

## BIBLIOGRAPHIE

Roland CATY et Éliane RICHARD, *Le transport maritime*, Éditions Jeanne Laffitte, Marseille, 2003, 191 pages. (Coll. Le port autonome de Marseille - Histoire des hommes)

Troisième volume de la collection « Le Port Autonome de Marseille - Histoire des hommes », l'ouvrage que nous livrent Roland Caty et Éliane Richard ne veut pas être une nouvelle histoire du port de Marseille ou de la ville. Le titre et le libellé de la collection indiquent bien qu'il s'agit du transport maritime et des hommes qui l'ont lancé et fait vivre. Même si l'appareil portuaire, les trafics ou certains aspects d'urbanisme sont évoqués, ce qui était nécessaire, ces données sont au second plan et ne sont là que pour permettre de mieux comprendre comment des hommes entreprenants et dynamiques ont, au lendemain de l'aventure napoléonienne qui fut une catastrophe pour le port phocéen, fait resurgir un transport maritime et lui ont impulsé un essor qui, avec des adaptations successives, ne cessera deux siècles durant, depuis 1815 jusqu'à nos jours.

On comprend que le Port autonome de Marseille se soit adressé à ces deux historiens, qui ont déjà beaucoup écrit sur Marseille, son port, la ville, le commerce méditerranéen et dont la réputation n'est plus à faire. Cela nous vaut un ouvrage solide, facile à lire, remarquablement illustré. Il ne veut pas être un travail universitaire classique, avec tout un lourd appareil de notes et de références bibliographiques, mais un livre à la fois savant et rédigé pour un vaste public curieux et éclairé. Il ne fait pas double emploi avec les autres grands livres consacrés au port massaliote, depuis la thèse historique de G. Rambert et celle de Ch. Carrière jusqu'aux travaux de M. Roncayolo et aux publications de la Chambre de Commerce, notamment les nombreux volumes de son « Histoire du commerce de Marseille ».

Il faut insister sur l'abondance, la qualité et l'intérêt de l'iconographie. Elle accompagne tout le texte, tirée le plus souvent des archives de la CCI : espaces du port et de la ville à des époques différentes, reproductions de tableaux et d'aquarelles d'artistes provençaux, affiches publicitaires des compagnies de navigation, etc. Sont particulièrement représentés les grands chefs d'entreprise qui ont enrichi le port de Marseille, ce qui permet de connaître les visages et, en même temps, un peu de la per-

sonnalité de ceux qui ont porté haut l'économie de Marseille, les Talabot, Régis, Paquet, Fabre, Daher, Fraissinet, et bien d'autres. Le même soin est apporté à la présentation des bateaux qui ont fait l'orgueil de leurs armateurs : il est agréable et intéressant de suivre leur évolution depuis les voiliers en bois jusqu'aux « ro-ro », porte-conteneurs et supertankers, en passant par les vapeurs en fer et les luxueux paquebots ; ces « images » constituent aussi un véritable enseignement.

Aux dix-neuvième et vingtième siècles, le port de Marseille n'a pas eu la chance des ports européens du Nord de disposer de longs fleuves navigables les menant à des arrière-pays industrialisés et se jetant dans un Atlantique sans cesse plus important, mais il se trouvait sur une Méditerranée moins favorisée qu'elle ne l'avait été dans le passé. Il fallait des hommes à la fois habiles et actifs pour saisir les occasions du moment et créer les nouvelles activités porteuses de richesses et d'emplois, ainsi que pour évoluer avec le temps. Le rôle de ces personnages, dont nous avons déjà cité quelques noms, a été plus essentiel qu'ailleurs et nos deux auteurs s'attachent à bien montrer la place qu'ils ont su prendre ; ils leur avaient d'ailleurs déjà consacré un important travail autrefois. C'est que les Marseillais ont dû faire face à des changements de taille au cours des deux cents dernières années : le progrès scientifique et technologique bouleverse la construction navale et offre des bateaux de plus en plus grands et performants, l'ouverture de Suez présente des perspectives inattendues, la découverte de l'Afrique et les conquêtes coloniales permettent de faire du port « la porte de l'Afrique ». Il n'est pas jusqu'aux bouleversements nés de la Seconde Guerre mondiale et à la mondialisation d'aujourd'hui qui ne modifient radicalement les conditions de la vie portuaire.

