

# Le voyage de Nice il y a cent ans de Chalon-sur-Saône à Nice : Notes d'un Hivernant

---

Il y a cent ans, Nice n'était encore qu'une petite ville qui débordait à peine de son enceinte, entre le Paillon et le Château, pour s'étendre le long de la mer comme pour aller au devant de ses visiteurs. Mais déjà sa réputation, comme séjour d'hiver, était bien établie et répandue dans l'Europe entière. Et nombreux étaient les étrangers qui venaient, chaque année davantage, rechercher l'action bienfaisante de son climat privilégié.

Parmi eux, à côté des hôtes de marque, distingués par la naissance ou la fortune, et qui défrayaient seuls la chronique mondaine, on comptait déjà des gens de condition plus modeste, une clientèle que l'on peut dire bourgeoise, et à peu près anonyme.

L'un des hivernants de cette catégorie nous est cependant connu, il a attiré l'attention des érudits locaux, grâce au « Journal » qu'il a tenu durant les séjours qu'il a faits à Nice de 1850 à 1860 et que la Bibliothèque de Cessole a recueilli et conservé avec tant d'autres documents précieux pour la petite histoire de notre ville (1).

M. Borea a publié de ce « journal », ou carnet de notes, l'essentiel en ce qui concerne la vie à Nice vue par un étranger à la veille de l'Annexion, mais il a volontairement laissé de côté tout ce qui était en dehors de son sujet, soit les notes prises au cours des voyages d'aller et de retour. Il nous a paru qu'il n'était pas sans intérêt de combler cette lacune car, si le voyage de Nice n'est plus aujourd'hui, par sa facilité même,

---

(1) *Nice historique*, 1939, p. 81 sqq, sous le titre : *Notes d'un hivernant à Nice avant l'Annexion*.

qu'un banal déplacement, il comportait encore, à l'époque, assez d'imprévu et de variété qui justifie notre curiosité.

\* \* \*

Le chevalier Paccard, — c'est le nom de notre personnage (1) —, a fait cinq années de suite, de 1851 à 1855, le voyage de Chalon-sur-Saône, son domicile habituel à Nice, où il venait, accompagné de sa femme et de sa domestique, passer 4 ou 5 mois pour soigner une santé assez délabrée ; il y est revenu une dernière fois, après trois ans d'interruption, durant la saison 1859-60. En homme pratique, rangé, soucieux de ménager à la fois ses aises et son argent, il notait soigneusement, sur un carnet spécial, les détails de ses déplacements et les dépenses qui s'ensuivaient.

### En bateau sur la Saône

Prenons-le donc et suivons-le à partir du moment où il s'embarque à Chalon le 28 octobre 1851 pour son premier voyage. « S'embarquer » n'est point ici une métaphore, car c'est bien en bateau que va se faire, tout au moins dans les premières années, la plus grande partie du parcours. Ces deux magnifiques voies fluviales que sont la Saône et le Rhône avaient alors repris, grâce à la navigation à vapeur, la prépondérance sur la voie de terre. N'oublions pas que c'est sur la Saône qu'avait été fait, le 15 juillet 1783, le premier essai de bateau à vapeur, le « pyroscaphe » de Jouffroy d'Abbans. L'invention, dont l'Américain Fulton devait s'assurer le mérite et le bénéfice, n'allait pas tarder à se trouver développée et exploitée à fond et, en 1850, plusieurs compagnies assuraient entre Chalon et Lyon un service journalier dans des conditions régulières.

C'est sur l'un de leurs bateaux, que Paccard prend place le 28 octobre 1851, à dix heures et demie du matin ; malgré un nom prometteur, *le Zéphyr*, il le note comme *très dur et*

---

(1) Il s'agit sans doute de Jean Paccard, porté sur les registres d'état civil de Chalon comme mort en cette ville le 12 décembre 1860, le frère d'Alfred Paccard, dont il est fait mention dans le « Journal », et qui était maire de Chalon vers cette époque (d'après une communication obligeante de notre confrère, archiviste de Saône-et-Loire, A. Morgand).

*marchant mal*, ne l'ayant fait arriver à Lyon qu'à 5 heures passées.

### La descente du Rhône.

A Lyon, le voyageur marque un arrêt, moins pour se reposer de cette première étape, la plus courte et toujours sans histoire, que pour se préparer à celle qui suit, et qui doit mener jusqu'à Avignon.

Deux voies s'offrent ici, entre lesquelles on peut hésiter : la voie de terre, utilisée et desservie par les Messageries ; la descente du Rhône, par bateau à vapeur.

