

COMPTES RENDUS

SALIN (Edouard). — *La civilisation mérovingienne d'après les sépultures, les textes et le laboratoire.*

Quatrième partie. *Les croyances. Conclusions. Index général.* Paris, Editions A. et J. Picard, 1959, gr. in-8, 579 pp., 198 fig., 13 tableaux et XIII planches hors-texte.

Avec le tome IV qui vient de paraître se termine cet ouvrage monumental consacré à la civilisation mérovingienne dans la série des Manuels d'Archéologie illustrée par la *Préhistoire* de Déchelette, la *Sculpture grecque* de Ch. Picard, l'*Archéologie romaine* de Cagnat et Chapot, l'*Archéologie gallo-romaine* d'A. Grenier.

Notre connaissance de cette période obscure qui fait la jonction entre l'antiquité et le moyen âge était très imparfaite. l'œuvre de M.E. Salin montre le concours que peut apporter l'archéologie, et plus spécialement la fouille des sépultures, à l'histoire qui était jusqu'alors réduite à de rares textes littéraires, à des récits hagiographiques, à la numismatique et à la diplomatique. Cette étude de la civilisation mérovingienne renouvelle en effet l'histoire de cette époque par des documents arrachés à la terre et la situe dans le cadre des grands courants de civilisation — celle de Rome et celle de l'Orient et des Steppes, qui influence l'Occident à l'époque des grandes invasions.

Historien et archéologue, l'auteur est aussi ingénieur des mines et métallurgiste : il a créé à Nancy un laboratoire parfaitement outillé, le seul existant dans notre pays, grâce auquel il a rendu la vie aux armes et aux parures mises au jour par la fouille et corrodées par une gangue de concrétion ; et il nous a déjà révélé dans ses volumes sur *Le haut moyen âge en Lorraine d'après le mobilier funéraire* et *Le fer à l'époque mérovingienne*, l'habileté technique et la somptuosité des épées damasquinées et des boucles et parures plaquées d'or et d'argent de la Gaule mérovingienne.

Le nouveau manuel d'*Archéologie mérovingienne* comprend quatre parties, enrichies de pièces justificatives qui forment un *corpus* des textes historiques de cette époque, abondamment illustrées, parfois même de photographies en couleur :

— Tome I : *Les idées et les faits* (la genèse des grandes invasions, le peuplement, l'anthropologie, l'habitat et les voies de relations) ;

— Tome II : *Les sépultures* (incinération et inhumation, lieux de sépulture, cryptes de Saint-Maximin et de Jouarre, mode d'inhumation et survivance du rite funéraire de la décapitation, étude des sarcophages à décor linéaire de Nîmes et à décor floral d'Aquitaine) ;

— Tome III : *Les Techniques* (résultat des recherches de laboratoire qui nous révèlent la perfection matérielle de la métallurgie, la qualité des *scramasax* au tranchant cimenté et trempé qui vaut celui de nos aciers, et la richesse de décor des épées et de l'orfèvrerie).

Ces nouvelles sources de l'histoire mérovingienne ont permis à M. Ed. Salin d'exposer dans le tome IV la vie spirituelle de la Gaule mérovingienne, dans le domaine des croyances et des superstitions, par le témoignage des sépultures et de leur mobilier funéraire. « Ce que je cherche au sein de la terre, c'est une pensée », avait dit l'abbé Cochet, le précurseur de la fouille des sépultures en Normandie. Le témoignage est peut-être incomplet, mais il est entièrement nouveau et d'un intérêt capital, parce que dans les civilisations primitives, tout ce qui touche à la vie d'outre-tombe exprime les sentiments les plus intimes de l'homme.

La mode d'inhumation, les offrandes funéraires, les phylactères et talismans placés dans les sépultures sont autant de signes qui se rapportent aux croyances surnaturelles. Celles-ci montrent de curieuses survivances de rites préhistoriques, comme la décapitation *post mortem* constatée dans plusieurs tombes mérovingiennes de Lorraine et notée par la vie de saint Arnoul, évêque de Metz au VII^e siècle, qui relate en Thuringe l'incinération du corps d'un jeune homme, suivant la coutume des palens, après qu'on lui eût tranché la tête, seule conservée.