Pour que le lecteur s'y reconnaisse, nos auteurs distinguent trois périodes : le *temps des négociants* nous mène de 1815 au milieu du siècle ; le *siècle des armateurs* couvre la très grande époque du Second Empire et de la Troisième République ; l'*ère des transporteurs* débute après le conflit de 1939-45 et n'est pas terminée.

*Le temps des négociants*, qui prolonge après 1815 celui du XVIII<sup>e</sup> siècle, permet aux responsables du moment de remettre en état le port et la flotte de Marseille. Les progrès sont rapides et le trafic croît dans de fortes proportions, mais le Vieux-Port reste le seul plan d'eau portuaire, les voiliers en bois et de dimensions modestes constituant toujours l'essentiel de l'armement et la vapeur y pénètre lentement. Quant aux hommes, ce sont, comme cela nous est bien expliqué, des négociants qui sont en même temps des armateurs à la tête de sociétés modestes, des banquiers, courtiers, assureurs et parfois même des industriels qui travaillent leurs propres produits importés : le temps de la spécialisation des fonctions et de la grande entreprise n'est pas encore venu, mais il doit arriver si le port veut trouver sa place dans le monde moderne du deuxième dix-neuvième siècle.

*Le siècle des armateurs*, qui s'étend des années 1860 aux années 1960, sans que ces dates précises aient une signification rigoureuse, est celui où de grands chefs d'entreprise innovent en se spécialisant dans le seul transport maritime, créant les grandes compagnies de navigation qui vont symboliser Marseille et faire sa grandeur, laissant à d'autres professions les divers métiers que leurs anciens exerçaient parallèlement ; certains armements sont familiaux et l'on retrouvera à leur tête les descendants des créateurs, inaugurant les dynasties de la grande bourgeoisie marseillaise ; nous avons déjà cité quelques noms de ces personnes, que les auteurs présentent soigneusement. En même temps que les lignes commerciales relient le port au Maghreb et à l'Afrique, à l'Extrême-Orient et l'Asie, voire au continent américain, le port se

transforme, s'installant à la Joliette dès la Monarchie de Juillet, puis gagnant progressivement le nord de la rade qu'elle atteint à la fin de la guerre de 1914 (bassin Wilson), pour s'étendre sur les rives de l'Étang de Berre dans l'entre-deux-guerres, avant d'arriver sur le golfe de Fos au cours de la troisième période. Le trafic n'est pas que commercial, il concerne aussi les passagers, que ce soit de simples voyageurs ou des fonctionnaires, des coloniaux, des militaires, ou encore des émigrants. Marseille atteint au plus haut niveau de sa force et de sa richesse.

Mais l'entre-deux-guerres est marqué par un ébranlement de ce système mis en place par les grands armateurs, ébranlement dû à la concurrence internationale et aggravé par la crise de 1930 ; la guerre de 1939 entraîne un fort ralentissement du trafic et la destruction de nombreux équipements portuaires. Il faudra reconstruire après 1945, mais les conditions politiques générales et celles du transport maritime sont déjà bouleversées et le seront plus encore : il faudra s'y adapter, et ce sera une révolution.

*L'ère des transporteurs* n'a que quelques décennies d'âge et se continue, mais on ne reconnaît plus le Marseille du XIX<sup>e</sup> ! La fin de l'Empire colonial, les nouvelles techniques de transport (navires spécialisés et géants, les porte-conteneurs, les navires rouliers), le triomphe de l'avion, les pratiques modernes liées à la mondialisation (les lignes « tour du monde », par exemple) provoquent l'effondrement du « système » tant vanté et les héritiers des grandes sociétés, devenues trop petites, doivent comprendre que celles-ci sont contraintes de s'adapter, accepter leur intégration à des organismes nationaux, voire internationaux, ou disparaître. Ce ne sont plus les vieilles familles marseillaises se retrouvant dans une chambre de commerce qui décident de l'avenir de Marseille, mais les personnes à la tête du « Port Autonome de Marseille », que l'État a créé, les opérateurs des firmes internationales et les hommes du cru qui ont trouvé leur créneau dans les nouvelles données de leur siècle ; il est évident que ce genre d'évolution ne concerne pas que Marseille.

Si le port traditionnel et celui de Berre-Lavéra ont toujours leur place, c'est celui de Fos qui, disposant d'un très grand espace encore incomplètement utilisé, est le grand atout, avec son terminal pétrolier, ses quais à conteneurs, ses autres terminaux spécialisés et les activités industrielles nouvelles (pétroléochimie et acier) ; la voie d'eau rhodanienne est utilisée et le port Édouard Herriot, à Lyon, fait figure d'arrière-port pour Marseille, reléguant une ancienne animosité Marius – M. Brun dans la simple opérétte marseillaise.

