

# L'INDUSTRIE DU LIÈGE DANS LE MASSIF DES MAURES DU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE À LA FIN DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE APOGÉE ET DÉCLIN D'UNE INDUSTRIE RURALE PROVENÇALE

Le massif des Maures a détenu pendant un siècle et demi le quasi-monopole national de la production et de la transformation du liège. Cette petite région cristalline, enchassée au sud de la Provence calcaire entre littoral varois et dépression permienne, est même parvenue à conserver sa suprématie mondiale face à la concurrence ibérique jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Pourtant, l'histoire économique des Maures s'est déroulée dans une sorte d'anonymat, à l'image d'une activité bouchonnière souvent méconnue et vivant dans l'ombre d'une viticulture française prestigieuse dont elle a constitué néanmoins un élément essentiel.

L'aventure du liège dans les Maures, qui ne va pas sans rappeler certains cycles culturels et industriels méditerranéens, a commencé au début du siècle dernier. Quelques décennies d'essor remarquable ont amené richesse et bouleversements socio-économiques dans des villages forestiers que le recul de l'agriculture traditionnelle semblait condamner à un exode rural précoce. Mais, avant la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'activité bouchonnière maurenque a entamé un déclin qui ne trouvera son épilogue qu'après un siècle de résistance désespérée de la part de populations dont la survie et l'identité sont longtemps restées liées à l'industrie du liège.

## I - 1820-1860 : L'AVÈNEMENT DE LA FILIÈRE LIÈGE ET LA MUTATION SOCIO-ÉCONOMIQUE DES MAURES.

A) *Une industrie du liège encore embryonnaire au début du XIX<sup>e</sup> siècle.*

Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'activité économique des villages du massif des Maures ne diffère guère de celle des autres communes du Var ou de basse Provence, telles que les a étudiées Maurice Agulhon<sup>1</sup>. Elle est caractérisée principalement par la coexistence d'un secteur agricole très nettement prépondérant et d'un tissu artisanal relativement diversifié ; ces deux types d'activités étant fortement empreints d'autarcie<sup>2</sup>.

L'activité textile domine alors la petite industrie villageoise, bénéficiant d'une matière première locale abondante. Bien que présente dans la plupart des communes, la filature de la soie se concentre surtout dans la dépression permienne où elle côtoie de nombreuses tanneries. Au Luc, par exemple, trente personnes traitent annuellement les peaux de 2 000 chèvres et 1 400 moutons, tandis qu'aux Arcs trois filatures emploient cent trente ouvriers. Le tissage du chanvre occupe également une place non négligeable, y compris dans les villages de l'intérieur. La matière première provient principalement du Piémont, vers lequel elle est en grande partie réexpédiée sous forme de toiles. D'autres activités, plus saisonnières comme la fabrication des tuiles ou plus ponctuelles comme celle des mines de fer ou de plomb argentifère, complètent cette palette. Bien que secondaires, elles constituent néanmoins une ressource pécuniaire dans une région isolée et peu favorisée, où seule l'oléiculture rompt le caractère essentiellement vivrier de l'agriculture.

Au sein de ce système traditionnel de production, l'industrie du liège ne tient encore qu'une place très limitée. Bien que l'utilisation de la matière brute soit ancienne (construction de ruches, éléments de toiture, flotteurs de filets...), la fabrication de bouchons est une activité nouvelle. En 1813 elle n'est mentionnée pour l'ensemble de l'arrondissement toulonnais qu'à Collobrières, et encore n'y emploie-t-elle que six personnes<sup>3</sup>. Il y aurait eu selon Trégaro cinq fabriques à la Garde-Freinet dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais ce chiffre reste très hypothétique<sup>4</sup>. En tout état de cause, et en ce qui concerne l'exploitation forestière, le levage du liège est alors bien moins impor-

1. Maurice AGULHON, *L'agriculture et la société rurale du Var dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence 1971.

2. Archives départementales du Var, 16 M 1-1 à 16 M 1-3.

3. ADV, 16 M 1-5.

4. Louis TREGARO, « Les Maures et l'Estérel, étude de géographie humaine », dans *Bulletin de la Société languedocienne de Géographie*, 1931 tome 2 fascicule 1, pages 1 à 14.

tant que la simple production de bois d'œuvre ou de chauffage et la fabrication de charbon de bois, destinées aux grands centres urbains et aux innombrables fours artisanaux.

### B) *L'essor de l'industrie bouchonnière à partir des années 1820*

Dans le premier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, cette industrie entame une ascension remarquable qui va profondément transformer l'économie et la société des villages maurenques. Le cas de la Garde-Freinet, décrit par Garcin en 1835, illustre bien l'ampleur de ces changements dès les premières décennies du phénomène<sup>5</sup> : « *Le produit des chênes-lièges a décuplé en peu d'années et augmentera encore à l'avenir. Les bouchons de la Garde-Freinet sont justement renommés dans le nord de la France et dans plusieurs pays étrangers. Leur consommation augmente journellement et doit encourager les propriétaires à faire des semis de ces arbres précieux, qui réussissent dans tout le territoire, et même au milieu des rochers schisteux qui en occupent une portion considérable jusqu'alors sans valeur.* »

Le développement de cette industrie, qui induit toute une filière économique (voir schéma page 396), constitue rapidement la principale source d'enrichissement pour ces populations paysannes : « *Outre les hommes occupés à écorcer les arbres dans les forêts, et ceux employés à transporter le liège en planches à la Garde-Freinet et les bouchons à Saint-Tropez, Marseille et autres villes, cette industrie occupe un nombre considérable de bras. L'on y compte 28 fabriques de bouchons qui occupent, suivant les saisons, de trois cent à quatre cent ouvriers hommes ou femmes.* »

Ces chiffres sont surestimés, mais en considérant les emplois indirects on mesure l'importance déjà acquise par la filière liège dans ces villages de moins de deux mille habitants. Et encore en 1830, le demi-siècle d'expansion de cette activité est-il tout juste entamé. La fabrication des bouchons, alors manuelle, est un travail pénible et minutieux que l'on confie volontier aux femmes, les hommes se consacrant plutôt à la récolte estivale du liège et autres travaux de force, lorsqu'ils ne sont pas occupés par l'agriculture. Le développement rapide d'un prolétariat ouvrier fortement féminisé (un à deux tiers des effectifs selon les saisons et les communes) provoque dans ces sociétés villageoises méditerranéennes un véritable bouleversement socio-économique et culturel, tandis que la manne financière transforme les

