. Des vingt-deux barrages projetés pour l'aménagement de la vallée du Rhône, c'est le troisième en importance, après Génissac (410 000 kW) et Donzère-Mondragon (300 000 kW).



VIVIERS doit son nom aux viviers que les évêques installés à Albi d'abord, à Mâcon ensuite, avaient fait creuser au bord du Rhône. Au VI^e siècle, l'évêque dévota de sa fleur lot, et aujourd'hui encore, quelque la ville soit presque morte, Viviers reste le siège de l'évêché et la région garde le son de Viviers.

La voie ferrée s'est rapprochée du Rhône pour franchir avec lui le rebout de Donazère (on aperçoit fort bien l'usine-barrage). C'est ici, la porte climatique de la Provence, dont Mistral fixait l'entrée un peu plus au sud : son entrée, écrit-il, c'est le Pont-Saint-Espirit avec ses piles et ses vingt arcs superbes qui se courbent en guise de couronne sur le Rhône. C'est là la porte sainte, la porte triomphale de la Terre d'arroun. L'arbre d'olive, le grenadier fier de sa floraison et les millets aux grandes chevâtres croient déjà les cônes et les allures... »

Mais cette porte-là était pour ceux qui descendaient le Rhône, non pour ceux qui le côtoient à 140 kilomètres à l'est. Au reste, depuis que le poteau croixait ces lignes, le paysage tout entier a été bouleversé, et c'est là même qui accomplissent encore aujourd'hui la « descente » du fleuve on bateau ne passent plus sous les arches du Pont-Saint-Espirit. Ils bifurquent dans le canal de Donzère-Mondragon que la voie ferrée franchit avant de traverser la nationale 7.

On voit très bien, à l'Ouest, émerger de la plaine l'étrange rocher



Pierrelatte.

calcaire auquel Pierrelatte s'adosse et qui a donné à la ville son nom. La voie est élevée à égale distance du fleuve et du canal. A la hauteur de l'usine-barrage André-Blerod, dont on aperçoit les lambeaux, on entrevoit, à l'Ouest, Lapelut où le duc d'Angoulême, qui s'était mis à la tête des royalistes pour armer Napoléon, après le retour de l'île d'Elbe dut campier.

Nous coupons la nationale 94 et traversons à nouveau le canal (en



Le canal de Donzère.

amont de la nationale 7) et le Lex, avant d'atteindre Mondragon, au pied d'un rocher qui porte les ruines imposantes d'un château féodal.

Morins a plus grande allure encore, avec ses falaises couronnées de ruines tragiques (du haut de sa forteresse furent jetés dans le vide les prisonniers du cruel bailli des Adrets; de là le nom de « sautoir ») que portent, aujourd'hui encore, les habitans de Morins!

La voie qui longe la falaise (à gauche) surplombe (à droite) les toits aux tuiles rondes, bûchées par le soleil, de l'ancien village féodal, niché dans un ravin autour de sa petite église romane aux lignes très pures.

Pierrefeu aussi est un très vieux et pittoresque bourg fortifié perché au-dessus de son clocher de pierre.

L'Argues, que nous franchissons, est souvent plus riche en cailloux qu'en eaux vives. Au loin, à l'Est, cette masse charnue, aux reflets crayeux, qui domine l'horizon en demi-cercle des « Dentelles de Montmirail » c'est le mont Ventoux (1 912 m), où souffle le mistral né dans le massif du Pilat.

À l'Ouest, les Cévennes cessent de barroy l'horizon et la voie s'étend sur la garigüe languedocienne.

D'Orange, que domine le théâtre antique et la colline Saint-



Orange.

Europe, plantée de beaux arbres, on a une belle vue à l'ouest. La voie ferrée longe un vaste terrain d'aviation, coupe la nationale 550 et la nationale 577, et franchit l'Ouvèze à Bédarrides. Nous nous rapprochons à nouveau du Rhône que nous atteignons face à la grande île de la Barthelasse couverte de miniers.



PIERRELATTE : Ce lieu dressé au milieu des alluvions du Rhône, de tout temps les hommes lui ont donné une origine fabuleuse. Ils croyaient qu'il avait été placé là par quelque géant. De là le nom de Pierrelatte (Pierre levée), que lui a emprunté la petite ville qui s'y adosse. Rhablais a écrit la légende à son compte, mais en l'aggravant encore : à l'âge adulte, cet homme géant n'était, dans la boîte de Pierrelatte, que son gravier géant dont son héros se serait débarrassé pour couler plus à l'aise sur sa vieillesse !

ORANGE possède le théâtre le mieux conservé de tout le monde antique. « le plus beau mur du Royaume » il se lit toujours que le sol et sa décoration de statues, mais il a conservé le statut impériale d'Augustus. Ses dimensions sont impressionnantes ; il pouvait contenir 42 000 spectateurs. Depuis 1888, on y relègue des spectacles et des festivals de théâtre y sont régulièrement organisés.

Par contre du château médiéval, l'un des plus formidables de France, ne subsistent que des ruines. Avec Carthago et Caesarea, la signification d'Orange apparaît depuis 1528 (sous) 1673 (année où Louis XIV la leur confisqua) à la maison d'Orange-Nassau qui donna le roi d'Angleterre Guillaume III et l'actuelle dynastie des Pays-Bas.



Orange.



La Montagnette.



La station du Ponton belle, regarder en avant, côté Rhône. Vous apprécierez bientôt les remparts d'Avignon. *Avignon voir page 12.*

Ne cherchez pas à apercevoir le pont Saint-Bénézet, le célèbre « pont d'Avignon » sous (ce non pas « sur ») lequel « on dansait en rond ». Il est situé derrière la ville; il unissait autrefois Avignon à Valleneuve.

Nous nous éloignons du Rhône pour passer à l'Ouest de la Montagnette. A 4 kilomètres d'Avignon, la ligne franchit la Durance sur un pont de 234 mètres d'enfoncement qui a été construit sur le lit caillouteux de la rivière et sur les deux voûtes de Chamassureuil; à l'Ouest sur le château de Barberanne.

Nous voici maintenant au cœur du pays d'Alphonse Daudet et de Mistral. A droite, c'est la Montagnette des « châteaux de caquenes » de Daudet, petit massif dont les « sermons » n'atteignent pas 200 mètres, mais qui offre, avec ses rochers côtelés, ses versants couverts de plantes aromatiques, ses vallons tranquilles où fleurit l'ansardier, l'un des paysages les plus typiques de Provence. A gauche, dans la plaine fertile, c'est Mailham, où naquit Mistral et où il repose; au-delà, dans la chaîne des Alpilles, sur le plateau des Arpignacs, se dressent l'ancien manoir de Saint-Paul-de-Mausole, où fut séjourné Van Gogh et, sur le versant méditerranéen, Les Baux, dont les seigneurs (« Race d'aignons jamais vassale ») furent célèbres au Moyen Âge.