On inhumé avec le défunt son cheval, la tête du cheval ou simplement le mors du cheval, ou bien l'on place dans la tombe des rondelles de cornes de cerf, suivant un rite déjà constaté à l'époque romaine, le cheval et le cerf étant des animaux psychopompes. Mais le plus souvent ces offrandes sont remplacées par leur fac-similé, statuettes, plaquettes de métal découpé ou dessins incisés sur le sarcophage de pierre ou de tuelles représentant le cheval ou le cerf, l'aigle au bec crochu qui est l'un des thèmes de l'orfèvrerie franque, le griffon ou l'hipogriffe, la "chasse infernale" (un nouvel exemple a été découvert par M. H. Desaye dans la Drôme ou des figurations humaines, l'orant entre deux monstres, thème du plus lointain Orient qui survivra dans la scène chrétienne de Daniel entre deux lions, ou plus simplement la "tête coupée" humaine, masque prophylactique qui a la même valeur que la tête de Gorgone de l'antiquité grecque.

Ainsi, ce manuel de la civilisation mérovingienne apporte des documents et ouvre des aperçus tout nouveaux sur l'histoire nationale. Le matériel qui a permis à l'auteur d'écrire cette « Civilisation mérovingienne », est surtout fourni par les riches nécropoles de la Lorraine et du Nord, les cimetières de Provence, ceux des Allscamps, de Trinquetaille, de Saint-Victor de Marseille étant malheureusement d'une désolante pauvreté. Mais la méthode même qui a présidé à ces fouilles, à la mise en œuvre de ce traité, et la révélation des rites funéraires et des croyances intéressent tous les archéologues, les nécropoles étant à cette époque les seuls vestiges d'une civilisation qui n'a quasi laissé ni architecture ni sculpture.

F. BENOIT.

PETOT (Jean). — *L'Histoire de l'Administration des Ponts et Chaussées* (1599-1815). Paris, Marcel Rivière, 1958, 222 pages.

Le gros volume que M. Jean Petot vient de publier sera désormais le traité auquel devront recourir tous ceux qu'intéressent des recherches dans ce domaine, mais aussi tous les historiens et géographes qui, même dans le cadre d'une étude locale, abordent les problèmes de l'organisation du réseau routier français. De même que dans l'ouvrage *La Route Française, son histoire, sa fonction*, le regretté H. Cavallès, géographe de formation, avait fait tâche d'historien et noté les progrès de l'Administration des Ponts et Chaussées sous l'Ancien régime et sous l'Empire, de même M. Petot, par un souci bien légitime de donner toujours des exemples concrets, a dû déborder le sujet, *sensu stricto*, qu'il s'était assigné et traiter finalement, dans les résultats de chaque période, du développement du réseau routier et navigable. L'ouvrage n'en est que plus précieux à consulter, même pour des monographies locales; un bon index y facilite les recherches.

Un pareil traité s'appuie essentiellement sur les documents, recueils et pièces centralisés à Paris, spécialement à la Bibliothèque nationale, aux Archives nationales et à l'Ecole des Ponts et Chaussées; mais il bénéficie aussi des recherches de l'auteur dans les Archives départementales de l'Hérault, qui lui ont permis de si bien caractériser le service des Ponts et Chaussées de ce pays d'états, service modèle sous l'Ancien régime.



La première des trois parties de l'ouvrage de M. Petot traite en 69 pages de l'administration des Ponts et Chaussées, de l'institution du grand Voyer de France (mai 1599) à la première organisation du corps des Ponts et Chaussées (28 novembre 1713). Elle montre l'ébauche de l'administration des Ponts et Chaussées, de l'éphémère tentative de Sully, grand Voyer de France, à l'œuvre de Colbert et de ses successeurs. L'auteur montre qu'il s'agissait d'arracher le contrôle des travaux publics à une foule d'officiers et de particuliers (péagers) pour l'attribuer à des ingénieurs. Mais le recrutement de ceux-ci fut difficile; Colbert fit appel à des ingénieurs des fortifications, à des architectes comme Libéral Bruant, même à un moine, le frère Romain (de l'ordre de Saint-Dominique), le seul à réussir la fondation des ponts (p. 77).