5. Etienne GARCIN, *Dictionnaire historique et topographique de la Provence ancienne et moderne*, Draguignan, 1835

mentalités : « *Les choses sont bien changées : le commerce des bouchons a répandu l'aisance dans ce pays peu favorisé de la nature. Ceux qui habitent la campagne se livrent exclusivement à l'agriculture. Ils sont laborieux, droits, simples et charitables. Il n'en est pas de même dans le village où toutes les idées sont tournées vers le plaisir et la passion de s'enrichir.* »

Le village change lui-aussi et les grandes demeures qui bordent la rue principale et intriguent aujourd'hui le touriste consacrent alors l'ascension sociale des principaux fabricants. Le portrait que brosse Garcin de la Garde-Freinet en 1835 pourrait aussi bien être celui de Collobrières ou d'un autre village du massif. Ainsi auparavant : « *Ses maisons étaient basses, étroites et d'une mauvaise construction ; ses rues, sombres et tortueuses, formaient un véritable labyrinthe ; son aspect était des plus misérable et ses habitants fort pauvres.* » Mais quelques années plus tard : « *Le village s'est rapidement étendu vers la route de Saint-Tropez ; des places plantées d'arbres, des rues larges et droites, bordées de maisons d'assez bonne apparence, quatre fontaines donnant une eau toujours abondante et limpide, en ont fait un joli séjour.* »

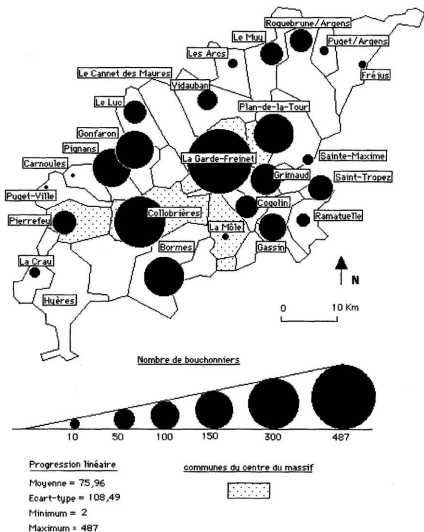
### C) *L'apogée de l'industrie bouchonnière à la fin des années 1850 et au début des années 1860.*

Au cours des années cinquante la fièvre du liège est à son paroxysme et gagne l'ensemble du massif. Les centres de production se multiplient et les effectifs ouvriers gonflent rapidement. A Roquebrune, dans la seule année 1856, ils doublent presque, passant de cinquante à quatre-vingt quinze ouvriers. Certains dénoncent la mort de nombreux arbres par épuisement et par les coups de soleil dûs à un levage trop fréquent et imprudent.

Déjà une première évolution spatiale de l'activité se dessine (cf. carte p. 389) :

– dans la plupart des villages de la dépression permienne et du golfe de Saint-Tropez les effectifs plafonnent dès 1856 entre cinquante et cent ouvriers, et seuls les centres les plus importants continuent de croître, tels Le Luc et Cogolin qui doublent encore le nombre de leurs bouchonniers entre 1850 et 1860.

– les villages de l'intérieur, profitant d'une matière première abondante et meilleur marché, s'affirment déjà comme les principaux centres de production. Collobrières passe ainsi entre 1856 et 1861 de 300 à 424 ouvriers, et la Garde-Freinet de 487 à 600 ; ces deux communes possédant chacune une trentaine de fabriques (voir histogrammes page 404). Pierrefeu, Bormes, Plan-de-la-Tour et les Mayons renforcent grâce à leurs vastes suberaies cette prédominance maurenque.



SOURCES : Archives Départementales du Var (série M).

### LES PRINCIPAUX CENTRES BOUCHONNIERS EN 1856 SELON LEURS EFFECTIFS OUVRIERS

En cette fin de période faste, le Var compte 141 fabriques employant 1 700 personnes. Les rapports trimestriels communaux ou préfectoraux ne parlent que de « *secteur en pleine activité* » et de « *vente très avantageuse*. »<sup>6</sup>

Il faut préciser que le succès fulgurant de l'industrie bouchonnière des Maures, s'il s'explique principalement par l'essor de la viticulture, est rendu possible par l'ouverture des campagnes qui s'est progressivement effectuée à partir du début du siècle (voir cartes page 391).

Jusqu'au Second Empire, l'évacuation de la production vers les ports de Saint-Tropez et Saint-Raphaël ou par la dépression périphérique est exclusivement routière. Après la période troublée du Consulat et de l'Empire, les pouvoirs publics engagent une politique volontaire de reconstruction et de modernisation du réseau : les chemins muletiers deviennent progressivement charretiers, la route royale 98, prolongée d'Hyères à Saint-Tropez, désenclave le littoral tandis que la route royale 97 emprunte la dépression périphérique après de longs attermoissements quant au meilleur itinéraire<sup>7</sup>.

En 1860 l'ouverture de la ligne de chemin de fer Toulon-Fréjus par la compagnie du Paris-Lyon-Marseille isole la côte des Maures et provoque une récession économique des villages littoraux, mais elle offre aux centres bouchonniers intérieurs et à ceux de la dépression un nouvel instrument de conquête des marchés et d'intégration à l'économie nationale<sup>8</sup>. Si l'essor de la filière liège a provoqué un enrichissement de la population grâce à la fabrication des bouchons, à la vente de la matière brute, ou encore grâce au salariat, cette évolution s'est inévitablement accompagnée d'effets pernicieux que la crise approchante va révéler douloureusement :