De longues et parallèles barrières de cyprès abritent du mistral les riches cultures maraîchères. Nous nous rapprochons du Rhône, et voici Tarascon dont une série de « sauts de mouton » permet d'éviter la gare. *Tarascon : voir page 12.*

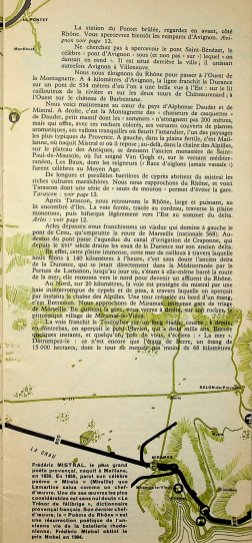
Après Tarascon, nous retrouvons le Rhône, large et puissant, au tel encombré d'îles. La voie ferrée, tracée au cordeau, traverse la plaine monotone, puis bifurque légèrement vers l'Est au sommet du delta. *Arles : voir page 12.*

Arles depuis nous franchissons un viaduc qui domine à gauche le pont de Crau, qu'emprunte la route de Marseille (nationale 968). Au-dessus du pont passe l'aqueduc du canal d'irrigation de Craponne, et depuis le *XIV^e* siècle draine les eaux de la Durance sur son ancien delta.

En effet, cette plaine immense, cette mer de cailloux à travers laquelle nous filons à 140 kilomètres à l'heure, c'est sans doute l'ancien delta de la Durance, qui se jetait directement dans la Méditerranée par le Pertuis de Lamaron, jusqu'au jour où, s'étant à elle-même barré la route de la mer, elle remonta vers le nord pour devenir un affluent du Rhône.

Au Nord, sur 20 kilomètres, la voie est protégée du mistral par une haie interminable de cyprès et de pins, à travers laquelle on aperçoit par instants la chaîne des Alpilles. Une tour coquelote au bord d'un étang, c'est Entremont. Nous approchons de Miramas, immense gare de triage de Marseille. En quittant la gare, vous allez à droite, sur ses rochers, le pittoresque village de Miramas-la-Vieille.

La voie franchit le Tescoubère sur un long viaduc courbé; à droite, en ombres, on aperçoit le palmier, qui a deux mille ans. Encore quelques instants, et quel'un d'entre vous, s'écriera : « La mer ». D'Arlespe-le ! ce n'est encore que l'étang de Berr, un étang de 15 000 hectares, dont le tour de mer sur plus de 60 kilomètres.



Frédéric MISTRAL, le plus grand poète provençal, naquit à Miramas, en 1830. En 1859, parut son célèbre poème « *Misolé* » (Mistral) que Lemaître salue comme un chef d'œuvre. Une de ses œuvres les plus considérables est sans nul doute « *Le Trésor de Hérilège* », dictionnaire provençal bascoque. Son dernier chef d'œuvre, le « *Poème du Rhône* » est une résurrection poétique de l'ancienne voie de la batellerie rhodanienne. Frédéric Mistral obtint le prix Nobel en 1904.



Raffinerie de Berre.

La voie s'écarte de l'étang de Berre. On aperçoit au Nord les ruines du château de Constantin et le château de Calissano, puis nous franchissons l'Ace.

Nous retrouvons les eaux bleues de l'étang non loin de Berre, dans le clocher se dresse au-dessus des marais salants. C'est ici le royaume du pétrole. L'air est empuanté par les raffineries dont les immenses réservoirs brillent d'un éclat alarmique sous le soleil. Mais c'est la nuit surtout que le spectacle est saisissant; la voie, qui s'est élevée par une forte courbe, domine les grandes usines de Shell-Berre et de Shell-Saint-Gobain, qui, brillamment illuminées, se détachent sur le ciel noir; et, au-dessus d'elles, chaque comme un drapau une longue flamme qui ne s'éteint jamais: elle brûle les gaz dangereux et inutilisables extraits lors des opérations de cracking et de reforming.

A Vitrolles, dominée par son rocher qui porte une chapelle dédiée à Notre-Dame-de-Vie, nous quittons définitivement l'étang de Berre pour couper au plus court vers la Méditerranée à travers la chaîne de l'Estaque; nous longeons à gauche de hautes falaises aux allures de remparts sur lesquelles s'approche ici ou là la ruine d'une vieille tour sarrazine. À droite, s'étend l'immense aéroport de Margaron.

Après le Pas-des-Lanciers (conception de Par de l'Estaque, c'est-à-dire « de la brèche »), la voie s'enfonce sous la chaîne de l'Estaque par le

tunnel de la Nerthe. Avec ses 4 636 mètres, c'est le plus long souterrain à double voie entièrement situé sur le territoire français. Attention! L'Estaque était le dernier obstacle à franchir avant la



Chaîne de l'Estaque



Première vue sur la Méditerranée.

Méditerranée. A la sortie du tunnel, nous débouchons dans une gorge rocheuse. Regardez vers l'avant. Cette fois, c'est bien la mer! L'admirable ride de Marseille s'étale devant nous. Face à l'immense cité que Notre-Dame-de-la-Garde, les Iles Ratonneau et Pomègues se détachent nettement, ainsi que le château d'If, où Alexandre Dumas enferma, outre le mystérieux Manque de Fer, deux de ses héros fameux, le comte de Monte-Cristo et l'abbé Faria! Entre les deux îles, on distingue la jetée du port de Frioul, où les bateaux font quarantaine.

La voie traverse les faubourgs industriels et les côtes de la banlieue marseillaise, et s'enfonce dans la ville. Mais certains trains empruntent le raccordement des Chartreux qui permet d'aller directement de Paris ou Lyon vers Nice sans entrer dans la gare Saint-Charles.

Les autres trains font tête-à-tête en gare. Si vous êtes dans l'un de ceux-ci et si vous avez occupé jusqu'ici une place côté Rhône dans le sens de la marche, faites vous aussi demi-tour et changez de côté. Le fin du voyage vaut bien ce petit dérangement!

La voie coupe en remblai le faubourg des Chartreux, passe à la gare de Marseille-Blaizacard et remonte avec la matricule à la vallée de l'Évrouven qu'elle franchit plusieurs fois; les localités de banlieue se suivent sans interruption jusqu'à Aubagne au pied du massif de la Sainte-Baume.