Ces ingénieurs n'étaient pourtant spécialisés ni géographiquement, ni techniquement. Les routes ne furent le plus souvent l'objet que de travaux d'entretien, grâce à la corvée, surtout dans les provinces de l'Est (p. 85). La construction de chaussées était rare; cependant l'auteur cite celle si importante qui unissait Verdun à Metz et à Phalsbourg, dans l'étroit corridor cédé par le Duché de Lorraine (p. 105). Tous les soins, la majeure partie des ressources financières étaient réservés aux ponts, surtout ceux de la Loire. Ils étaient construits aux frais des provinces et des villes intéressées; Colbert, en effet, hostile aux péages, ordonnait même la révision systématique des anciens. Par contre les canaux furent concédés, et le plus important, le canal des Deux-Mers, achevé en 1681, fut érigé en fief.

Il ne manque pas de pages savoureuses, bourrées de détails piquants, sur les méthodes d'adjudication des travaux et d'expropriation (pp. 98-99). Rappelons à ce sujet que, sous l'Ancien régime, le paiement d'une indemnité d'expropriation, laissé à la charge des communautés, est toujours incertain, et traîne plusieurs années après les travaux ; les entrepreneurs ont le droit de prendre les matériaux sur place, en ne dédommageant qu'ensuite ; bien plus, l'administration ne rembourse le terrain pris pour une rectification qu'en abandonnant aux riverains les anciens tronçons (p. 94) ! On comprend mieux, dans ces conditions, l'affirmation de la « juste et préalable indemnité » de la Déclaration des Droits de l'Homme.

De beaucoup, la seconde partie de l'ouvrage, consacrée à l'organisation au XVIII^e siècle du corps des Ponts et Chaussées, est la plus copieuse (pp. 115-334). L'auteur marque bien la volonté de l'administration éclairée d'améliorer à tous prix les communications (pp. 116-117). Tous les intendants s'y emploient, et l'on connaît le rôle de Turgot en Limousin. Les dates essentielles sont celles de l'arrêt du Conseil du 1^{er} avril 1743, qui décharge le Contrôleur général Orry des Ponts et Chaussées, confiés à Trudaine ; et celle du 14 février 1747, où, sur proposition de ce dernier, Machault charge Perronnet de « la conduite et inspection des géographes et dessinateurs des plans et cartes des routes et grands chemins du royaume » (p. 140). C'est le début de l'Ecole des Ponts et Chaussées, dont le prestige s'étendit rapidement au-delà des frontières (pp.155-156). Cette organisation ne laisse place qu'au mérite, en une époque où la faveur et la recommandation étaient partout de règle. Sous l'autorité immédiate des intendants, les ingénieurs peuvent accomplir, malgré les oppositions de toutes sortes (notables, communautés), des travaux remarquables, comme cette avenue de Grenoble à Pont-de-Claix, jugée scandaleuse à l'époque. Le grand moyen dont disposait l'administration reste l'emploi de la corvée, dont la réglementation était à la fois arbitraire et insuffisante : le nombre des exemptions est trop élevé, la répartition des tâches disparates, le rendement déplorable, les travaux mal faits. Aussi dès 1758 dans la généralité de Caen, dès 1761 dans celle de Limoges, la corvée est transformée en imposition de rachat. Grâce à cette réforme, Trésaguet, ingénieur de Turgot en Limousin, construisit tout un réseau provincial et organisa son entretien méthodique ; il le fit adjuger à des entrepreneurs, qui divisaient les routes en cantons et fournissaient aux cantonniers les matériaux nécessaires. Mais l'intendant de Montauban ne put faire adopter son projet d'installation de maisons cantonnières de 3.000 en 3.000 toises (p. 228). Malgré les objections nombreuses de ses détracteurs, Turgot, devenu contrôleur général, présente au Parlement de Paris, le 9 février 1776, l'Edit sur la transformation de la corvée en impôt foncier. Un lit de justice le fait enregistrer, mais la disgrâce de Turgot le 12 mai en suspend l'application. La situation est confuse : la corvée n'est plus exigée ; mais comment entretenir les routes sans impôt correspondant ? On essaie de la rétablir, finalement Calonne peut ordonner la conversion pour trois ans de la corvée en prestation d'argent.