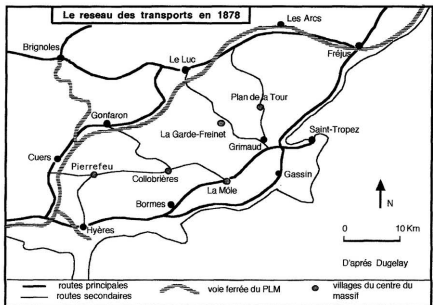
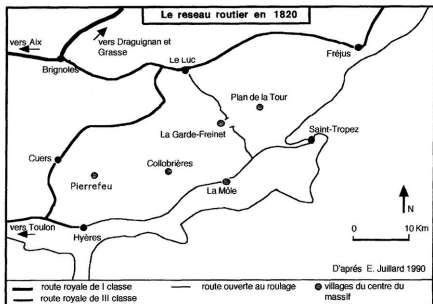
– Le tissu économique des villages intérieurs a rapidement perdu sa diversité et s'est trouvé inféodé à la toute puissante mono-industrie du liège. Ainsi à Collobrières et à la Garde-Freinet ont disparu en moins de vingt ans tanneries, ateliers textiles et activité minière. Même les petits artisans tels que les serruriers et les ferronniers ont vu leur nombre diminuer.

– La concurrence multiforme exercée par l'industrie a conduit au déclin précoce d'une agriculture traditionnelle et par bien des aspects encore archai-

6. ADV, 16 M 1-5

7. Étienne JULLIARD, « Le département du Var 1790-1990, métamorphose d'un territoire. » dans *Recherches Régionales de Côte d'Azur*, 1991 n° 2, pages 99 à 137.

8. Étienne JULLIARD, « La côte des Maures. Son évolution économique et sociale depuis cent ans, étudiée dans la région de Saint-Tropez. » dans *Revue de géographie alpine*, 1957 tome 14, pages 289 à 350.



sante. D'une part, l'appel de main d'œuvre industrielle a entraîné une hausse du salariat agricole, sans toutefois égaler les salaires des bouchonniers. D'autre part, la forte augmentation des importations de blé et la très forte diminution du nombre de moulins à huile (voire leur disparition temporaire à Collobrières et la Garde-Freinet) semblent confirmer un enrichissement de la population et un recul de l'agriculture.

On peut d'ailleurs noter que paradoxalement cette évolution socio-économique n'a pas coïncidé avec le mouvement de concentration villageoise observé alors dans de nombreuses localités provençales. Après la phase de dispersion de l'habitat, il ne semble donc pas que la reprise en main par l'État de ses domaines grâce au Code Forestier de 1827, et l'exploitation exclusive des forêts privées par leurs propriétaires, aient provoqué dans les Maures un mouvement de désertion des collines<sup>9</sup>.

#### D) *Les années 1860 à 1880 : la première crise bouchonnaire*

Au début des années 1860 la situation se dégrade rapidement et une crise finalement plus spectaculaire que profonde va frapper l'industrie bouchonnaire des Maures pendant une douzaine d'années, l'obligeant à un effort salutaire de modernisation.

En 1861, alors que la concurrence espagnole vient à peine d'être débridée par l'instauration du libre-échange et facilitée par les progrès des transports, le contenu des rapports municipaux trimestriels diffère peu à peu d'une satisfaction préfectorale devenue routinière<sup>10</sup>. En 1862, la menace ibérique est évoquée précisément pour la première fois. L'année suivante se multiplient les remarques concernant la baisse du prix des bouchons, les ventes difficiles, la cherté de la matière première locale... En 1864, il est partout fait mention de l'extension du chômage, de la baisse des salaires, du marasme des ventes...

Et encore ces rapports semblent-ils en-deçà de la réalité. Entre 1861 et 1863 la chute des effectifs est générale, sans distinction de taille ou de lieu, les communes perdant jusqu'au tiers de leurs bouchonniers. Autour du golfe de Saint-Tropez, Cogolin et Grimaud perdent 20% de leur centaine d'ouvriers. Dans la dépression permienne la baisse est du même ordre. Mais dans les grands centres bouchonniers du massif (Collobrières, La Garde-Freinet et Bormes notamment), la chute est plus sensible encore. (voir histogrammes)

9. Yves RINAUDOU, « Forêt et espace agricole ; l'exemple du Var au XIX<sup>e</sup> siècle. » dans *Revue forestière française*, 1980, pages 136 à 147.

10. ADV, 16 M 1-5 et 1-6.



COLLOBRIÈRES (Var). - La Fabrique de Bouchous LAUGIER



Cette crise est également perceptible à l'échelle des arrondissements :

- Dans l'arrondissement de Draguignan :

année	nombre de fabriques	nombre d'employés
1856	87	1 100
1871	60	813

- Dans l'arrondissement de Toulon :

année	nombre de fabriques	nombre d'employés
1871	63	992
1876	51	622

sources : ADV 16M2

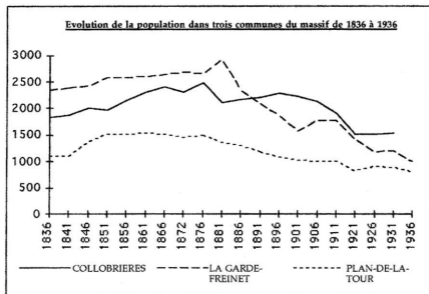
Ces difficultés se prolongeant, la situation démographique se détériore à son tour. L'évolution des communes permienues et littorales est plus mitigée, bien qu'à Pignans et Gonfaron, où l'industrie des bouchons est importante, on assiste à une véritable hémorragie démographique puisqu'entre 1861 et 1886 ces communes vont respectivement perdre 700 et 400 habitants, soit le tiers et le quart de leur population. Mais les centres bouchonniers de l'intérieur sont en général les plus sévèrement touchés par l'exode rural.