Le trafic reste important, avec quelque 95 millions de tonnes et 2 millions de passagers en 2003, dont des croisiéristes de plus en plus nombreux. Certes, le rang de Marseille dans la hiérarchie européenne et mondiale diminue, mais Rotterdam, qui fut longtemps le premier port de la planète, est détrôné depuis peu. Dans la compétition mondiale effrénée du XXI<sup>e</sup> siècle, avec l'explosion des économies chinoise et indienne notamment, la place de Marseille dans les chiffres ne peut que reculer, mais cela n'a pas de signification ; il suffit que le port s'adapte intelligemment aux réalités changeantes du moment et que la ville développe son autre chance avec Euroméditerranée.

Il convient de lire le très bon ouvrage de Roland Caty et Éliane Richard. À l'agrément que l'on en éprouvera, s'ajoutera le plaisir d'apprendre, plaisir qui viendra des remarques et réflexions qui seront suggérées ou que l'on se fera soi-même.

Michel VOVELLE, *Les folies d'Aix ou la fin d'un monde*, Pantin, Le temps des cerises, 2003, 286 p.

Michel Vovelle n'a eu de cesse d'écrire avec prédilection sur Aix, ville qui lui est chère. Ce maître de l'histoire sérielle a souvent trouvé un évident plaisir dans la biographie et le portrait. Il a su y imposer cette exigence méthodologique qui oblige à replacer les stratégies individuelles dans le contexte social qui les sous-tend et aussi dans l'imaginaire collectif qui les meut. Michel Vovelle aurait pu se contenter de rassembler en recueil les articles qu'il avait déjà consacrés, au cours de sa carrière, à des Aixois du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il nous offre ici bien davantage : un portrait incisif de la société aixoise des temps de Louis XV et Louis XVI à travers le parcours de quelques-uns de ses membres atypiques, « quatre larrons » en rupture de classe qui tentent de se faire une autre place dans la société que celle où les a mis leur naissance : Joseph Sec, Desorgues père, le président de Gueidan et le marquis d'Argens. À l'articulation des itinéraires personnels et de la vie collective se révèlent les mutations sourdes d'une « ville immobile » qui ne l'est qu'en apparence. Ainsi relus à travers le prisme de l'histoire sociale et des représentations d'un imaginaire urbain, les biographies de ces personnalités hors du commun cessent de relever des catégories de l'anecdotique ou du pittoresque où les avait enfermées une érudition myope pour devenir autant de traits significatifs de « mutations silencieuses ». Leurs apparentes « folies » s'avèrent annonciatrices de la « fin d'un monde », celui de cette société de l'Ancien Régime finissant, « cloisonnée et hiérarchisée, dont Aix présente le reflet presque caricatural », devenue incapable d'intégrer vraiment les promotions individuelles opiniâtrement conduites de cet « artisan inspiré » qu'est Joseph Sec, des deux générations de Desorgues père et fils rassembleurs de terres, ou du président de Gueidan, qui s'invente vainement des ancêtres, de même qu'elle ne saura admettre l'œuvre du marquis d'Argens et moins encore celle de Desorgues fils, ce « bohème vagabond » qui fera passer son patronyme à la postérité en devenant l'auteur de *Hymne à l'être suprême*. L'aristocratie aixoise avait pourtant su se résigner un siècle auparavant à l'ascension rapide du « Crésus aixois », Pierre Maurel « de Pontevès » qui comme Joseph Sec et Pierre de Gueidan avait traduit sa « folie » dans la pierre sculptée – celle des atlantes de son hôtel du cours et non des tombeaux. Il est vrai que nombre de ses membres savaient encore alors à quel point leur noblesse était usurpée.

Michel Vovelle ouvre son étude sur « la crise d'une représentation : les jeux de la Fête-Dieu ». Il montre l'apogée de 1700 à 1750 de cette fête à la scénographie très élaborée ; puis dans la seconde moitié du siècle l'usure de son rituel, la fin d'un unanimité urbain, la désertion des élites, les débats sur le sens d'une manifestation publique qui échoue alors à devenir – ou peut-être à rester – un élément de l'identité de la ville. L'ouvrage s'achève sur les symboles annonciateurs de « la fin du jeu ». La destruction du palais comtal, ce rêve d'embellissement et de modernisation du paysage urbain qui conduit à la démolition consternante de l'édifice et de ses tours romaines, suivie du « demi-échec » de Ledoux puis de la fin d'un élément essentiel du prestige d'Aix, le parlement. Enfin les morts violentes du président d'Albertas et de son assassin, Anicet Martel, le dernier roué aixois, et celle de Pascalis. La conclusion souligne par-delà les traits communs et les similitudes de ces « trajectoires qui ne se croisent pas » le dérèglement d'une société d'ordres proche de sa fin.