Ce massif doit son nom à une grande « Baume » en provençal) où sainte Marie-Madeleine aurait passé dans la prière les trente-trois dernières années de sa vie. Ce fut l'un des pèlerinages les plus vénérés du monde chrétien; presque tous les rois de France, de nombreux papes des millions de fidèles sont allés reconnaître.

Passez la gare d'Aubagne, la voie traverse l'Évrouven et s'élève en décrivant une large boucle autour de la ville. Après un tunnel de 400 mètres, nous remontons une étroite vallée rocheuse avant d'atteindre l'entrée du souterrain de Musagnon, long de 2 800 mètres.

À la sortie, nous retrouvons la Méditerranée, 100 mètres au-dessous de nous. Cassis, où Fernandez s'abimé une maison de pêcheur, est blotti à 4 kilomètres de la gare, au fond de sa « calanque ». On traverse un vallon dont chaque piton laisse la note saugige d'une cigale. Mais nous voilà à nouveau plongés dans les rochers: c'est le tunnel des Jannons qui a 1 620 mètres. Le sol est arrosé; on aperçoit à travers les pins le cap de l'Aigle, La Ciotat et ses vastes chantiers de constructions navales, le golf des Leques unfin, d'un bleu oru.

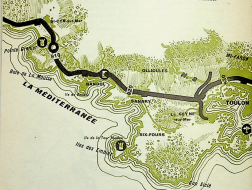
Après avoir contourné la baie de La Ciotat nous passons à Saincy-sur-Mer-La Cadrière, qui dessert la station des Lecques dont le plage de sable fin, longue de 2 kilomètres, est l'une des plus belles de la Méditerranée.

Un peu plus loin, côté mer, admirez l'imposante église, flanquée de minces tours rondes et les terrasses plantées de pins et de cyprès du château des 'ornailles, typique maison provençale du XVII^e siècle.

Un petit tunnel nous permet de nous rapprocher de la mer tandis que la route s'en éloigne. Nous la soulevons (presque) à la baie de la Moure, mais nous en écartons à nouveau pour passer derrière Bandol, qu'abandonnons les vagues du nord de haute mer.

Nous contournerons le baie, très près de la mer et franchissons l'Aram sur un pont bien grand pour un si petit ruisseau, puis nous abandonnons la côte pour traverser la presqu'île du Cap Sicé, qui porte à son point culminant, à côté d'une tour ruinée, ancienne vigie, la chapelle de Notre-Dame-du-Mai.

Nous franchissons la Reppe, entre Saincy-sur-Mer et Ollioules. Au-delà de Saincy, on distingue les îles des Embiez, et notamment La Croisette avec son sémaphore et l'île de la Tour-Fendaz avec sa vieille tour en ruines.



La baie de Toulon.

Mais la mer nous est bientôt cachée par la montagne de Six-Fours, coiffe d'une redoute au pied de laquelle est un vieux village abandonné. Nous la retrouvons non loin de La Seyne, où sont construits les bâteaux des Messageries Maritimes, dans les vastes aires des Foges et Chantiers de la Méditerranée. Tamaris, où George Sand écrivit plusieurs de ses romans, est un peu plus au Sud, au pied de la colline qui porte le fort Napoléon.

Toulon, premier port militaire de France, s'annonce par une série de forts et de redoutes. Par un canal aussi, dit la Rivière-Neuve, que creusèrent les florentins au XVII^e siècle pour protéger l'arsenal des caux du sortent de Daendels. La Rivière-Neuve traverse, en voie à droite, sur une butte, le fort Malbouquet, les forts Petit et Grand Saint-Antoine et à gauche le fort Faucon, haut de 500 mètres, sur les premières pentes desquelles s'étoche en corniche un boulevard, promenade préférée des Toulonnais.

La ville (200 000 habitants avec sa banlieue) est bâtie en arc de cercle autour de la rade, l'une des plus vastes et des mieux protégées du monde, au pied des escarpements rocheux et couverts de pins du mont Fort.

Après Toulon, la voie s'éloigne de la côte pour passer derrière le massif des Maures, dans la plaine ouverte entre ce massif et les monts de Provence. On ne reverra plus la mer avant Saint-Raphaël.



Jules GÉRARD dit le jeune de l'iron, naquit à Pignans, en 1817, se fit poète et devint Académicien. C'est lui qui nous a fait connaître le château aux lions qui dévorent l'Algérie. Il en a fait vingt-cinq ans avant d'être.

Après voulu explorer le pays de Maug, il vint et se maria en traversant le 30 août 1844. Il a écrit deux livres, fort intéressants des bibliophiles « La Chasse aux lions » et « Le Tour de lions ».

Le Château de la Gorder.

On traverse des faubourgs, de beaux jardins ; ces ruines, sur un rocher isolé, à gauche, c'est soit ce qu'il reste du château et du village de La Gorder, prospère il y a huit siècles. Au Nord, le sommet escarpé du Coudeon qui domine la plaine de plus de 500 mètres est coiffé d'un fort important, chef de camp retranché de Toulon.

On franchit l'Égoutier, puis la voie remonte la vallée du Gapeau avec la nationale 97. Nous voici dans le royaume des cerises, dont la capitale est Scilla, vieux bourg accroché à une colline qui domine la rivière ; c'est ici que vécut Jean Aicard, l'auteur de *Maman de Maman*.

Nous nous éloignons du Gapeau pour suivre une dépression de terres rouges au pied de la chaîne des Maures dont les sommets arrondis et boisés ferment l'horizon. La vigie ici dispose la terre aux cerisiers, aux figuiers et aux pêchers.

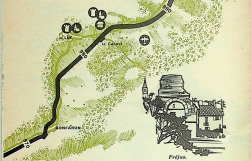
Nous passons entre Coers, à gauche, au pied d'une colline qui porte les ruines d'un château fort, et Pierrefeu, à droite, à l'ouest de la forêt. Nous descendons à deux reprises la nationale 97, avant d'apercevoir, à gauche, Pige-Ville, au pied d'une colline sur laquelle se dressent les ruines d'une tour carrée gallo-romaine. Un peu plus loin, Carnoules s'étage en amphithéâtre sur un coteau.

La voie en forte rampe est maintenant resserrée entre des hauteurs. Nous brûlons la gare de Pignans, patrie de Jules Gérard, le fameux « tour de lions » de la conquête de l'Algérie, et nous montons jusqu'au col de Genfaron (200 m).