Il faut noter que pour l'ensemble des communes de la région, mais plus encore pour ces villages économiquement sinistrés, l'exode rural a été atténué par l'immigration italienne. Sans entrer dans le détail, cette immigration ancienne d'origine essentiellement piémontaise (à tel point que « piémontais » est devenu le terme générique désignant l'ensemble des Italiens) perd progressivement son caractère saisonnier. En effet, le marasme économique qui règne dans les Maures semble encore préférable aux conditions de vie des hautes vallées piémontaises dans lesquelles la surcharge démographique est insoutenable<sup>11</sup>. Entre 1861 et 1896, malgré les naturalisations, le nombre d'étrangers passe à Collobrières de 109 à 505, à la Garde-Freinet de 65 à 227, à Pierrefeu de 27 à 333.<sup>12</sup> Ouvriers agricoles ou manœuvres sur le littoral et dans la dépression permienne, ils sont surtout charbonniers ou bûcherons dans les collines du massif où ils constituent à

11. Anne-Marie FAIDUTTI-RUDOLPH, *L'immigration italienne dans le Sud-Est de la France*, Aix-en-Provence, 1964.

12. ADV, 11 M 2

la fois un facteur de rajeunissement de la population et de concurrentialité pour la filière liège. Arrivés pendant la crise, ils vont profiter du renouveau de l'industrie bouchonnière.



SOURCE : ADV 11 M2.

## II - LES ANNÉES 1880 À 1900 : UN SECOND ÂGE D'OR ÉPHÉMÈRE QUI CONSACRE L'HÉGÉMONIE DES GRANDS CENTRES MAURENQUES.

A) *Une reprise qui s'annonce à la fin des années 1870 et se confirme dans les années 1880.*

A la fin des années 1870 les rapports municipaux témoignent d'une amélioration rapide de la situation. Les grands centres nationaux de consommation (Paris, Lyon, Toulouse, Bordeaux...) relancent la demande en bouchons « limonades » surfins, « ordinaires » pour le vin, et « courts » de seconde qualité, destinés surtout à la bière. Pour satisfaire la demande et pallier la qualité variable du liège des Maures, les fabricants varois font un appel croissant au liège algérien ; ce qui n'empêche pas les cours locaux de regagner en 1877 les niveaux de 1860. Parallèlement, les salaires augmentent puis dépassent ceux du début des années soixante avec des montants quotidiens

A COLLOBRIERES		LES ETAPES DE LA FILIERE	MATIERE	COUTS DE PRODUCTION
PRODUCTION	EFFECTIFS			
environ 60 Millions de bouchons ( soit 2,23 Millions de Francs )		<b>COMMERCIALISATION</b>	25 Kg de bouchons soit 3 000 bouchons	prix de vente 111,55 Francs  Bénéfice du fabricant 12,25 Francs
	200 Pers.	<b>FABRICATION</b>		26,25 Francs
		FINITION (Ponçage et Blanchissement)		
		↑		
		DECOUPAGE et FACONNAGE (Manuels)	75 Kg de déchets	
		↑		
	20 à 30 Pers.	TRI et CLASSEMENT (Par qualités)		5 Francs
		↑		
		RACLAGE DES PLANCHES		
		↑		
		BOUILLAGE (1 heure) puis EMPILEMENT (5 jours)		
		↑		
		<b>ACHAT DE LA MATIERE BRUTE</b>		61,50 Francs (qualité ordinaire)
		↑		
environ 2 000 tonnes	60 à 70 Pers.	<b>RECOLTE</b> (Juillet et Août)	100 Kg de liège brut	6,55 Francs (main d'oeuvre)

SOURCES : Rapport anonyme sur les forêts domaniales du Var.

## LA FILIERE DU LIÈGE DANS LES MAURES EN 1878

de 4 francs. En 1878 le rapport d'un conservateur anonyme des forêts domaniales du Var déclare : « *Cette industrie est une source de prospérité pour la région, car outre le produit très élevé que rapportent à leurs propriétaires les futaies de cette essence, produit qui avec un peuplement très complet d'arbres mûrs pourrait atteindre 300 francs par hectare et par an, la fabrication se fait en grande partie dans le pays et la levée est elle-même une source de bénéfices.* »

Les effectifs s'accroissent à nouveau dans tous les centres et dépassent, parfois de très loin, ceux de la précédente période de prospérité (voir histogrammes). Une seconde « vague du liège » déferle sur les Maures. Entre 1882 et 1884, le nombre d'ouvriers passe par exemple à Saint-Tropez de 140 à 229 et à Cogolin de 140 à 300. En 1882 la préfecture conclut son rapport annuel en ces termes : « *En résumé la situation est bonne. La fabrication des bouchons, une des plus importantes du département, est dans une situation très prospère.* »

#### B) *Les mutations de la filière liège : mécanisation, concentration industrielle et retraction spatiale.*

La décennie 1880 voit se réaliser de profonds changements dans l'industrie du liège, d'abord spatiaux mais surtout structurels.

Facteur du redressement de cette activité dans les Maures après la première crise bouchonnière, la mécanisation de la production va dans un premier temps assurer l'hégémonie des grands centres de l'intérieur du massif, avant d'être reprise à son compte par la concurrence étrangère.

L'apparition des premières machines est signalée à la fin des années 1870 (rapport anonyme cité), sans qu'il soit fait mention de leur origine ou des circuits de diffusion de l'innovation. Les grands centres tels que Collobrières n'en possèdent alors que fort peu malgré leur faible coût (200 à 210 francs) car le travail manuel reste de meilleure qualité et les déchets sont moindres. Pourtant le gain de productivité est considérable. En effet, un ouvrier « à la machine » peut produire en une journée de 12 heures 4 000 bouchons ordinaires, le « mille » ne lui étant payé qu'un franc, tandis que l'ouvrier « à la main » produit seulement 1 500 à 2 000 bouchons surfins, le mille lui étant payé 2 francs ; soit un doublement de la productivité. Mais l'arrivée de machines plus performantes et capables de fabriquer des bouchons surfins fait qu'en 1881, Collobrières, Pierrefeu, et la Garde-Freinet ont presque entièrement mécanisé leur production et le salaire au mille y est tombé à 0,75 franc, provoquant la même année une grève massive qui frôle le luddisme. Ces troubles passagers obligeront le maire de la Garde-

Freinet à prendre publiquement parti pour une mécanisation qui selon lui : « assure la tranquillité du pays et permet seule de répondre à l'augmentation des commandes. »<sup>13</sup>

Un autre changement important s'est produit au cours de cette décennie : l'écart s'est considérablement creusé entre les grands centres de production, principalement situés au cœur du massif, et les centres secondaires de la dépression et du littoral. Après une très forte hausse, Collobrières compte en 1892 plus de 470 ouvriers, la Garde-Freinet 328, et Pierrefeu 240. Ailleurs les effectifs ne dépassent que rarement les 100 personnes et ont considérablement chuté depuis la reprise du début des années 1880. Ainsi Cogolin, grand centre traditionnel de production, est passé entre 1882 et 1892 de 300 à 65 ouvriers.