Ce beau livre qui abonde en bonheurs d'écriture est nourri de considérables recherches en archives et d'une exceptionnelle connaissance du XVIII<sup>e</sup> siècle provençal. La composition de sa couverture est une œuvre originale et inattendue de l'auteur. Il est publié par une jeune maison de la région parisienne à laquelle on pardonne aisément quelques coquilles initiales malencontreuses, tant on la félicite d'avoir édité cet âpre et passionnant récit qui élucide définitivement le basculement de la ville qui avait été un siècle auparavant celle de Peiresec, Daret, Pavillon ou du père Yvan et qui ne sera plus, deux générations plus tard, que le Plassans étriqué et hargneux des Rougon-Macquard.

Régis BERTRAND

\*  
\* \*

Marie-Hélène FROESCHLÉ-CHOPARD dir., *Dieu et les hommes en pays de Haute-Siagne. Le patrimoine religieux de Cabris, Escragnolles, Peymeinade, Saint-Cézaire, Saint-Vallier, Spéracèdes, Le Tignet*, Nice, Serre éditeur, 2004, 188 p.

Plusieurs associations patrimoniales locales ont réalisé ces derniers temps sous diverses formes des inventaires du patrimoine religieux de leur ressort. Celui publié dans cet ouvrage est à bien des égards exemplaire : réalisé dans le cadre de l'Association « Histoire et culture en Pays de Haute-Siagne », il a été très largement rédigé par Marie-Hélène Froeschlé-Chopard, qui fait depuis longtemps bénéficier de ses recherches d'archives et sur le terrain ce petit pays autrefois pauvre, durement atteint par les calamités de la fin du Moyen âge, et aussi par l'exode rural des temps contemporains avant de connaître les mutations démographique de l'arrière-pays de la côte d'Azur dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. Luc Thévenon nuance cependant l'impression que donnent des œuvres picturales souvent modestes en montrant qu'elles peuvent dériver d'œuvres célèbres de grands peintres, réinterprétées par des peintres locaux, sans doute par l'intermédiaire de gravures. Les églises paroissiales, les chapelles, croix et oratoires de chaque commune font l'objet d'un historique suivi d'un inventaire architectural et patrimonial détaillé. L'un des grands mérites de ce livre est de mettre en rapport le mobilier ancien parvenu jusqu'à nous avec les visites pastorales des évêques d'Ancien Régime qui le signalent et parfois en commentent des éléments. L'iconographie peinte et sculptée est longuement et excellemment expliquée. La provenance des statues d'édition du XIX<sup>e</sup> siècle aurait pu mériter en revanche davantage d'attention. Cet art « saint-sulpicien » – terme d'ailleurs plutôt impropre – n'est pas toujours « industriel » ; certaines de ses pièces peuvent être uniques (en particulier lorsqu'elles sont en carton romain) ou de faibles séries et leur origine peut être largement étrangère à la région, indice d'une considérable circulation de ces productions. À ce détail près, cet ouvrage très soigné, dont les clichés sont systématiquement mis en regard du texte qui les explique, devrait servir de modèle à nombre d'autres travaux historiques de ce type à travers la Provence.

Régis BERTRAND

*Histoire & sociétés rurales. Premières tables décennales, 1994-2003*, n° 1-20, Caen, Association d'histoire des sociétés rurales, (supplément à l'année 2004 de la revue), 175 p.

Cet élégant volume relié constitue une publication absolument exemplaire, dont on rêve que chaque revue soit dotée. Par les huit tables et six *indices* qu'il renferme, qui sont le reflet de la richesse et la variété des problématiques et des thématiques abordées par cette revue à comité de lecture de l'université de Caen qui a rapidement trouvé une audience internationale. Par l'analyse statistique et cartographique de son contenu, de ses collaborateurs, de sa diffusion, qui est proposée en introduction par son fondateur et directeur, Jean-Marc Moriceau.