À droite, s'élèvent les plus hauts sommets de la chaîne des Maures : Notre-Dame-des-Anges (179 m), avec sa tour de guet pour la surveillance des incursions et La Saunette, est l'un des plus curieux pèlerinages-ermittages de Provence : on y vénère une statue de la Vierge qu'aurait sculptée Nymphis, sœur de Maximin, premier évêque d'Arles.



Aux environs de Videsman.



Le col de Gonfaron nous a permis de passer du bassin du Gapeau dans celui de l'Argens. Nous commençons donc à descendre, à travers des tranchées de grès rouge et violet, jusqu'à la riche plaine de Lue plantée d'oliviers, de mûriers et de truffières.

La ligne passe à plusieurs kilomètres de Lue-en-Provence, dont les vieilles maisons se présentent à l'extrémité d'un éperon rocheux, autour des ruines d'un château et d'une église romane au beau clocher hexagonal. Mais nous longeons la butte qui porte le Vieux Carnet, pittoresque village provençal, avec sa petite église romane et le château de Bonallieu où séjourna Napoléon. Nous retrouvons ici la nationale 7 que nous ne quitterons plus jusqu'à la mer.

Nous descendons dans la vallée de l'Argens que nous franchissons peu après Videsman. Juste avant de couper la nationale 7, on voit très bien à droite le pignon de grès rouge qui porte la chapelle Sainte-Brigitte. Après la gare, à gauche, ruines d'un vieux castré féodal et château de Atras.

À MUR, nous laissons, à gauche, l'embranchement de Draguignan et nous abandonnons pour un instant le cours sinueux de l'Argens qui

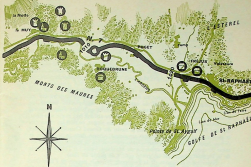


La plaine de Lue.

franchit le défilé des Bigugnières. Nous le retrouvons à son confluent avec la Narraïty, au Mur, qui détermine le tour de Charles-Quint et une vieille église qui conserve des restes de mégalithes.

Dernière le château de la Combe (au nord), on distingue le château du Rouet, bâti sur un massif taillé comme une énorme citadelle nasarécite. Au sud, sur l'autre rive de l'Argens une petite chapelle : Notre-Dame-de-la-Roque.

À la sortie d'un court tunnel on aperçoit, à droite, tout près de la voie, un château ; sur la pente rocheuse de la rive opposée, voit le vieux



bourg pittoresque de Roquebrou. Sur la butte qui le domine, au milieu des pins et des eucalyptus, se dresse le couvent de Notre-Dame-de-Pisid.

La vallée de l'Argens s'élargit en une vaste plaine jusqu'à la mer. Nous franchissons le Rayan, et entrons dans Fos, entre la nationale 7 et le canal de dérivation de l'Argens dans le port. La ville, bâtie sur un plateau rocheux qui descend doucement vers la mer éloignée de 1 500 mètres, doit à ses ruines romaines son surnom de « Pompeii de la Provence ». Fondée par Jules César, c'est Octave, le futur empereur Auguste, qui donna à la ville son essor ; importante base navale, elle comptait alors 25 000 habitants, quatre fois plus qu'aujourd'hui.

On voit à l'entrée de la ville, au-delà de la nationale 7, les ruines de vaste amphithéâtre où dix mille spectateurs pouvaient trouver place, et à la sortie, à gauche également, la belle arcade de la Porte-d'Orée, vestige d'une salle des thermes. Un peu plus loin, à droite, à l'entrée du port combé depuis la Révolution, sur une tour ruinée, on peut distinguer la « lanterne d'Auguste », construite au Moyen Age pour indiquer aux navigateurs l'entrée du bassin.

Mais voici de nouveau la mer. Nous ne la quitterons plus.

Saint-Kaphaël est assise au pied de l'Estérel, au fond de son golfe bleu qui s'étend des deux récifs rouges du Lien de Terre au Lien de Mer, jusqu'à la pointe de Saint-Aygulf.

Les Romains, il y a deux mille ans, y avaient installé déjà une ville-gâtée, mais les pirates sarrazins ruinèrent la ruine peu longtemps. Napoléon redonna quelque renom à la localité au 18^e siècle, par son retour d'Égypte, et en y embarquant, à son départ pour l'île d'Elbe, mais il faudra attendre le XIX^e siècle pour que Saint-Kaphaël retrouve sa véritable vocation, qui est de donner de la joie et du soleil.

« Quitte Paris, franchit Alphonse Karr, « l'inférieur » de la Côte d'Azur, à l'un de ses amis, tu aura fait ta carrière, ton métier, le lendemain à ton récif, tu verras qu'il a poussé sur elle des roses.

Son conseil a dû être suivi : on ne voit plus guère de canots sur la côte, mais l'air y est embaumé par le parfum des roses.

La voie ferrée suit maintenant la côte de l'Estérel, escarpée et colorée à souhait ; à chaque instant, on découvre une vue nouvelle : la mer tendre entre les troncs nus des pins, une calanque transparente entre son rochers de porphyre rouge, une villa où il ferait bon vivre...

LA MÉDITERRANÉE a 4 500 kilomètres de longueur sur une largeur qui va de 400 kilomètres entre le Péloponnèse et le Tripolitain, à 100 kilomètres entre Marseille et Alger. Sa superficie totale est de 2 600 000 kilomètres carrés, environ cinq fois celle de la France. Sa profondeur est de 1 800 mètres au maximum. Elle atteint 2 300 mètres à l'ouest de la Sardaigne, 3 700 mètres entre le Sicilien et la partie de Naples, 3 670 mètres entre des côtes d'Asie Mineure et 4 400 mètres dans la fosse ionienne entre la Crète et la Sicile. Tandis que les grands Océans, qui pénètrent les eaux versées du pôle, ont des températures de fond d'environ 10°, la Méditerranée garde, à partir de 210 mètres de profondeur, une température de l'ordre de 12°. Les eaux froides ne peuvent y pénétrer que par l'étroit goulet de Gibraltar. En surface, la température moyenne varie entre 25°C et 18°C.

Du fait de cette haute température, l'évaporation est intense et n'est pas compensée par de suffisants apports fluviaux. Les eaux méditerranéennes ne courent donc de plus en plus. Leur altitude est de 30 à 20 pour 1 000, contre 35 à 36 dans l'Atlantique. Cette inégalité de surface et, par suite, de densité, provoque la formation d'un courant superficiel qui avance dans la Méditerranée les eaux de l'Atlantique et de la Mer Noire, entraînant qu'en courant profond recouverts dans ces deux bassins, ce sont de la Méditerranée.