Quelques facteurs peuvent expliquer cette concentration de l'industrie bouchonnière à l'intérieur des Maures :

- l'adoption précoce et la généralisation rapide de la mécanisation.
- la possession d'importantes ressources de matière première dans un contexte international de renchérissement du liège brut. (voir carte ci-dessous)
- ces villages sont condamnés à la compétitivité par leur isolement géographique, et surtout par l'importance vitale de l'industrie bouchonnière en l'absence de la double alternative que constituent ailleurs le tourisme ou la viticulture, et plus ponctuellement les « cultures nouvelles » horticoles, fruitières ou maraichères.

Ce sont donc ces quelques villages qui ont profité pleinement des dernières années d'embellie en cette fin de siècle, tandis que la plupart des centres secondaires entamaient leur ultime déclin.

Enfin, ce passage rapide à une industrie bouchonnière mécanisée et résolument capitaliste s'est logiquement accompagné d'un phénomène de concentration économique.

Entre 1863 et 1892, le nombre de fabriques dans chacun des principaux centres du massif est divisé par deux tandis que l'effectif moyen par établissement double ou triple. Par exemple, en 1863 Collobrières comptait 25 fabriques occupant un nombre moyen de 14 ouvriers. Trente ans plus tard, il ne reste que 14 établissements mais ils emploient chacun en moyenne 36 personnes.

Au-delà des chiffres, cette concentration a renforcé le pouvoir de quelques grandes familles de fabricants de bouchons. Peu nombreux à profiter de la reprise des années 1880 et 1890, ils vont étendre leur emprise foncière

13. ADV, 4 M 56 et 11 M 2-96

sur les Maures, et surtout leur pouvoir politique et leur influence sociale sur des villages dont ils vont souvent prendre la mairie.

### III) DU DÉCLIN DE LA FIN DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE À LA RUINE DE LA FILIÈRE LIÈGE AU MILIEU DU XX<sup>e</sup> SIÈCLE

*A) A la fin du siècle la menace espagnole se précise et l'horizon s'obscurcit à nouveau.*

En 1894, alors que le nombre de bouchonniers décline rapidement à la Garde-Freinet, le maire fait montre dans son rapport annuel d'un pessimisme de mauvais augure en déclarant : « *L'industrie est condamnée à disparaître si l'établissement d'une voie ferrée n'intervient pas rapidement.* »

Il est vrai que le cœur du massif est isolé entre la ligne littorale du Sud France, qui depuis 1890 met Toulon à trois heures de Saint-Tropez, et la ligne du PLM qui ceinture au nord le massif. Pourtant, ce leitmotiv du handicap ferroviaire, que nous allons retrouver souvent au centre des revendications de la profession, dissimule le véritable problème que constitue la concurrence ibérique et particulièrement espagnole.

En effet, l'Espagne (suivie plus tard par le Portugal) n'a pas tardé à mécaniser son industrie bouchonnaire. La transformation du liège est réalisée principalement en Catalogne par de grandes entreprises familiales qui s'approvisionnent sur place mais importent surtout leur matière première d'Andalousie et d'Estremadure. Elargissant sans cesse ses marchés extérieurs, l'Espagne importe en outre du liège algérien et tunisien afin de compléter sa propre production, dont la qualité est nettement supérieure à celle de la France.

Quant au rétablissement du protectionnisme douanier au début des années 1890, il voit son effet salutaire s'estomper rapidement car il handicape moins les bouchons espagnols pénétrant en France que les bouchons varois entrant sur les marchés nord-européens et américains, ces pays préférant taxer fortement les produits finis et importer du liège brut afin de protéger leur jeune industrie bouchonnaire.

*B) En 1907 éclate la seconde crise bouchonnaire, sur fond de tarification douanière et ferroviaire.*

Le déclin de l'industrie bouchonnaire maurenque intervient dans une conjoncture économique générale dégradée. Les villages de la région, et plus

particulièrement ceux de l'intérieur, sont confrontés durant cette première décennie du XX<sup>e</sup> siècle aux soubresauts commerciaux d'une oléiculture à la santé fragile, et surtout à la crise viticole qui atteint son paroxysme en 1907<sup>14</sup>. D'autre part, même si la sériciculture trouve un second souffle en se reconvertissant dans la production de « graines » de bombyx, cette activité n'en conserve pas moins un caractère d'appoint ; au même titre d'ailleurs qu'une castanéiculture depuis longtemps déclinante et somme toute très localisée. Enfin, la prospérité de l'élevage ovin et l'essor remarquable de la production de bois (le nombre de bûcherons et charbonniers triple à Collobrières entre 1886 et 1911, date à laquelle il occupe près de 120 personnes) ne peuvent offrir, loin s'en faut, d'alternative valable à la suprématie du liège. Quant au tourisme et aux cultures nouvelles qui assurent désormais l'enrichissement du littoral et de la région hyéroise, toute possibilité de développement dans le massif reste inconcevable. On comprend dès lors l'inquiétude grandissante des populations face aux menaces qui pèsent sur une filière fournissant dans certains villages plus de la moitié des emplois directs et faisant vivre au moins une personne par famille, parfois même des familles entières. De fait, effectifs bouchonniers et population communale diminuent à nouveau à partir de 1906.

Face à la vitesse à laquelle se dégrade le commerce des bouchons, les maires de toutes les communes concernées dénoncent en 1907, dans un surprenant élan d'unanimité et de solidarité, la « *crise bouchonnaire* » et adressent chacun au préfet des lettres de doléances strictement identiques<sup>15</sup>. Ils s'y plaignent en particulier de deux handicaps selon eux insurmontables : une tarification ferroviaire prohibitive et un protectionnisme douanier insuffisant.