La figure 2 qui prend en compte les « espaces et échelles d'analyse » des articles et des publications de sources révèle que la Provence y occupe une place qui n'est nullement négligeable avec 6,8 % des articles concernant la France. Elle se situe sans surprise loin derrière les régions dont les universités ont une grande tradition d'histoire agraire, la Bourgogne (24,7 %), l'île de France (12,3 %) et la Normandie (11 %), mais à égalité avec les Pays de la Loire et Midi-Pyrénées et elle précède même le Languedoc (5,5 %). Certes, l'échantillon est assez réduit et ce bon résultat est obtenu par trois auteurs et quatre articles, ceux de M. Ferrières sur les statuts de Gigondas (n° 16), celui de Ph. Leveau sur les moulins de Barbegal (n° 6) et ceux de G. Pichard, « L'espace absorbé par l'économie... », (n° 16) et « Terroirs et paysages provençaux au XVIII<sup>e</sup> siècle » (n° 17). La thèse de G. Pichard, signalée en son temps dans *Provence Historique* (t. L, fasc. 199), a fait l'objet d'un compte rendu, ainsi que celle d'Éric Gili, « Familles et patrimoines à Saint-Martin-de-Vésubie (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> s.) », université de Nice, 2003 (n° 19). Ce beau travail vient opportunément rappeler aux étudiants et érudits que nombre d'articles de référence sur notre région sont publiés dans des revues nationales de spécialistes, qui offrent de surcroît cette ouverture contextualisante et comparative à d'autres espaces et d'autres approches sans laquelle la recherche locale n'est que vaine curiosité campaniliste.

Régis BERTRAND



Thierry PECOUT, *Raymond Bérenger V. L'invention de la Provence*, Paris, Perrin, 2004, 392 p.

Il n'existait jusqu'ici aucune biographie du dernier comte catalan de Provence. Le dernier exposé synthétique sur son règne, fourni par les contributions de V.-L. Bourrilly et R. Busquet à l'encyclopédie départementale *Les Bouches-du-Rhône*, remonte à 1924. La lecture de ces deux articles demeure indispensable, mais de nombreux travaux et plusieurs publications de sources ont enrichi nos connaissances, surtout dans les trente dernières années (la riche bibliographie de l'ouvrage en témoigne). En outre, l'article de Bourrilly privilégiait une approche très provençalo-provençale de l'histoire politique du comté sous ce règne. Dans ce domaine aussi de nombreux travaux ont apporté récemment de nouveaux éclairages sur les pays en relation avec

la Provence en ce début du XIII<sup>e</sup> siècle. Le temps était donc venu d'une nouvelle vue d'ensemble et d'un élargissement de la perspective. Thierry Pécout s'y emploie avec bonheur.

L'auteur situe fort bien Raymond Bérenger V sur l'échiquier des puissances politiques de son temps. On peut toutefois nuancer son propos. Même si le retour du jeune prince arraché à son exil aragonais marque une rupture et s'il n'est pas faux d'affirmer que ce règne « marque la fin de l'influence catalane et aragonaise en Provence », la Catalogne reste un des horizons de la politique du comte. En témoignent l'héraldique, telle qu'elle s'inscrit sur son sceau équestre, le nom de Barcelone (Barcelonnette est une forme récente) donné à la ville qu'il fonde dans les Alpes du sud, les relations avec Jacques I d'Aragon qu'il choisit comme héritier substitué dans son testament, les solidarités familiales et notamment le mariage de sa sœur avec Guillaume de Montcada, ainsi que la composition de l'entourage. Il est peut-être exagéré de parler d'une « dynamique alpine » dans la politique de ce premier comte de Provence et de Forcalquier. Son action prolonge la volonté d'affirmation du pouvoir comtal dans les Alpes du sud de ses prédécesseurs immédiats, une stratégie qu'illustrent l'appui donné aux consulats alpins, trop brièvement évoqué, et la fondation de Barcelonnette. L'auteur analyse avec pertinence les enjeux et la portée de l'alliance matrimoniale conclue avec la maison de Savoie, ce mariage du comte avec Béatrice « motivé sans doute par des considérations très locales » qui « a fini par inscrire la Provence dans la grande politique européenne ». On retrouve cette ombre portée de la Savoie dans la fine étude qui est proposée des mariages des « quatre reines » sagement relativisés.

Les travaux classiques sur le renforcement de l'autorité comtale sont rajeunis par l'introduction de nouveaux points de vue qui intègrent à une étude jusqu'ici strictement institutionnelle l'apport des poésies des troubadours, à la suite de Martin Aurell, et les résultats des enquêtes menées sur l'entourage comtal. Il faut regretter toutefois que le chapitre intitulé « Le législateur » soit aussi rapide sur le contenu des statuts.