L'organisation des Ponts et Chaussées fait de grands progrès au XVIII^e siècle ; toutefois ils sont plus nets, en général, dans les pays d'élections que dans les pays d'états. Dans les premiers, les ingénieurs de Trudaine agissaient directement ; ils ne pouvaient que susciter l'émulation dans les seconds, lorsque ceux-ci avaient un corps d'ingénieurs indépendant. L'Alsace et la Corse, contrôlées par le ministère de la

Guerre, n'eurent qu'une administration médiocre. En Bretagne, dès 1716, les Etats agissent pour contrôler les chemins... droit qu'ils obtiennent en 1784. L'administration des Ponts et Chaussées, agitée par les remous de cette longue lutte y fut médiocre, la corvée sujette à de nombreux abus, l'amélioration des chemins, tardive. La Bourgogne se signale, au contraire, par une bonne administration, les textes réglant les adjudications y sont observés strictement, la corvée réduite, les travaux actifs.

L'auteur consacre un chapitre entier aux Ponts et Chaussées du Languedoc, après avoir critiqué ceux de Provence, sur lesquels nous reviendrons. Dans les généralités de Toulouse et de Montpellier, les ingénieurs furent nombreux et remarquables — tel Henri Pitot, constructeur de l'aqueduc de Montpellier (p. 311) ; même en 1787 deux écoles d'ingénieurs apparaissent. Le Languedoc put réaliser des travaux importants : les canaux des Etangs et de Beaucaire à Aigues-Mortes, achevant la jonction Rhône-Garonne ; le dragage du port de Sète et la création de celui de La Nouvelle ; la construction de routes de montagne, celle d'Auvergne, de Lodève à la Pezade, celle du Languedoc au Roussillon par Limoux et Montlouis. Les routes de plaines larges de 50 pieds excitent l'admiration d'Arthur Young, qui passe en 1787 « par un nombre incroyable de ponts splendides et de superbes chaussées » (p. 318), mais regrette que ces merveilles proviennent de « taxes injustes ».

C'était un avantage pour la Provence d'ignorer les impositions excessives, et surtout la corvée, privilège dont l'auteur fait peut-être bon marché. Sans doute, à la suite d'un long conflit entre les procureurs du pays et les trésoriers de France, l'administration des Ponts et Chaussées n'y fut organisée que tardivement. La médiocrité des ingénieurs, bien sensible à la fin du XVIII^e siècle, dans les conflits qui les opposent à Mgr de Boisgelin, tient pour beaucoup à la survivance des charges, spécialement dans la famille des Vallon. Mais ce que ne sait pas l'auteur, la Provence avait eu sous le règne de Louis XIV un technicien remarquable, Louis Vallon — le fondateur de la dynastie — qui, avec de faibles moyens, construisit de nombreux chemins et, dans un mémoire soumis à Vauban, projeta la construction du premier pont sur la Durance : au rocher de Saint-Estève-Janson, en face de Cadenet. D'ailleurs, même au XVIII^e siècle, la province construisait des ouvrages remarquables, tel le pont d'Esparron sur le Verdon. Mais il faut tenir compte de la multiplicité des travaux à effectuer : construction et entretien des chemins, travaux portuals, endiguements, dessèchements, irrigation, pour comprendre la dispersion des ressources sur un grand nombre d'ouvrages dont la construction n'avancait que lentement. Par ailleurs, à l'est du méridien de Marseille, le relief rend la construction difficile ; l'entretien des rampes, facilement ravinées, est onéreux. Dans la « montagne », le trafic se divisait entre la multitude des chemins muletiers plus ou moins aménagés, qui suffisaient aux échanges. Il convient de rappeler enfin l'obstacle que représentait le Comtat. La tâche n'était pas facile aux ingénieurs du pays, et le mérite de Boisgelin ne fut que plus grand de secouer la torpeur où s'endormaient les travaux publics de Provence.