Sur le premier point, le ministre du commerce tente en 1908 d'obtenir auprès de la compagnie du PLM une réduction tarifaire. Les fabricants varois déplorent en effet de ne pouvoir par exemple affronter loyalement la concurrence espagnole et parisienne sur le marché lucratif des eaux minérales. Une « *grosse* » fabrique de bouchons aurait même quitté le Var pour Fontenay-sous-Bois, en région parisienne, afin de profiter des tarifs ferroviaires plus favorables du liège algérien en provenance du port de Rouen. Mais la compagnie, chiffres à l'appui, dément ces assertions et rappelle la faible présence espagnole sur un marché qui se ventilerait ainsi que l'on peut voir sur le tableau suivant.

14. Yves RINAUDO, *Les vendanges de la République. Les paysans du Var à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle*. Lyon, 1982.

15. ADV, 15 M 7-2.



source	bouchons (en t)	part du Var	part Espagne	autres
Vichy	63	80%	13%	7%
Saint-Yorre	57	80%	13%	7%
Saint-Galmier	70	75%	13%	7%
Sail sur Couzan	24	96%	4%	0%

sources : ADV 15M7-2

Concernant le protectionnisme, les industriels varois obtiennent partiellement gain de cause puisque les tarifs douaniers sont réhaussés mais demeurent toutefois insuffisants. C'est seulement en 1922 que le gouvernement reconnaîtra cette « *injustice des tarifs de 1910* ».

A la veille de la Grande Guerre, le combat pour la survie des bouchonneries varoises se déroule donc essentiellement sur le terrain du protectionnisme, face à un ennemi clairement désigné, et sous la bienveillance de pouvoirs publics soucieux d'apaisement. Or, dès les lendemains de la guerre, l'Etat va peu à peu se départir de son attitude protectrice, ou tout au moins conciliante, pour abandonner la filière liège, aussi bien nationale que varoise, à son triste sort.

C) *Le déclin des centres bouchonniers s'accélère jusqu'à la seconde guerre mondiale.*

Tout au long de la décennie 1920, les élus municipaux ne cesseront de dénoncer l'attitude au mieux passéiste de l'Etat, et ne manqueront de rappeler leur amertume face « *au peu de cas dont font preuve le parlement et le gouvernement de la future ruine du liège français.* »<sup>16</sup>

Bien que les autorités acceptent de renforcer les mesures protectionnistes (coefficients de taxation relevés, surtaxe de 10 à 40 % *ad valorem* et surtaxe de change monétaire), une succession de rapports officiels, où la mauvaise foi le dispute à la clairvoyance, indigne les professionnels du liège : « *L'industrie bouchonnaire est inexistante en France et ne peut subvenir aux besoins de sa consommation nationale* ». Suit un rapport à l'adresse, non plus du ministère de l'industrie, mais à celle du ministère de l'agriculture : « *Les lièges français de France ainsi que les lièges algériens sont impropres à la fabrication des bouchons ; ne peuvent servir à cet usage que les lièges de provenance espagnole et portugaise.* »<sup>17</sup>

16. ADV, 15 M 7-2.

17. ADV, 15 M 7-2.

Décus par ces propos dépourvus d'ambiguïté quant à l'attitude future du gouvernement, certains maires vont jusqu'à dénoncer le sacrifice du liège français sur l'autel des intérêts politiques et commerciaux nationaux. Toujours dans le registre patriotique, le maire de Tanneron, dans le proche massif du même nom, regrette que « *la France victorieuse* » ne puisse défendre par des droits de douane efficaces ses fabriques de bouchons, comme sait le faire « *l'Allemagne vaincue* ». En outre, la disparition de cette activité priverait les populations locales « *d'une source très importante de revenus* ». Car les bouchonneries occupent encore en 1921 plus de deux cent personnes à la Garde-Freinet et à Collobrières, une cinquantaine au Plan-de-la-Tour, plusieurs dizaines dans de nombreux villages des Maures ; et encore les effectifs se sont-ils effondrés entre 1911 et 1921 dans la plupart des centres. Cette crise sans précédent accélère l'exode rural et s'ajoute aux pertes de la guerre dans des communes de l'intérieur du massif qui ont perdu 20% de leur population en une demi-douzaine d'années (voir courbes p. 395).

Pourtant les industriels varois, peut-être abusés par un double langage du gouvernement, tentent de relever le défi et en 1931 le président de la Fédération des Syndicats de l'Industrie du Liège du Sud-Est peut écrire au préfet<sup>18</sup> : « *Ce conseil (du ministère du commerce) a été suivi et toutes les usines sont pourvues de machines à grande production ; matériel coûteux mais les mettant à parité de fini avec celles les mieux organisées de l'Espagne et du Portugal, nos concurrents les plus directs.* »

Mais trois éléments empêchent encore une relance de l'activité. Le premier concerne la baisse de la peseta et le second réside dans l'augmentation des coûts de production en France, due en particulier à des salaires deux fois supérieurs à ceux de l'Espagne. Le troisième élément mérite que l'on s'y attarde car il illustre la domination commerciale de la péninsule ibérique et la position désormais claire du gouvernement.

Profitant d'une puissance financière sans cesse renforcée et de conditions de production très avantageuses, les grands « liègeurs » ibériques vendent aux usines de leur pays une matière première dont le prix est systématiquement aligné chaque automne sous celui des adjudications domaniales d'Afrique du Nord, pourvoyeuses principales des bouchonneries varoises. Les autorités espagnoles prennent en outre la précaution de taxer fortement à l'exportation leur liège « sous-tarifé » afin de ne pas en faire profiter leurs concurrents étrangers. Quant au liège portugais, il est tout simplement interdit d'exportation. Adoptant une attitude opposée, les autorités françaises préférèrent suspendre les adjudications algériennes et tunisiennes plutôt que d'en abaisser les cours.