La voie ferrée court en corniche au pied du massif de l'Estérel, aux rochers rouges couverts de pins. Les villages sont rases, mais ce sont tous de petits bourgs, entourés de villas aux vives couleurs.

C'est Boulouris-sur-Mer, qui doit son nom au sea-faring des Provençaux, et dont les villas dispersées dans les pins sont entourées de jardins fleuris; le Dramont, avec sa grandes carrières de porphyre bleu, son aéroport et le monument commémoratif érigé au-dessus de la grève où les vingt mille hommes de la 36^e division d'infanterie américaine débarquèrent le 15 août 1944; Agay et sa baie circulaire, qui protège la pointe de la Baouette.

Nous franchissons la crière d'Agay et voici, dominé par les trois dents du cap Roux, Anthéol au fond de son ravin qu'on franchit sur un hâtu viaduc. Dans le massif du cap Roux (453 m) se cache encore, au milieu des pins, une Sainte-Baume, grosse vénéral qui habita saint Honorat avant de fonder dans l'île de Lérins la célèbre abbaye qui porte son nom. Ces rochers rouges qui abritent de minuscules plages, ce sont les calanques de saint Barthélémy. Nous suivons le ravin du Grand Carrière, doublons le pointe du Cap-Roux à travers un tunnel creusé dans le porphyre, et débouchons sur le pont Notre-Dame qui domine le mer d'une quarantaine de mètres. Après la calanque de Maubou, voici Le Trayas et l'anse de la Figuerette, qui fut un grand centre de pêche au thon.

Nous nous éloignons de la mer pour éviter la pointe de l'Esquillon et sortons du massif de l'Estérel par le tunnel des Sources, long de 810 mètres. A la sortie, vue admirable sur Thôlos et tout le golfe de la Napoule, jusqu'à Cannes. On aperçoit les îles de Lérins: l'île Saint-Honorat avec son château fort, en avant du mosaïque qui, fondé à la fin du 1^{er} siècle, fut, au début du 5^e siècle, la plus célèbre abbaye



d'Occident, d'où sortirent notamment saint Patrick, l'apôtre de l'Irlande, saint Loup qui arriva la machine d'Anzia, saint Vincent-de-Lérins, saint Salvien et saint Césaire; et, plus grande, l'île Sainte-Marguerite, où fut enfermé l'Homme au Masque de Fer.

Thôlos est située au bord d'une petite anse qui protège la pointe de l'Algaillon, qui forme le golfe de La Napoule. Du viaduc qui franchit le ravin de la Rague, on aperçoit à droite l'étrange Rocher des Pendus ou Rocher Pendus.

La route seule, la nationale 599, nous sépare de la belle plage de La Napoule, qui a inspiré à Picasso l'une de ses toiles les plus futuristes. Les trois tours massives du château bâti sur les rochers de grès, ont été construites au 13^e siècle par Raymond de Turenne, le cruel tuteur de sa nièce Alix des Baux.

L'Argenterie française, nous longeons le golf-club de Cannes qui s'étend jusqu'à la Siagne. Une pinède lui fait suite, puis la petite gare de triage de Cannes-La Bocca. Nous passons sous la vieille église, sur un tunnel creusé sous le mont Chevillon, où se dressent l'Église Notre-Dame-de-l'Espérance et la haute tour de guet du Séquestre, construite il y a plus de huit siècles par Albert II, abbé de Lérins. Cannes: voir p. 88.

Nous ouvrons le cap de La Croisette, qui pointe vers les îles de



Le 1^{er} mai 1815, un brick et quelques voiliers débarquent dans le port de GOLFE-JUAN, avec le général Cambronne et les huit cents hommes de sa garde, l'empereur Napoléon, évadé de l'île d'Elbe. Une proclamation est affichée: « La victoire marchera au pas de charge! l'aigle, avec les couleurs nationales, volera de clocher en clocher jusqu'à nos loyers de Notre-Dame... ». Suivant l'aigle enroulé, la route de l'aigle a gardé le surnom de « route Napoléon ».

Lérins, puis nous longeons à nouveau la mer, le long du golfe Juan. C'est ici que Napoléon débarqua du brick « l'Accusé » à son retour de l'île d'Elbe en 1815. Face à la jetée, à 300 mètres en mer, on aperçoit le phare à éclipses, blanc, rouge et vert, fumier des estivages et, plus loin, dominant le Cap d'Antibes, le puissant aéroport de La Gaioppe. Au fond du golfe, bien à l'abri du cap, Jean-Jules-Pins, la station la plus célèbre de la Côte.

Nous traversons le Cap d'Antibes, dominé par l'antique chapelle de Notre-Dame-de-Bon-Père et le sphère et nous consumons la vieille cité, serrée autour de son port, à la base d'un promontoire rocheux. Hélas! les beaux remparts d'Antibes qui avaient résisté à tant d'assauts, sont tombés il y a un siècle sous la pioche des démolisseurs. De ce qui fut la première place forte de la frontière, ne subsiste aujourd'hui que le fort Carré, bâti sur un rocher isolé protégeant l'anse de Saint-Roch. Le général Bonaparte y fut enfermé pendant quelques jours en juillet 1794, à la suite de la chute de Robespierre.

Nous longeons à nouveau le littoral. Jusqu'à présent un coup d'œil sur la gauche, vers la terre; vous apercevez au loin le vieux village de Biot bâti sur amphithéâtre sur le versant d'une colline couronnée de pins; Peynet et desines ses célèbres amonax dans une petite maison située non loin d'une verrière répète. Nous franchissons le Loap, nous dépassons la plage de Villeverze, et nous voici à Cannes-sur-Mer où Remar passa les vingt dernières années de sa vie.

La vieille ville est bâtie sur une colline, serrée dans son enceinte autour du château fort élevé au début du 11^e siècle par Raynier Grimaldi, souverain de Monaco et amiral de France.

On a dû à une vue admirable sur les Alpes-Maritimes. Nous laissons la jolie plage de Crois-de-Cagnes et nous entrons un peu à l'intérieur des terres pour franchir le Var, sur un pont accolé à celui de la route, puis la grande route des Alpes qui remonte la vallée vers Grenoble et Chamonix; mais nous pénétrons déjà dans les faubourgs de Nice dont on aperçoit les grandes hauteurs algèroises le long de la baie des Anges.

Nous passons sous le mont Becca par un tunnel de 600 mètres, nous franchissons le Pollan, et après avoir brûlé la station de Nice-Biquère, nous entrons dans un nouveau tunnel long de 1 300 mètres, sous le col de Villefranche. Nice: voir p. 89.