L'auteur termine l'étude du XVIII^e siècle en marquant l'importance des grands travaux sous le règne de Louis XVI : les routes de première classe construites jusqu'aux extrémités du royaume, les ponts de pierre remplaçant les bacs et les ponts de bois, les canaux du Charolais et de

Franche-Comté (Centre et Rhône au Rhin) quasi achevés, celui de Bourgogne amorcé, de grands aménagements portuaires, surtout au Havre. Les princes étrangers viennent étudier les réalisations françaises; Arthur Young s'émerveille des ouvrages d'art. Mais il s'étonne de la faiblesse du trafic; et les physiocrates critiquent avec Mirabeau la largeur excessive des routes, qui imitent volontiers « la grande allée de Vincennes au Trône »; aussi Turgot réduit en 1776 l'emprise des routes de première classe à 42 pieds (p. 329). Quant au Tiers-Etat, il s'indigne que les grands seigneurs les abiment avec leurs lourdes berlines. Aussi ses cahiers de doléances confondent de légitimes revendications (réglementation des expropriations, égalité des prestations) et des accusations injustes sur « les exactions et monopoles des ingénieurs des grandes routes, espèce de gens pire que les financiers » (p. 332).



La troisième partie du livre de M. Petot est consacrée aux Ponts et Chaussées sous la Révolution et l'Empire (155 pages). Les tribulations de leur administration sont célèbres; l'auteur apporte bien des précisions utiles. Mais on lui saura gré plus encore d'avoir dégagé le rôle de Napoléon en la matière. Pour le Premier Consul et l'Empereur les impératifs politiques et stratégiques sont essentiels; il ne peut pas disperser les crédits, mais les consacrer à « rendre meilleures celles des routes que l'on peut considérer comme les grandes artères de l'Empire » (p. 405). L'Empereur se réserve de tout connaître et de tout approuver, il est l'ingénieur en chef de l'empire en même temps que le généralissime. Avec une hâte fébrile il analyse les projets et pousse les travaux; parcourant l'empire, il est sans pitié pour les retards, destituant même en 1808 l'ingénieur en chef de la Roche-sur-Yon (p. 413).

Afin de permettre à l'Empereur d'être le seul juge de tous les ouvrages, la centralisation est systématique entre les mains du directeur général. Pourtant Napoléon institue quelques commissions décentralisées: le « Magistrat du Rhin », à Strasbourg; le « Magistrat du Pô », à Plaisance; l'administration des Polders, à Amsterdam et à Anvers. Aux Ponts et Chaussées sont rattachés le télégraphe optique des frères Chappe et les phares et balises. Le corps et l'école des Ponts et Chaussées sont réorganisés par le décret du 7 fructidor an XII. L'auteur décrit la discipline toute militaire qui règne à l'école où « dans l'intervalle des leçons les élèves ne pourront se permettre de lectures ou d'occupations étrangères à ce qui leur aura été prescrit » (p. 428); la stricte obéissance qui est exigée des ingénieurs, assimilés à la fin de l'Empire aux officiers du Génie. Ainsi le ministre de l'Intérieur oblige le comte de Laborde, chargé des Ponts et Chaussées du département de la Seine, à lui remettre tous les exemplaires d'un mémoire publié sans son assentiment en lui écrivant: « Un administrateur ne doit pas soumettre ses idées au public, il les soumet à son chef immédiat. Elles arrivent par la hiérarchie jusqu'à S. M. l'Empereur qui les adopte, les rejette ou les modifie. Alors la pensée et le bienfait qui en résultent appartiennent à Sa Majesté ».