« La grande route sur la rive gauche du fleuve étant soumise à un charroi intense, est bien souvent dans un mauvais état... Aussi la grande majorité des voyageurs préfèrent profiter du fleuve en descendant », nous indique un guide de l'époque (1). On n'était plus au temps où l'on parlait des dangers du Rhône, comme capables, au dire du président de Brosses, d'effrayer Ulysse lui-même, et dont le souvenir faisait frémir la marquise de Sévigné quand sa chère fille avait dû s'y exposer, et on avait vite reconnu les avantages que présentait, pour la descente du Rhône, le bateau à vapeur.

Stendhal qui avait fait l'épreuve presque dès leur apparition s'extasiait à ce sujet : « Voici qui tient du miracle, s'exclamait-il à son arrivée en Avignon, à trois heures sonnantes on amarre, un peu au dessus des ruines du fameux pont, ce bateau qui, ce matin à 5 heures, a quitté Lyon ». (2).

Paccard a suivi le mouvement, en choisissant 3 fois sur quatre le nouveau mode de locomotion, d'ailleurs plus économique que la voie de terre par messageries, (20 fr., au lieu de 32,50, avec gratuité des bagages en plus) ; mais il montre moins d'enthousiasme, car le Rhône, « fantasque et torrentueux » n'est pas sans lui avoir procuré quelques déconvenues.

Monté à bord du *Mistral*, au bon matin du 30 octobre 1851, il est tombé, cette fois encore, sur un *très mauvais marcheur*. Les conséquences fâcheuses ne vont pas tarder à s'en faire

---

(1) Edward Lec, *Nice et son climat avec des notices sur le littoral de la Méditerranée*... Paris-Londres, 1851, 132 p.

(2) *Mémoires d'un touriste*, t. I, p. 203. Voir à la suite, ce qu'il dit des dangers du Pont St-Espirit et des bancs de sable.

sentir : « *On nous avait promis d'aller coucher à Avignon, on nous a manqué de parole et le capitaine, sans rien vouloir écouter, s'est arrêté au Pont St-Esprit. Presque tous les voyageurs, au nombre de plus de cent, sont descendus ; nous sommes restés dix qui avons préféré passer la nuit dans le bateau ; on a fait un bon feu et nous n'avons pas été bien mal* ».

Il ne semble pas qu'il y ait lieu, en cette affaire, d'incriminer particulièrement le capitaine dont la décision, en la circonstance, était parfaitement justifiable. En effet, nous explique le guide que nous avons déjà cité, Edward Lee, « lorsque le bateau a été trop retardé pour pouvoir arriver à Avignon à la clarté du jour, il s'arrête toujours à (Pont) St-Esprit, la navigation étant difficile, surtout quand l'eau est basse ». Et si Paccard avait été homme à se consoler avec des souvenirs littéraires, il aurait pensé à Musset et à Georges Sand qui, en 1833, partant pour leur voyage d'Italie, avaient dû, eux aussi, attendre le jour à l'auberge, le pilote n'ayant pas voulu passer de nuit le fameux pont.

Repartis le lendemain matin à six heures et demie, nos voyageurs ne sont cependant pas encore au bout de leurs peines : « *A neuf heures, nous avons atteint Avignon et on nous a débarqués dans une île escarpée sur la rive gauche du Rhône, à un quart de lieue de la ville* ». Occasion magnifique, et vite saisie, pour les *chargeurs*, ou comme on dit aujourd'hui « les porteurs », de pressurer un peu plus nos malheureux arrivants : « *il a fallu une heure de débats... et bref il a fallu payer huit francs pour nos bagages* », note Paccard, non sans regretter de s'être trop pressé ; ajoutant : « *à la fin on les aurait portés pour 4 francs* ».

Pareils incidents de route ne sont point rares sur le Rhône, on le sait, Paccard en fera encore l'expérience. Nous le retrouvons en effet sur le fleuve, au bon matin du 13 décembre 1854. Cette fois, c'est sur le *Sirius* qu'il s'est embarqué. « *Le bateau est chargé de voyageurs et de marchandises ; il y avait dessus 50 milliers de poudre de guerre escortés par deux gendarmes (1) ; temps très froid. Après avoir passé Valence, à midi, il s'est élevé un vent du nord si violent qu'en approchant d'Avignon, nous avons été jetés sur un fond de sable. Il a fallu y passer*

---

(1) Destinée sans doute pour l'expédition de Crimée, alors en cours.