18. ADV, 15 M 7-2

Dans ces conditions, le contenu des rapports municipaux et syndicaux ne peut que devenir plus amer vis-à-vis d'un gouvernement « grâce » auquel « *des cargos apportent à Rouen, venant d'Espagne et du Portugal, des bouchons qui inondent les marchés parisiens et de province* ». Quant aux industriels varois, ils n'épargnent pas les négociants français qui, refusant la préférence nationale, « *ont ruiné notre industrie* » et contribuent à ce que « *le marché national passe actuellement aux mains des producteurs étrangers.* »<sup>19</sup>

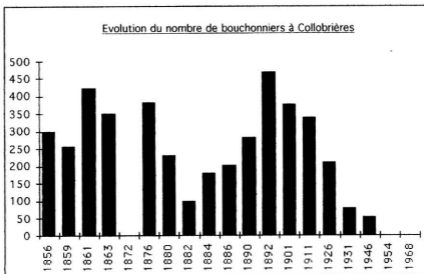
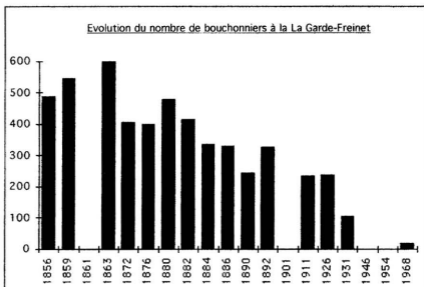
La situation réelle de l'industrie du liège varoise est plus grave que ne le laissent paraître des chiffres à première vue relativement flatteurs. En ces années 1920 les cent cinquante fabriques du département emploient encore près de deux mille personnes (seulement mille personnes environ pour la Corse, les Bouches-du-Rhône et les Alpes-Maritimes réunies). Essentiellement localisées au centre du massif et secondairement dans la dépression périphérique, elles fournissent 40% des bouchons consommés en France. Les Maures, avec 90% des suberaies varoises, constituent de très loin la première région subéricole nationale (voir graphique page 15) ; ses 10 000 tonnes annuelles de liège représentant les trois-quarts de la production française. Poursuivant leur effort, certaines usines se sont reconverties dans la fabrication d'aggloméré, expédié ensuite hors du département et en Amérique du Nord pour y être transformé en linoléum ou en briques isolantes<sup>20</sup>.

En fait, si la fabrication d'aggloméré permet d'utiliser le liège local même incendié, l'ensemble de la filière ne profite que d'une faible plus-value. De plus, les usines varoises doivent importer plus des deux tiers du liège destiné à la fabrication des bouchons surfins, seule activité vraiment rentable. La production locale s'est donc effondrée, et elle est de plus en plus souvent confiée à des équipes de Kabyles. Alors que les fermetures d'usines se multiplient, la crise accentue la concentration de l'industrie bouchonnière dans le centre du massif. Collobrières, Grimaud, la Garde-Freinet, épaulés par Pierrefeu, Gonfaron et le Plan-de-la-Tour produisent les trois-quarts du liège varois. Enfin, les effectifs bouchonniers sont en chute libre. Dans beaucoup de villages les ouvriers ne sont employés que vingt jours par mois, perdant ainsi leurs droits aux prestations sociales, et les élus ne peuvent que constater l'ampleur de la crise : « *A cette lutte épuisante certains renoncent et chaque jour des usines ferment, au grand détriment d'ouvriers qui depuis leur plus jeune âge y trouvaient leur pain quotidien.* »<sup>21</sup>

19. ADV, 15 M 7-2.

20. Armand DUGELAY, « Le Liège dans le département du Var », dans *Revue du Bois*, 1950 n° 12, pages 7 à 15.

21. ADV, 15 M 7-2.



Sans tomber dans un déterminisme subéricole excessif, force est de constater à nouveau la corrélation étroite entre la crise industrielle et la poursuite du déclin démographique. C'est seulement grâce à l'immigration italienne en plein essor dans les années vingt que certains villages de l'intérieur voient cette hémorragie momentanément enrayerée. Succédant aux Piémontais, les bûcherons et charbonniers bergamasques, unanimement reconnus pour leur compétence et leur âpreté à la tâche, se fixent volontiers dans les collines ou au village et ralentissent le vieillissement de la population. Ce déclin démographique des Maures, identique à celui du Haut-Var et des montagnes sèches pré-alpines, est d'autant plus remarquable que les villages situés à la périphérie du massif connaissent alors une croissance soutenue grâce au développement du tourisme et de la viticulture.

En pleine crise économique des années trente, la Fédération des syndicats de l'industrie du liège se lance dans une dernière tentative auprès du gouvernement, forte du soutien unanime de tous les parlementaires du département, sans distinction de parti politique. Il faut noter que ce mouvement syndical est fortement implanté dans les sociétés et les institutions villageoises maurenques. Sur les onze sections syndicales de la fédération varoise, neuf ont pour président un maire ; et parmi ces derniers, cinq sont des fabricants de bouchons qui succèdent souvent dans cette fonction à un confrère ou le précédent.

Imbert, maire de Collobrières, se rend donc en 1935 en tant que vice-président de la Fédération au cabinet du préfet et lui fait part du désespoir de toute une région et d'une profession : « *Nous sommes venus avec quelques uns de nos ouvriers vous prier de bien vouloir confirmer notre détresse auprès du gouvernement, lui indiquant que ceux d'entre-nous qui ont résisté jusqu'à ce jour ne le pourront plus longtemps, et que l'industrie du liège autrefois florissante aura bientôt disparu à l'unique profit de l'étranger.* »<sup>22</sup>

#### IV) L'EXTINCTION DE L'INDUSTRIE DU LIÈGE APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE.

A) *Dans les années 1950 l'industrie varoise du liège ne peut plus surmonter ses handicaps structureaux.*

En 1946, l'industrie du liège sort rapidement du sommeil dans lequel la guerre l'a plongée. Exploitants forestiers, industriels, propriétaires et arti-

22. ADV, 15 M 7-2.

sans-leveurs s'emploient à réparer les dégâts des grands incendies qui ont parcouru les Maures. Dans une ambiance retrouvée, proche de celle de vendanges, des milliers de troncs calcinés sont raclés, fournissant une abondante récolte de « liège noir ». La levée estivale occupe dans le massif 1 500 à 2 000 personnes, production et prix augmentent, mais cette petite « Grande Epoque » présente aujourd'hui encore dans la mémoire des anciens ne va pas durer. Au début des années cinquante les indicateurs économiques de la filière liège sont à nouveau à la baisse.