A la sortie, vue admirable sur la rade que la voie continue; 6048 coupes, après un petit tunnel encore, la presqu'île de Saint-Jean-Cap-Ferrat où Simoneau Maignan, Charlie Chaplin, Curd Jurgens, Elisabeth Taylor ont leurs villas. Nous longeons les escarpements de la Petite-Afrique, dans la baie de Baulieu, l'un des endroits les plus chauds de la Côte, et après un tunnel sous le cap Roux, voici la gare d'Éze, qui doit son nom à ce village en nod d'après Moreau, 500 mètres plus haut.



TABLE HORAIRE de Vintimille à Paris

(Les arrêts sont indiqués par un filet gris.)

	KM	152 7 54	52	3028 16 7 MONT 2	60	R.R. P.M. 18	PARI CEN 20	VERS PARI 4
page 54								
VINTIMILLE								
MENTON	1 115	---	6 55	10 52	15 05	16 25	17 58	18 42
MONTE-CARLO MONACO	1 110	---	7 07	11 15	15 23	16 40	18 10	18 57
page 52								
Beaune	1 100	---	7 30	11 36	15 42	17 02	18 41	19 20
NICE	1 090	6 10	7 41	11 47	15 54	17 14	18 55	19 32
Cannes/Mer				12 06				
	1 080	6 17	8 02	12 07	16 16	17 42	19 27	19 52
Antibes Juan-les-Pins	1 070	6 22	8 09	12 13	16 20	17 49	19 34	19 59
Colto-Juan CANNES	1 060	6 23	8 25	12 24	16 48	18 09	19 57	20 16
	1 060	6 43	8 40	12 35	17 04	18 19	20 06	20 30
	1 040	6 49	8 47	12 43	17 12	18 31	20 15	20 38
	1 020	6 55	8 55	12 58	17 20	18 30	20 19	20 46
page 50								
St-Raphael Fréjus								
	1 020	7 01	9 06	12 58	17 33	18 53	20 34	20 56
	1 010	7 07	9 14	13 04	17 42	19 02	20 42	21 04
	1 000	7 12	9 23	13 11	17 51	19 10	20 51	21 12
Les Arcs								
	990	7 20	9 32	13 18	18 00	19 20	20 59	21 18
	980	7 26	9 40	13 23	18 08	19 30	21 09	21 26
	970	7 33	9 48	13 30	18 17	19 38	21 18	21 35
page 48								
Cannes								
	960	7 40	10 13	13 38	18 26	19 51	21 24	21 46
	950	7 45	10 25	13 43	18 35	19 58	21 31	21 52
TOULON	940	7 51	10 12	13 50	18 41	20 04	21 37	21 58
	930	7 58	10 20	13 58	18 48	20 12	21 45	22 07
Senary	920	8 07	10 34	14 09	18 58	20 27	21 59	22 20
Bandol	910	8 14	10 42	14 15	19 02	20 36	22 11	22 32
page 46								
La Ciotat								
	900	8 20	10 50	14 23	19 35	20 43	22 15	22 36
Cassis	890	8 28	11 08	14 30	19 44	20 53	22 25	22 46
Isollet	880	8 32	11 06	14 37	19 54	21 01	22 33	22 54
	870	8 38	11 14	14 44	20 04	21 10	22 42	23 02
MARSEILLE								
	860	8 55	11 40	14 58	20 25	21 30	23 03	23 17
Isollet	850	9 07	11 52	15 06	20 33	21 54	23 12	23 28
	840	9 13	12 05	15 13	20 39	22 03	23 18	23 35
	830	9 19	12 17	15 20	20 44	22 18	23 25	23 41
page 44								
	820	9 24	12 08	15 24	20 50	22 32	23 36	23 47
	810	9 31	12 16	15 30	20 57	22 40	23 38	23 56
	800	9 37	12 28	15 35	21 03	22 47	23 44	24 02
	790	9 43	12 28	15 40	21 06	22 53	23 50	24 07
Aix	780	9 48	12 36	15 43	21 15	22 53	23 55	24 13

(En italique enroulés.)

Le beau voyage s'achève. Voici Cap-d'Azur, sur les dernières pentes de la Tête de Chien; Monaco, sur son rocher abrupt; Monte-Carlo, dont la gare est située juste au-dessus du casino; Roquebrune, dont l'imposant château fort protège le vieux bourg accroché au flanc de la falaise; Menton enfin, la plus boréale mais la mieux abritée, peut-être, des stations de la Côte d'Azur.

LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO

Il y a plus de mille ans, un Génois d'origine grecque, qui avait contribué à la défaite des Maures, devient seigneur de Monaco.

Au XVI^e siècle Jean II, duc de Monaco, compte parmi les plus puissants seigneurs d'Italie. Mais il est assassiné par son propre frère, Lucien, qui profite de la situation exceptionnelle du rocher pour se livrer à la piraterie en grand.

Lucien est à son tour assassiné par son neveu, Barthélémy Doria. Son frère Augustin, évêque de Grasse et abbé de Lérins, qui lui succède, reconstruit la souveraineté de Charles-Quint. En 1694, le duc Hercule est assassiné et jeté à la mer par ses sujets, l'Espagne s'installe en maître absolue.

Le prince Honoré II conclut un traité secret avec Richelieu et, avec son appui, chasse les Espagnols. Le cardinal, en compensation des biens que le prince a perdus en Espagne, lui fait doner le duché de Valentinois, le marquisat des Baux avec la terre de Saint-Remy-en-Provence et le comté de Carlatage en Auvergne.

En 1715, le prince Antoine I^{er} n'ayant pas de fils, marie sa fille aînée à Jacques Goyon de Matignon, issu d'une riche et noble famille normande, sous condition expresse qu'il prendra le nom et les armes des Grimaldi.

Au lendemain de la Révolution, la Principauté est annexée par la France. Mais, en 1815, Honoré V en recouvre la souveraineté sous protection de la Sardaigne.

C'est sous le règne de son successeur, Florestan I^{er}, que la Principauté est réduite à la seule commune de Monaco: en 1840, Menton et Roquebrune se déclarent en effet villes libres, à la suite d'un soulèvement.

Privé de presque tous ses revenus, Charles III vend en 1861 à Napoléon III pour 4 millions de francs son titre féodal sur ces deux villes dont les habitants ont, par un vote massif, demandé l'annexion à la France en 1860. La Société des Bains de Mer, avec son casino et sa station de villégiature, assure dorénavant à la famille princière des ressources suffisantes pour lui permettre de supprimer tout impôt sur ses sujets, qui dès lors trouvent bien des fois son autorité. Le prince Rainier III est le petit-fils de Louis II dont la fille unique épousa le prince de Polignac.