L'importance et le nombre des chantiers exigent une main-d'œuvre considérable. On y emploie les chômeurs, les prisonniers de guerre, organisés en trente bataillons de quatre cents hommes par décret du 23 février 1811 (p. 441), les déserteurs, les galériens. L'administration

confie les travaux à de grands entrepreneurs : les frères Rossazza enlèvent la plupart des adjudications de l'Italie du Nord et de la France du Sud-Est (p. 446). Des ponts à péage, certains canaux sont concédés. Les difficultés rencontrées dans l'organisation de l'entretien des routes aboutissent au décret du 16 décembre 1811 sur la classification et l'entretien des routes, divisées en cantons dont les limites correspondaient aux relais de poste. Mais le manque de crédits aboutit dans certains départements à une sorte de corvée, imposée aux communes bordières (p. 454). Car l'Empire manque d'argent, malgré le produit des confiscations et liquidations dans les pays annexés. L'Empereur contraint à des centimes additionnels les villes et les départements intéressés à l'ouverture d'une nouvelle voie de communication. Des canaux sont vendus pour en construire d'autres...

On connaît le rôle des routes dans l'Europe napoléonienne. Partout l'Empereur envoie ou forme des ingénieurs : dans les états italiens, dans les départements allemands, en Catalogne, à Ljubliana ; et même il en fournit quatre au Tsar (p. 471).

En France, les efforts portent sur la Vendée et la Bretagne : routes et canaux y sont aménagés, la « Ville Napoléon » construite. Les travaux du canal de Saint-Quentin durent sept ans ; les travaux des canaux de Bourgogne et de la Saône au Rhin progressent (p. 478). La route de Mayence à Coblenz dans la « percée héroïque » ; la route impériale n° 4 de Metz à Mayence, prolongée par un pont de pierre sur le Rhin qui coûte 12 millions ; le prolongement de la route n° 3 de Wesel à Hambourg ; le Simplon et son corollaire la Faucille (route n° 6) ; le Cenis ouvert en 1806 en même temps que le mont Genève ; la route n° 8 de Paris à Rome par Moulin, Roanne et la Cornille, d'ailleurs inachevée entre Nice et Gênes, telles sont les extensions célèbres du réseau routier français sous l'Empire. Plus loin « la Route Napoléon », axe stratégique des provinces illyriennes, est construite de Ljubliana à Rijeka, Dubrovnik et Kotor (p. 490). Les lignes de télégraphie optique atteignent Brest, Amsterdam, Strasbourg et Venise ; le port d'Anvers devient un gigantesque arsenal.

Que l'auteur me permette d'exprimer un regret : celui de ne pas avoir reproduit le tableau de classement des routes impériales annexé au décret du 16 décembre 1811, et la carte correspondante. Il aurait rendu grand service aux chercheurs locaux qui n'ont pas toujours ces documents sous la main et montré que non seulement les principes de l'administration impériale subsistent encore, mais que la marque de celle-ci est conservée dans le réseau routier de l'Europe occidentale.

Jean Nicod.

COUSSON (Jean-Caradec). — *Un promoteur de la Renaissance hospitalière et religieuse au XIX^e siècle : Paul de Magallon d'Argens, capitaine de la Grande Armée (1784-1859)*. — Lyon, Vitte, s.d., 1959, 346 pages in-8°.

Cette biographie fait revivre une figure assez remarquable du siècle dernier : Paul de Magallon, fils d'un avocat général du Parlement d'Aix, descendant par son père d'une famille noble d'Embrun et par sa mère des Boyer d'Argens, devenu en 1819 Frère Jean de Dieu et restaurateur

en France de l'Ordre hospitalier de Saint-Jean de Dieu. Il est donc provençal par ses origines, sa naissance et ses jeunes années (jusqu'à l'émigration), puis par le séjour qu'il fit à Marseille, Aix et Forcalquier de 1815 à 1823 : c'est à Marseille qu'il fonda la communauté des Frères infirmiers de l'Hôtel-Dieu, qu'il rattacha par la suite à la Congrégation de Saint-Jean de Dieu, disparue en France depuis la Révolution. Quand la province de France se fut organisée et développée autour de la maison de santé de Lyon, il revint à Marseille pour y installer en 1852 un hospice de vieillards qui existe encore à Saint-Barthélemy. La vie de ce religieux avait été écrite par un jésuite, le R.P. Pralon, en 1893 ; la voici remplacée par celle-ci, qui utilise des documents inédits puisés à Rome, Lyon et Paris. Si son auteur estime que l'ouvrage de son prédécesseur est « trop exclusivement laudatif suivant le goût de l'époque », on peut constater que ce livre ne se dégage pas non plus du style pieux de l'hagiographie traditionnelle. Il est toutefois composé avec un réel souci de critique et contribuera utilement à faire connaître cet aristocrate aixois qui a joué un rôle important dans la vie religieuse au XIX^e siècle.