*la nuit en voyant parfaitement les lumières d'Avignon dont nous étions à peine à demie lieue. Enfin, le 14, à 7 heures, on est parvenu à nous tirer de notre triste position, et à 8 heures nous débarquions sur le quai d'Avignon, où nous sommes restés deux heures après avoir pris du café à l'hôtel de l'Europe ».*

### **D'Avignon à Marseille : en chemin de fer.**

Avignon, dont l'abord, on le voit, n'était pas toujours des plus commodes, marque le point extrême de la navigation pour la plupart des voyageurs qui reprenaient ici la route de terre. A l'époque où nous sommes, il y avait à cela une raison déterminante, c'est qu'à partir d'ici, en avance de quelques années sur la partie amont du réseau, le chemin de fer fonctionnait normalement jusqu'à Marseille (1).

Paccard ne manque pas de profiter, à chaque fois, des facilités de ce nouveau mode de transport qui, pour 10 francs en deuxième classe, le conduira de façon sûre et régulière jusqu'à Marseille. Mais là où on attendrait enfin de sa part une marque de satisfaction, il notera, seulement, toujours grognon, qu'on n'est pas bien à huit par wagon ; on est trop serré, et il trouvera encore exagéré que l'on mette quatre heures pour faire les 20 lieues qui séparent les deux villes.

### **De Marseille à Nice : en diligence.**

Marseille marque l'arrêt le plus important qui ait lieu dans tout le voyage, au moins à l'aller. Il faut d'abord se préoccuper ici des formalités nécessaires pour passer en pays étranger, soit obtention du passeport et visa du consul de Sardaigne, ce qui n'est pas sans demander quelque délai ; ainsi, en 1851, *« n'ayant pu avoir le passeport ni le samedi (jour de l'arrivée), ni le dimanche, il a fallu attendre au lundi ; j'ai dû payer 10 fr. le passeport, 4 pour le visa du consul sarde, 5 f. à un commissionnaire qui a fait les démarches ».*

Il pourrait en profiter pour visiter la ville ; le malheur veut que, logé à l'Hôtel des Empereurs, avec une table d'hôte mauvaise, à 3f. 50 par tête, il ne puisse sortir de ces trois jours,

(1) Rappelons que la ligne Paris-Lyon-Marseille a été exécutée en plusieurs tronçons Paris-Chalon, d'abord, en 1848 ; puis Avignon-Marseille ; Avignon-Valence, Chalon-Lyon, Lyon-Valence.

à cause de *la bise* très froide qui s'est levée et d'un début de rhume.

Il se rattrapera au retour, ce qui lui permettra de revenir sur la mauvaise impression que la ville lui avait laissée à son premier passage. Ainsi, à l'occasion d'une promenade jusqu'au rond-point du Prado, d'où « *on a la vue sur la mer que l'on admire sans obstacle dans une grande étendue* », il fait cette réflexion assez judicieuse : « *C'est même plus beau qu'à Nice ; à Marseille, le climat est généralement doux ; si ce n'était le mistral, vent du Nord-Est impétueux, on ferait bien mieux de rester dans cette ville que d'aller en Italie* ».

Une autre obligation s'impose ici : celle de retenir ses places pour l'étape finale, la plus longue, à faire d'une seule traite, et aussi la plus pénible de tout le voyage. Un chroniqueur contemporain expose, en termes fort justes, l'alternative qui se présente (1).

« Il y a deux manières de se rendre de Marseille à Nice ; « mais l'une ne vaut guère mieux que l'autre. La voie de « terre est desservie par des diligences qui mettent régulière-  
« ment de 25 à 30 heures pour faire 55 lieues. On est de plus  
« obligé de prendre des vivres avec soi, sous peine de rester  
« 12 heures sans nourriture. Enfin, l'on court le risque de  
« rencontrer des voleurs dans les gorges de l'Esterel... Et  
« cependant malgré cet itinéraire peu attrayant, il est rare  
« que les voyageurs qui sont allés par mer à Nice n'en revien-  
« nent pas par terre. Jugez par là des charmes de la traversée.

« Deux compagnies de bateaux à vapeur se disputent le  
« privilège de transporter les voyageurs de Marseille à Nice.  
« Elles rivalisent... de lenteur et de malpropreté ; la traversée  
« dure de 12 à 14 heures... ».

Pour Paccard, la question ne paraît pas se poser, ou elle est résolue d'avance, et à aucun de ses voyages il n'est fait même allusion à cette voie de mer si anciennement pratiquée pour le voyage de Nice et de Gênes (2). Il se contente donc de louer ses places dans la voiture de l'une des deux grandes compagnies qui assurent un service journalier direct entre Marseille et Nice : les Messageries nationales, ou impériales, et la compagnie Lafitte et Caillard.