La principauté, dont la superficie n'atteint pas 150 hectares, compte 23 000 habitants (dont 2 500 pour Monaco seulement) répartis en trois villes distinctes: Monaco, la ville administrative; Monte-Carlo, la grande station balnéaire; la Condamine, quartier commercial et port. Elle reçoit chaque année plus de deux millions de touristes.

	KM	HOTEL				PISCINE	PARTY CLUB	TENNIS
		54	52	2	60			
	770	0 54	12 39	15 59	21 36	23 06	0 02	0 29
	760	10 06	12 46	15 58	21 35	23 13	0 09	0 23
AVIGNON	780	10 14	12 53	15 63	21 41	23 21	0 16	0 35
	740	10 29	13 12	16 17	21 53	23 36	0 33	0 48
page 42								
	730	10 28	13 21	16 23	22 04	23 45	0 42	0 57
Orange	720	10 44	13 27	16 29	22 16	23 51	0 48	1 04
	710	10 54	13 34	16 32	22 16	23 58	0 54	1 10
	700	11 02	13 39	16 33	22 22	0 04	1 00	1 17
Pierrafeite	690	11 05	13 43	16 44	22 28	0 10	1 06	1 22
Dauville	680	11 13	13 50	16 49	22 37	0 16	1 11	1 30
page 40								
MONTÉLIMAR	670	11 22	13 59	16 55	22 48	0 27	1 22	1 40
	660	11 33	14 00	17 03	23 01	0 35	1 30	1 49
	650	11 39	14 14	17 09	23 19	0 40	1 35	1 53
	640	11 46	14 21	17 14	23 17	0 46	1 42	2 03
Livron	630	11 51	14 27	17 20	23 23	0 54	1 47	2 09
VALENCE	620	11 57	14 34	17 26	23 30	0 59	1 53	2 16
page 38								
	610	12 12	14 49	17 36	23 47	1 16	2 07	2 39
Tala-L'Hermitage	600	12 29	14 55	17 42	23 55	1 23	2 14	2 37
	590	12 26	15 03	17 48	0 06	1 30	2 21	2 44
St-Rambert d'Albon	580	12 34	15 12	17 57	0 17	1 40	2 30	2 55
	570	12 45	15 19	18 03	0 23	1 47	2 38	3 02
	560	12 54	15 25	18 08	0 30	1 53	2 44	3 10
page 36								
VIENTNE	550	13 00	15 33	18 16	0 37	2 01	2 52	3 17
	540	13 06	15 36	18 21	0 46	2 07	2 58	3 23
	530	13 18	15 45	18 26	0 53	2 14	3 05	3 31
LYON	520	13 26	15 56	18 33	1 00	2 20	3 10	3 37
	510	13 32	16 08	18 39	1 08	2 42	3 37	3 57
	500	13 38	16 14	18 57	1 34	2 48	3 43	4 03
	490	14 03	16 19	19 00	1 39	2 54	3 48	4 08
page 34								
Villaveche	480	14 07	16 23	19 03	1 43	2 57	3 52	4 13
	470	14 23	16 32	19 11	1 53	3 06	4 01	4 30
	450	14 21	16 38	19 14	1 58	3 08	4 07	4 23
MACON	450	14 28	16 39	19 16	2 01	3 13	4 09	4 28
	440	14 37	16 45	19 24	2 10	3 23	4 16	4 35
	430	14 45	16 50	19 28	2 16	3 28	4 22	4 41
page 32								
	420	14 49	16 54	19 30	2 19	3 32	4 28	4 43
Touraine	410	14 51	16 57	19 33	2 23	3 36	4 32	4 51
	400	15 00	17 08	19 40	2 33	3 46	4 42	4 56
CHALON/SAONE	390	15 06	17 12	19 44	2 38	3 52	4 48	5 02

	KM	HOTEL				PISCINE	PARTY CLUB	TENNIS
		54	52	2	60			
	380	15 15	17 17	19 58	3 45	3 58	4 40	5 08
Chagny	370	15 23	17 23	19 54	2 49	4 03	4 55	5 14
page 30								
Reaune	360	15 35	17 28	19 59	2 58	4 10	5 00	5 19
	350	15 41	17 32	20 03	3 00	4 14	5 07	5 24
	340	15 49	17 37	20 07	3 08	4 20	5 10	5 29
	330	15 55	17 43	20 12	3 11	4 25	5 16	5 35
DIJON	320	16 01	17 49	20 17	3 18	4 29	5 22	5 41
	310	16 25	18 03	20 27	3 34	4 45	5 38	5 52
	300	16 28	18 10	20 33	3 41	4 52	5 46	6 03
page 28								
tunnel	290	16 36	18 17	20 39	3 46	5 00	5 54	6 07
	280	16 45	18 22	20 44	3 54	5 05	5 58	6 12
	270	16 44	18 26	20 48	3 58	5 08	6 04	6 17
Les Laumes-Alix	260	16 50	18 32	20 52	4 05	5 15	6 08	6 22
	250	16 58	18 37	20 57	4 08	5 19	6 13	6 26
	240	17 05	18 42	21 01	4 14	5 23	6 18	6 33
	230	17 06	18 49	21 05	4 19	5 28	6 24	6 38
page 26								
	220	17 19	18 53	21 09	4 25	5 38	6 29	6 45
	210	17 16	18 58	21 13	4 30	5 43	6 34	6 50
Tournus	200	17 21	19 02	21 18	4 35	5 48	6 39	6 56
	190	17 27	19 07	21 23	4 40	5 54	6 46	7 01
	180	17 34	19 14	21 29	4 48	6 02	6 52	7 09
	170	17 42	19 19	21 31	4 53	6 08	6 57	7 15
page 24								
Laroche	160	17 44	19 24	21 35	5 01	6 13	7 03	7 21
	150	17 51	19 27	21 39	5 08	6 18	7 07	7 23
	140	18 01	19 34	21 44	5 19	6 24	7 16	7 35
	130	18 07	19 40	21 48	5 25	6 29	7 21	7 37
	120	18 12	19 45	21 53	5 30	6 35	7 25	7 41
SENG	110	18 20	19 50	21 57	5 36	6 41	7 30	7 45
	100	18 27	19 55	22 00	5 40	6 45	7 35	7 51
	90	18 33	20 00	22 05	5 47	6 52	7 41	7 58
page 22								
Montfermeil	80	18 37	20 05	22 09	5 53	6 58	7 46	8 03
	70	18 43	20 10	22 15	6 01	7 03	7 51	8 10
	60	18 49	20 15	22 19	6 07	7 06	7 57	8 16
	50	18 54	20 21	22 23	6 14	7 11	8 02	8 22
Melan	40	18 59	20 25	22 28	6 19	7 20	8 08	8 31
	30	19 04	20 31	22 31	6 24	7 25	8 14	8 36
	20	19 13	20 38	22 38	6 32	7 33	8 20	8 43
	10	19 19	20 44	22 43	6 39	7 39	8 27	8 45
PARIS	0	19 36	20 55	22 51	6 58	7 50	8 35	8 57