L'auteur a le souci de ne pas se limiter à l'histoire événementielle et politique et brosse en toile de fond de sa biographie un ample tableau de l'économie et de la société au temps de Raymond Bérenger V, fournissant ainsi une bonne synthèse des acquis des travaux et des résultats des fouilles menées depuis une quarantaine d'années.

Raymond Bérenger V, à l'inverse du roi René et de la reine Jeanne, a laissé peu de traces dans le légendaire historique provençal. Dans les pages bien venues qu'il consacre en introduction à cet aspect de son sujet, l'auteur omet le roman de M. Rey Dusseuil, *La confrérie du Saint-Esprit* paru en 1829. Mistral ne l'a pas mis en scène, mais il le qualifie de « le Grand » dans le bréviaire d'histoire provençale qui figure en tête des livraisons de l'Almanach provençal.

Ce bon livre aurait mérité une autre illustration de couverture que cette « création graphique » qui n'évoque en rien la Provence du XIII<sup>e</sup> siècle. Le sceau équestre de Raymond Bérenger V était-il trop austère ?

Noël COULET

COLLOMP Alain éd., *Un instituteur provençal dans la Grande Guerre: Marie-Auguste Colomp. Lettres à Léontine 1914-1918*, Forcalquier, Les Alpes de Lumière, Les Cahiers de Haute-Provence 3, 2004, 256 p.

La redécouverte de la Grande Guerre, initiée par une historiographie dynamique voici une quinzaine d'années, autour de l'Historial de Péronne, n'en finit pas de diffuser ses effets. Elle nous vaut l'édition de nombreuses correspondances qui sont autant de témoignages tant sur la mentalité des combattants que sur la vie, quotidienne ou privée, des familles de ce temps. Les lettres de son grand-père qu'Alain Collomp, bien connu pour ses travaux bas-alpins, fait découvrir dans cette édition soignée comme toujours avec Les Alpes de Lumière, remarquablement illustrée et parfaitement annotée, ne dérogent pas à cette règle. Son grand-père a 43 ans. Instituteur à Montagnac (Alpes-de-Haute-Provence), il est mobilisé comme territorial dès le 2 août 1914. Il va rester sous les drapeaux jusqu'en octobre 1917. Il faut beaucoup de temps avant qu'il ne commence à se plaindre moins d'une guerre dont il évoque peu le déroulement, que d'une situation qui commence à lui peser. Mais le consentement dont il fait preuve, fondé sur un profond patriotisme, explique cette attitude, par ailleurs courante. Caserné d'abord à Aix et dans les environs, il part avec satisfaction sur le front. En dépit de son âge et de son statut, la « vie primitive » des tranchées ne lui est pas épargnée, d'abord dans l'Argonne, puis lors de l'offensive de Champagne en 1915. Il note sur son carnet ses impressions, ou en fait part à sa femme, institutrice au village dont elle assure désormais également le secrétariat de mairie à la place de son mari. Mais ce dont il parle en particulier dans les 180 lettres qu'il lui écrit et dont les extraits composent l'essentiel de ce recueil, c'est outre de sa vie quotidienne, de sa découverte des autres. Curieux de tout, aimant décrire ce qu'il voit il s'étonne devant les soldats coloniaux qu'il décrit avec les stéréotypes communs. Il découvre entre Grans et Pélissanne une Provence inconnue, plate, battue par le mistral, où les champs sont protégés par des haies de cyprès, une Provence prospère aussi avec ses oliviers et ses belles constructions de pierres. Il profite de son temps de repos à l'arrière pour observer le village lorrain où il réside, est intrigué par les façons de vivre, qu'il trouve archaïques, tout en reconnaissant une avance sur le plan du machinisme agricole. Il constate l'antigermanisme profond de ces populations (« Tandis que chez nous, on souhaite la fin de la guerre, ici on veut la victoire à tout prix »). Bien entendu, la Provence et Montagnac lui manquent. Content de pouvoir parler « patois » à la caserne au début, il « se languit » lorsqu'il est affecté à la surveillance des gares à la fin de 1915 car il n'entend plus parler provençal. Le témoignage vaut par là. Moins sur ce qu'il nous dit de la guerre que sur ce qu'il nous apprend d'un instituteur de Provence au début du siècle.

Jean-Marie GUILLOIN