Jean-Rémy PALANQUE.

RENCONTRES. — Revue mensuelle des *Arts - Lettres - Spectacles* de la région carpentrasienne.

Nous signalons à nos lecteurs une revue éditée à Carpentras sous le titre *Rencontres*. Au bout d'un an à peine d'existence, elle en est à son douzième numéro : c'est dire le soin que prennent ses dirigeants à en assurer la parution régulière et à tenir leur public au courant par des articles et des chroniques qui s'étendent des origines de l'histoire provençale à la plus récente actualité littéraire, artistique et musicale. Entr'ouvrons quelques numéros : le centenaire de *Mireille* fêté à Carpentras ; l'église du Thor, rapidement esquissée ; un article fort documenté sur le nom de Carpentras ; des essais de poésies ; une importante chronique picturale. Au numéro 12, celui de Noël, qui à notre avis surpasse les autres, le souvenir de René Cailloux pieusement évoqué, une page de Marie Mauron, une étude sur le troubadour Raimbaut de Vacqueyras. Il vaut la peine de s'arrêter sur le sobre exposé de Bruno Sogno sur la crucifixion de Vénasque : précédée d'une introduction courte, mais nécessaire, de M. Sibertin-Blanc, l'analyse, la reproduction et les croquis figuratifs qui l'accompagnent font bien comprendre au profane la science et tout à la fois la simplicité apparente du parti envisagé par le maître du XV^e siècle.

Dans le cadre de la Provence et du Comtat, *Rencontres* touche à toutes sortes de sujets, avec un subtilité et une élégance qui conviennent aux honnêtes gens. La typographie et la mise en pages sont soignées. Rendons-en grâce à l'animateur de *Rencontres*, le docteur Guy Farge-pallet.

André VILLARD.

LAFRAN (Paul). — *Saint-Chamas et ses environs* (guide touristique). — Saint-Chamas, les Amis du Vieux Saint-Chamas, 1960, brochure in-12, trente-deux pages. Illustrations de M. Berle et V. Monte, phot. G. Xéridat.

M. Lafran nous avait déjà donné une monographie de Saint-Chamas des origines à 1851, parue en 1955 et dont il a été rendu compte dans *Provence historique* (fasc. 29, p. 236). Il a voulu faire mieux et avec raison cherché à atteindre le grand public du tourisme en publiant le présent guide. Au carrefour des routes qui rejoignent Arles, Avignon, Salon, Aix, Marseille, à la pointe ouest de l'étang de Berre, Saint-Chamas et Miramas n'offrent-ils pas aux voyageurs les plus merveilleux belvédères, les échappées les plus gracieuses sur le doux miroir d'eau provençal qui annonce l'approche de la Méditerranée ? Au charme pittoresque de ces paysages s'ajoute l'attraction de curieux vestiges du passé qui s'ordonnent autour du principal monument, le célèbre pont Flavien, qui fait grande figure parmi les antiquités romaines de France. Les « mineures » ne sont pas pour autant à négliger : collections préhistoriques du musée du Vieux Saint-Chamas, objets exhumés du sol de l'oppidum voisin de Constantine, chapelle romane du cimetière de Miramas, château Renaissance de Confoux, églises paroissiales, etc.

Les itinéraires pratiques tracés dans le guide aident à en faire le tour avec le maximum d'agrément. Il est à souhaiter que M. Lafran trouve dans la région beaucoup d'imitateurs : ce serait le bon moyen pour arrêter au passage et retenir quelques heures auprès de nombreux petits centres dignes d'intérêt tant de touristes de bonne volonté qui ne connaissent de la Provence que ses villes et ses grandes routes et passent sans s'en douter à proximité de petites merveilles ignorées.