<i>indicateurs varois</i>	<i>dans les années 1920</i>	<i>dans les années 1950</i>
récolte annuelle moyenne	11 000 t	5 000 t
part de liège bouchonnable	60 %	40 %
nombre d'ouvriers	2 000	950
nombre d'établissements	150	36

Même ainsi diminuée, l'industrie varoise souffre encore dans les années 1950 de surcapacité. Si vingt établissements fonctionnent encore normalement, treize n'occupent que la moitié de leurs ouvriers et seize viennent de fermer laissant 342 bouchonniers attendre des jours meilleurs qui ne reviendront plus.

Les causes inhérentes aux structures de production ne diffèrent guère des périodes précédentes mais elles ont atteint un degré qui condamne tout espoir de reprise :

- la baisse des surfaces exploitables occupées par le chêne liège (25 à 30 000 ha) morcelle l'exploitation, et la comparaison avec les concurrents semble dérisoire (600 000 ha au Portugal, 400 000 ha en Espagne, 200 000 ha en Algérie).

- l'insuffisance des suberaies en peuplement pur et la proportion trop faible de chênes dans les peuplements mélangés (voir carte page 00) s'ajoutent au relief accidenté pour grever les coûts de production.

- 70 % des suberaies appartiennent à une multitude de petits propriétaires. Pressés par la baisse des cours et non soumis au cahier des charges des Eaux et Forêts, ils multiplient les abus dans le levage du liège et négligent l'entretien et la gestion à long terme des suberaies (quatorze ans entre deux levées).

- seules quatre usines sur trente-six peuvent traiter plus de 1 000 tonnes de liège par an, et aucune ne semble posséder les moyens d'une modernisation efficace.

A partir de 1956 les importations de « liège en planches » corse, tunisienne, mais surtout algérienne représentent les deux tiers de la matière première totale des usines varoises et font s'effondrer les cours locaux. Enfin, le coup de grâce est porté en 1961 lorsque la suppression du contingentement d'importations de produits en liège permet à la concurrence portugaise en plein essor d'achever l'industrie française.

### B) Epilogue : les années 1960 et 1970.

Au cours des années soixante la chute se poursuit. Il ne reste en Provence que vingt-quatre établissements. A Collobrières la dernière usine a déjà fermé ses portes. Les bouchonnières ont regagné leur foyer, quelques hommes ont continué à lever le liège en été puis se sont reconvertis dans le bûcheronnage ou l'agriculture, mais beaucoup de familles ont préféré quitter le village. Un microcosme ouvrier, dont l'étude détaillée mériterait un long développement, a disparu. Le tableau suivant illustre ce déclin et la marginalisation de la production française.

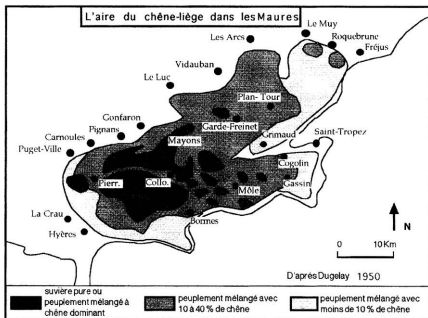
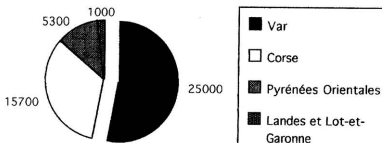
*Evolution de la production de liège brut des principaux pays producteurs  
(en tonnes sauf Italie)*

Pays producteurs	1947	1958	1969	1979	1984
Portugal	150 000	173 000	197 000	121 000	170 000
Espagne	70 000	74 000	65 000	63 000	70 000
Algérie	40 000	45 000	17 500		
Maroc	20 000	34 000	26 000	11 000	15 000
France	12 000	15 000	13 000	5 000	3 000
Tunisie	5 500	6 500	8 500	6 000	8 000

En 1971 le Var ne compte plus que neuf établissements employant 177 personnes dont l'âge moyen dépasse cinquante ans. Le salaire à la journée est remplacé par celui au quintal. Perdant un temps précieux à débroussailler des suberaies en voie d'abandon et à transporter sur leur dos de lourdes charges dans les collines escarpées des Maures, les leveurs kabyles et autochtones finissent d'oublier les précautions élémentaires du démasclage. En 1974, par une journée d'août de douze heures, il faut lever et transporter 300 kg de liège pour gagner 84 francs...<sup>23</sup> En 1982 il ne reste plus qu'une usine obsolète à Gonfaron et toute activité de levage a cessé.

23. E.F. ABRIC, « Evolution de l'industrie du liège en Provence. » dans *Revue forestière française*, 1975 n° 6, pages 453 à 461.

Répartition du chêne-liège en France: superficie des peuplements exploitables (en Ha)





Après une brusque intégration économique au monde industriel, suivie d'une courte période de repliement et d'anonymat, les villages du massif des Maures connaissent depuis une quinzaine d'années un retour à la ruralité ; mais une ruralité « touristique », en marge de l'agitation littorale et de l'intense circulation de la dépression périphérique. Développement des résidences secondaires et du tourisme dominical, rurbanisation plus que renaissance rurale, cette évolution place le massif et ses populations au cœur de nouveaux enjeux économiques et politiques considérables.

C'est ainsi, exemple parmi d'autres, qu'est né puis s'est développé un « mythe moderne du chêne-liège ». Sous le sceau de la lutte contre les incendies, sur le thème porteur d'une résurrection bucolique des activités traditionnelles, mais surtout dans une obsédante ambiance de subventions, des tentatives de relance du liège réapparaissent périodiquement. Si le principe est intrinsèquement louable, la dégradation des suberaies et le contexte économique difficile dans lequel ressurgit ce regret tardif d'une activité disparue hypothèquent des chances de réussite déjà minces.

L'épopée varoise du liège ressemble à d'autres aventures industrielles du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle, passées ou actuelles, qui touchent autant aux hommes qu'aux paysages. Mais alors que l'intégration européenne accentue la menace qui depuis longtemps pèse sur les économies traditionnelles méditerranéennes, il convient d'insister sur la nécessité de conserver certaines activités concourant à la sauvegarde des espaces naturels et des identités régionales.

Jacques DALIGAUX