Table des arrêts de Vintimille à Paris

Km	STATIONS	152		3928		S.A.		SNCM		TRAM
		54	52	60	18	20	4			
4	Vintimille	6 59	18 52	19 55	16 25	17 36	18 42			
4	Menton	7 09	17 05	19 10	16 30	18 14	18 57			
7	Roquebrasse	7 20	17 13	...	...	...	...
10	Monte-Carlo	7 30	17 13	...	...	...	...
11	Monaco	7 26	17 22	19 37	16 50	18 27	19 15			
17	Cap-d'Al	...	17 26	...	...	...	...
17	Eze	...	17 31	...	...	...	...
20	Beaulieu	7 36	17 35	19 40	17 08	18 49	19 27			
22	Villafraanche	...	17 39	...	...	...	...
24	NICE	7 44	17 47	19 56	17 18	18 57	19 35			
37	Cannes-sur-Mer	7 59	17 50	...	...	...	...
49	Antibes	8 25	18 17	18 33	17 58	19 48	20 34			
49	Juan-les-Pins	...	18 39	18 52	19 48	20 50	...			
52	Gelle-Juan	...	18 46	...	...	...	...
58	CANNES	8 24	18 22	17 27	16 52	18 11	19 59	20 59		
59	St-Raphaël	8 28	18 23	16 36	16 36	18 11	20 00	20 56		
61	St-Raphaël	8 58	18 01	22 55	17 26	16 46	20 38	20 52		
64	Fréjus	...	18 06	...	17 32	18 30	...	...
117	Les Arcs	...	18 25	...	17 53	19 14	...	...
159	Cannes	...	...	...	...	18 45	...	...
198	TOULON	7 58	18 20	15 58	18 49	20 12	21 45	22 07		
194	Saayay	8 00	18 26	14 91	18 59	20 18	21 59	22 21		
205	Bassol	...	...	...	19 07	...	...	...
205	La Clotat	...	...	...	19 18	...	...	...
215	MARSEILLE	8 45	11 23	14 56	20 18	21 59	22 45	23 09		
218	Aix	8 55	11 38	14 53	20 33	22 00	23 00	23 19		
238	Arles	...	9 30	...	21 23	...	...	...
313	AVIGNON	10 20	13 01	16 18	21 48	23 20	2 23	2 42		
401	Orange	10 25	13 09	16 13	21 53	23 23	2 30	2 45		
431	Pierrelatte	...	...	...	22 35	...	...	...
443	Montélimar	11 27	...	...	22 59	...	...	...
470	Livey	...	...	...	...	...	...	...
488	VALENCE	11 59	14 25	17 27	23 33	...	...	...
506	Tain-l'Hermitage	12 04	14 42	17 29	23 38	...	...	...
530	St-Vallier	...	...	...	23 53	...	...	...
542	St-Rambert-d'Albon	12 43	...	...	...	...	...	...
550	Le Pâgé-de-Remillon	...	...	...	...	...	...	...
571	Vienn	13 06	...	...	0 45	...	...	...
603	LYON	13 26	15 59	19 48	1 50	2 26	3 19	3 47		
627	Villefranche	13 34	16 06	19 48	1 26	2 40	3 38	3 55		
675	Mâcon	14 10	...	...	...	...	...	...
743	Chalon-sur-Saône	15 15	...	...	...	...	...	...
738	Chagny	15 31	...	...	...	...	...	...
763	Beaune	15 44	...	...	...	...	...	...
800	DIJON	16 08	17 52	20 21	3 21	4 35	5 26	5 44		
850	Laroche	16 30	17 58	20 23	3 39	4 40	5 34	5 47		
1002	Sens	17 49	...	...	5 44	...	7 05	...		
1002	Sens	17 52	...	...	5 40	...	7 06	...		
1115	PARIS	18 39	...	...	...	...	...	...
1115	PARIS	19 32	20 55	22 51	9 58	7 50	8 35	8 57		

(1) Pour les autres arrêts consulter le Châlon-Sud-Est (pag. 506).

COMMENT FAIRE LE POINT ?

A tous ceux qui désirent profiter pleinement de leur voyage nous conseillons de lire d'un trait, si possible avant le départ, le récit qu'il a inspiré à José-André Lacour. Le voyageur qui regarde le monde défiler devant la fenêtre de son compartiment, se trouve souvent placé trop près du paysage pour en distinguer aisément les grandes lignes. Ce récit vous aidera à prendre de la hauteur... et à éviter ainsi les tunnels, avantage non négligeable pour un voyageur curieux !

Cette lecture achevée, vous pourrez suivre la progression de votre train, de Paris jusqu'à la Méditerranée, sur l'une des dix-sept planches du guide. Mais lorsqu'on roule à 140 kilomètres à l'heure, quelques minutes de distraction suffisent pour vous perdre. La « table-horaire » ci-contre vous permettra de vous retrouver rapidement, et de « faire le point » chaque fois que l'envie vous en prendra.

MODE D'EMPLOI DE LA TABLE-HORAIRE

Lorsque vous voulez savoir où vous en êtes de votre voyage, jetez un coup d'œil à votre montre, dont vous aurez pris soin de vérifier l'exactitude au moment du départ, puis recherchez dans la colonne qui donne la marche de votre train l'heure correspondante : l'échelle kilométrique vous indiquera immédiatement à quelle distance de Paris vous êtes et la page à laquelle vous trouverez la description de ce moment de votre voyage.

Si quelque point singulier du paysage (une rivière, une forêt, un château, une église, etc.) retient votre attention et si vous désirez l'identifier, notez l'heure à laquelle vous l'avez aperçue. La table kilométrique vous donnera sa position à quelques kilomètres près. Reportez-vous ensuite à la planche correspondant à la section où se trouve ce point. L'examen de cette planche vous permettra bientôt son identification.

POINTS DE REPÈRE

Les principaux points de repère sont indiqués de la façon suivante :



Paris

au kilomètre 512



LYON

Capitale de la

Soie

Côte d'Azur