J. BILLIQUOD.

ANNALES DU MIDI

Revue historique, archéologique et philologique
de la France méridionale
publiée sous les auspices des Universités
d'Aix, Bordeaux, Montpellier, Toulouse
(quatre numéros par an)

Au sommaire du numéro 2 de 1960 :

ARIS (R.) et PICHEIRE (J.). — *Essai sur le développement topographique d'Agde.*

BLANC (Colette). — *Les pratiques de piété des laïcs dans les pays du Bas-Rhône aux XI^e et XII^e siècles.*

DELARUELLE (Et.). — *Le catharisme en Languedoc vers 1200, une enquête.*

GAIGNARD (R.). — *Le gouvernement pontifical au travail, l'exemple des dernières années du règne de Clément V, 1^{er} août 1311 - 20 avril 1314.*

PETIT (Anne-Marie). — *Mariages et contrats de mariage à Agen en 1785 et en 1786.*

Mélanges et documents — Comptes rendus — Chronique.

Edouard PRIVAT, éditeur

14, rue des Arts - TOULOUSE

C. C. P. Toulouse 1172-40

Abonnements : France et Union française 15 NF

Etranger 18 NF

Le numéro : 4,50 et 5 NF

EDITIONS DU CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

155, Rue de Sèvres - PARIS (XV^e)

VIENT DE PARAÎTRE :

GALLIA - TOME XVII - 1959 - FASCICULE 1

H. GALLET DE SANTERRE, Jean Jannoray (1909-1958).

R. JOFFROY et D. BREITZ-MAHLER. Les tombes à char de La Tène dans l'Est de la France.

P.-M. DUVAL. Une enquête sur les enceintes gauloises de l'Ouest et du Nord.

J. MARCADÉ et L. PRESSOUYRE. Une statuette-portrait romaine en albâtre et marbre au Musée d'Agen (Lot-et-Garonne).

P. VEYNE. Le monument des suovétauriles de Beaujeu (Rhône).

M. LUTZ. L'officine de céramique gallo-romaine de Mittelbronn.

J. ARNAL et R. RIQUET. Le cimetière wisigothique des Pinèdes à Saint-Mathieu-de-Trévières (Hérault).

Notes : C.-H. LAGRANDE. Un habitat côtier de l'Age du Fer à l'Arquet, à la Couronne (Bouches-du-Rhône).

Un volume in-4° (23 × 28), 201 p., 92 fig., 26 pl. in-t., 1 pl. h-t. 4.000 fr.

L'activité archéologique en France est coordonnée, depuis 1941, dans le cadre de circonscriptions d'antiquités préhistoriques (jusqu'à l'Age du Bronze inclus) et d'antiquités historiques (de l'Age du Fer à l'an 800 ap. J.-C.), qui coïncident avec les 16 Académies. Pour la publication des résultats la loi de 1941 a chargé le Centre National de la Recherche Scientifique de créer la revue *GALLIA*, dont le premier volume a paru en 1943.

Le Comité de Direction a pour secrétaire, M. Albert Grenier, membre de l'Institut.

GALLIA contient des articles de fond, des notes brèves, des informations de première main émanant des Directeurs de circonscription et une chronique des recherches publiées. Son but est de donner, à côté d'études approfondies, un tableau annuel aussi complet que possible de l'activité archéologique en France. Une illustration abondante répond aux exigences actuelles de la science : plans, relevés, cartes, coupes, photographies, etc. ; le format in-4° a été choisi à cet effet. Le tome annuel se compose de deux fascicules et, à partir du tome XVI, une série particulière est consacrée exclusivement à la Préhistoire :

ONT PARU :

— aux Presses Universitaires de France, 108, boulevard St-Germain, Paris-VI^e :

Tome I, fascicule 1, 1943.

Tome I, fascicule 2, 1943.

Tome II, 1944 (le tome III n'a pas paru).

— aux Editions de Boccard, 1, rue de Médicis, Paris-VI^e :

Tome IV, 1946.

— au Centre National de la Recherche Scientifique, 155, rue de Sèvres, Paris-XV^e :

Tome V, fascicule 1, 1947, à tome XVI, fascicule 2, 1958.

Gallia-Préhistoire, tome I, 1958 3.000 fr.