(1) Charles Brainne, *Baigneuses et buveurs d'eau* ; 2<sup>e</sup> éd., Paris, 1861, in-12, 334 p.  
(2) Baretz (Dr), *Le voyage de Nice autrefois*, dans *Nice hist.* 1913, p. 118 sqq.

Autant que possible il prend les places du *coupé* qu'il occupe entièrement avec ses deux compagnes de voyage, sa femme et sa domestique, *nous avions tout le coupé*, et qui, pour un prix un peu supérieur, 35 fr.50 au lieu de 25 fr. par personne, est bien préférable à *l'intérieur*, très incommode quand il est complet, ce qui est trop souvent le cas : « *nous étions six dans la voiture, c'est-à-dire très mal à notre aise.* » (1).

Le départ s'effectue soit le soir, entre 4 h. et demie et 5 heures, ou à 7 heures, soit le matin à 9 heures ; l'arrivée à Nice, bien difficile à fixer d'avance, la durée du voyage variant de 25 à 30 heures, nous dit Brainne, ce qui correspond bien aux chiffres de Paccard : 26, 27, 29, 33, 34 heures. L'absence à peu près complète d'arrêt en route rend ce trajet particulièrement fatigant. Parti de Marseille à 9 heures du matin, *ce n'est qu'à 11 heures du soir*, note Paccard le 10 décembre 1852, *que nous avons pris un potage à Draguignan* ; aussi ajoute-t-il, « *il faut avoir soin de mettre quelques provisions dans un panier ou un cabas* » ; on reliait ensuite à Fréjus, Cannes et Antibes. Enfin dès novembre, le froid venait s'ajouter à toutes les contrariétés éprouvées dans la voiture et rendre bien longues surtout les nuits ainsi passées dans des conditions aussi inconfortables. « La route du paradis était donc bien semée, comme nous dit Brainne, de ronces et d'épines » et grâces devaient être rendues comme s'exclamait un autre voyageur, au chemin de fer, de nous épargner de pareils tourments (2).

\* \*

Telle est la façon dont s'effectuait, aux environs de 1850, le voyage Chalon-Nice, en quatre étapes différentes, et en 4, 6 ou 8 jours, au total, suivant la durée des arrêts nécessités par les changements de transport, le besoin de repos, les formalités à remplir, etc... (3).

---

(1) Les diligences en service dans les Messageries comportaient plusieurs compartiments : le *coupé*, avec 3 places à l'avant, sur une seule banquette, sans vis-à-vis, ce qui permet une vue plus étendue, moins de poussière ; — *l'intérieur*, au milieu, ouvrant sur le côté ; — la *rotonde*, où l'on entre par l'arrière. Il y a encore, en avant de l'impériale, la *banquette* où prennent place le cocher et 3 voyageurs.

(2) Mercey (F. B. de), *Souvenirs de voyage*. Paris, 1857, in-8°. — Mercey a traversé la Provence en plein été ce qui lui a donné l'occasion de qualifier la diligence de « *chaudron roulant* ».

(3) Paccard profite de ses arrêts dans les villes d'étape : Lyon, Avignon, Marseille, pour visiter les curiosités du pays naturelles ou artistiques ; ses observations

Le retour s'opérait, en gros, dans les mêmes conditions, avec un seul changement important : par suite des longueurs et des difficultés de la remontée du Rhône en bateau, la voie de terre se substituait ici constamment à la voie fluviale. Ainsi au premier retour, au printemps 1852, Paccard prend à Avignon à 8 heures du soir les Messageries nationales, pour arriver le lendemain, à 6 heures après-midi à Lyon, et terminer en bateau jusqu'à Chalon, tandis que les bagages suivent *en roulage accéléré*.

Même, au voyage suivant, il renonce au chemin de fer de Marseille à Avignon pour faire tout le trajet depuis Nice jusqu'à Lyon, en coupé de Messageries, avec les seuls changements de voiture nécessités par le service. Sans doute satisfait de l'expérience, il réitérera en 1854 où, parti de Nice le 4 avril à 3 heures après-midi, il va arriver à Châlon le 7 : « *c'est le voyage le plus rapide* », note-t-il, et d'où il sort *pas très fatigué*.

### Le triomphe du rail.

Mais, au retour de 1855, le voyage va se trouver singulièrement simplifié et abrégé. Le 5 avril, à 10 h. du soir, Paccard monte à Marseille dans le train qui le mène directement jusqu'à Valence : « *Une lacune existant encore entre cette ville et Lyon, nous avons pris un bateau à vapeur dépendant de l'Administration du Chemin de fer qui nous a conduit à Lyon en 8 heures. Arrivés à 6 heures du soir ; repartis par le courrier appelé l'express à 7 h. et demie, et nous étions rendus à la gare de chemin de fer de Chalon à 10 heures ; installés chez nous à 10 h. et quart.* » Et Paccard ajoute : « *Le chemin de fer terminé, on viendra de Marseille en 15 heures. Le service se fera ainsi à partir du 15 avril 1855.* »

Effectivement, le 12 décembre qui suit, Paccard, quittant Châlon à 5 heures du soir par l'express, se retrouve à 7 heures du matin à Marseille, sans manifester d'autre impression que

---

à ce sujet, n'ont rien de bien original. A Avignon, il note le Palais des Papes « immense édifice sans architecture et sans régularité » ; au Musée, le portrait de Mme Grassin, « cantatrice célèbre par ses amours ». Au Musée de Marseille, un seul tableau « Le serment et le dernier repas des Girondins », de Philipoteaux, retient son attention. Paccard s'écarte à deux reprises du trajet direct Nice-Marseille, pour aller visiter Toulon et Hyères, après avoir visité Draguignan au passage.

celle-ci : « nous avons eu très froid pendant la nuit qui était glaciale , le wagon était très mal chauffé ».

Désormais, seul le parcours Marseille-Nice se fait encore suivant les antiques méthodes, mais pas pour longtemps, car le rail poursuit inlassablement son avance.

A son 6<sup>e</sup> et dernier voyage, en décembre 1859, Paccard a fait le voyage de Chalon par chemin de fer jusqu'à Toulon. Il est accompagné cette fois en plus de sa femme et de Louise, la domestique , de son frère Alfred. Ils montent immédiatement dans la rotonde des Messageries impériales qui quitte Toulon à 7 heures du soir. Mais bientôt, dans la nuit, éclate un de ces petits drames dont la route était quelquefois le théâtre. Écoutons Paccard : « la voiture marchait bien lorsque à 11 h. et demie, à 2 kilomètres et demi de Gonfaron..., nous avons versé, la voiture a été brisée et on a eu assez de peine à sortir de dedans les voyageurs. Ma femme, Alfred et Louise ont été contusionnés à la tête, je n'ai rien eu du tout. » Enfin les voyageurs arrivent à se tirer de cette situation déplorable, en se réfugiant dans une petite maison inhabitée la nuit, en y faisant du feu avec des échalas et des feuilles sèches, puis, réussissant à se faire transporter dans une auberge où ils ont pu se réchauffer et se restaurer, « jusques à 1 heure après-midi qu'une nouvelle voiture des Messageries qu'on est allé chercher à Toulon est venue nous prendre et nous a permis de continuer notre route sur Nice. »

Mais l'aventure n'était pas terminée, et une nouvelle épreuve allait être imposée à nos voyageurs au passage de « l'Estrelle » (l'Esterel) : « Nous avons éprouvé de grandes difficultés pour franchir cette montagne, de la neige congelée couvrant la route, et six forts chevaux étaient obligés de s'arrêter à chaque instant ; ils faisaient quatre pas en avant et reculaient de deux ; nous avons mis près de 6 heures pour arriver à la plaine après avoir couru de véritables dangers, car si les chevaux avaient cédé sur une route en spirale bordée d'un côté d'affreux précipices nous étions perdus ; enfin, grâce à Dieu et avec un retard de 24 heures, nous sommes arrivés à Nice à midi par un froid de 5 degrés, très rare dans cette ville. »

Ces quelques années, de 1850 à 1860, durant lesquelles nous avons pu suivre Paccard en voyage, nous apparaissent comme une période de transition où sont utilisés simultanément encore des modes de transport que nous considérons maintenant comme archaïques, et le chemin de fer, invention nouvelle qui ouvre l'ère de progrès indéfinis en ce domaine. Et c'est bien ainsi sur un véritable tournant de l'histoire de Nice que nous ramène le *Journal* de Paccard, l'essor extraordinaire qu'a pris, depuis, la ville et la Côte ne pouvant s'expliquer que par le prodigieux développement des communications qui en a ouvert et facilité l'accès dans une mesure de plus en plus large.

L. IMBERT,

*Archiviste en chef honoraire des Alpes-Maritimes.*

---