BULLETIN
DES AMIS DU VIEIL ARLES

POUR LA PROTECTION DE SON PATRIMOINE HISTORIQUE ET ESTHÉTIQUE
Siège social : place du Sauvage — 13200 ARLES

N°76 Septembre 1991

LA RENTRÉE
DES ATELIERS P.L.M. D'ARLES

SOMMAIRE

Éditorial
Par Henri CÉRÉSOLA .....page 1

Les ateliers du chemin de fer .....page 6

Adam de Craponne
Par Jean SERVONAT .....page 13

Curiosités dans les registres de l'état civil
Par D. RAINAUD — J. VIVIAN .....page 23

Promenade en pays d'Arles et Camargue
d'un étudiant bâlois en 1596
Par J.C. DUFAU .....page 26

COTISATIONS :

Chèque de 80 Frs et 100 Frs pour les abonnements hors de France, à envoyer aux A.V.A. Boîte Postale 30, 13633 Arles Cedex. Ne pas oublier de mentionner votre numéro d'adhérent au dos du chèque, C.C.P. 4439.15 Marseille.

PERMANENCES :

Le samedi de 14 h à 16 h au siège, 20 place du Sauvage.
1er et 3e jeudi à 18 heures : cours de paléographie.

CORRESPONDANCE :

Toute la correspondance est à adresser à la
B.P. 30, 13633 ARLES Cedex.
Téléphone : 90 96 62 41 avec message enregistré sur répondeur concernant le programme des activités en cours.

ÉDITORIAL

L'été a été chaud et j'espère, au moment où j'écris ces lignes, que vous avez passé quelques bons jours de repos.

Chaud aussi ce troisième trimestre pour les A.V.A. où notre société ne s'est pas mise en veilleuse avec certains dossiers où nous nous impliquons et d'autres qui font l'objet d'une surveillance attentive ; en conséquence, cet éditorial un peu plus long que d'habitude pour vous expliquer nos positions.

Satisfaction tout d'abord d'avoir constaté que la campagne que nous menons contre le figuier de nos monuments vient de porter... ses fruits ! et faire l'objet d'une mesure d'éradication par décision de nos élus (50 000 Francs votés en juin ; nous avons demandé à monsieur MENI de nous tenir au courant des travaux).

Satisfaction aussi concernant les Hercules de la Montagne des Cordes ; ils nous ont quittés si rapidement et avec un tel regret qu'ils ont laissé leurs pieds nus sur les piliers, libérant enfin l'horizon tel qu'il aurait dû toujours rester.

Satisfaction encore d'avoir reçu des réponses apaisantes au sujet de la rénovation effectuée dans l'école maternelle du cloître ou ancien palais de l'archevêché.

Satisfaction enfin d'avoir pu remettre à monsieur le sénateur-maire un dossier argumenté et complet (en collaboration avec les petits LIONS de P. PETRINI) concernant la chapelle de l'Agenouillade ; la décision est entre les mains des parties concernées maintenant.

Trois problèmes cependant nous préoccupent ces derniers temps :

— le premier concerne à nouveau les couleurs dont sont affublés nos immeubles ; des paroles rassurantes nous avaient été données, en commission d'urbanisme, au sujet de leur palette qui devait revenir à des tons plus neutres, moins contrastés avec un

éventail visuel moins ouvert. Les volets vert clair de notre collège Frédéric Mistral semblent ne pas faire l'unanimité des Arlésiens, surtout des anciens de ce témoin de notre jeunesse ; façade ocre, oui, mais faudra-t-il chaque fois être angoissé par les rénovations pourtant nécessaires ? Nous posons la question !

— le second concerne nos Alyscamps ; Arles, appréhendée de l'extérieur ou à travers la presse et les guides voit ce nom magique de Champs-Élysées (ainsi que nos arènes, nous en parlerons plus loin) revenir dans la bouche ou sous la plume de la majorité bien avant les noms de CONSTANTIN, VAN GOGH, de Frédéric MISTRAL ou de Christian LACROIX nonobstant leurs célébrités respectives. Ces Alyscamps, immortalisés par les Romains, par Gervais de TILBURY, par Dante ALIGHIERI et Frédéric MISTRAL posent peu à peu un problème permanent d'entretien, de sécurité même, à l'heure ou l'on va ouvrir au public la perle romane qu'est SAINT HONORAT. Cette promenade romantique (qui depuis des siècles a toujours été proche de l'abandon) laisse songeur et étonné le visiteur qui pensait trouver là le respect, la propreté et la mise en valeur rudimentaire et sévère que mérite cette allée unique de sarcophages.

Nous avons écrit à monsieur ROMAC de la mairie, mais nous pensons que c'est une actualité qui concerne toutes les parties intéressées et ne peut attendre la réalisation de projets circum-voisins pour être mise en œuvre.

— le troisième problème concerne nos célèbres arènes. Les lecteurs et les Arlésiens sont conscients de la valeur que ce monument représente pour notre Provence ; mais pour la France ou l'Europe en est-il pareillement ?

En effet à Élancourt dans les Yvelines, un site de vingt hectares vient de s'ouvrir le 25 mai dernier représentant la géographie de la FRANCE avec 150 maquettes au 1/30° (excusez du peu !) ou sites de l'hexagone. Au gré de sa balade, le promeneur parcourra la France à pas de géants pour y découvrir entre autres... nos arènes ! Quoi de mieux en effet pour faire comprendre à tous les différences entre les constructions représentées et faire ressortir en même temps la richesse exceptionnelle de notre patrimoine. Belle maquette certainement... mais aux multiples problèmes concrets concernant notre colosse romain qu'il est bon et qu'il y a lieu d'évoquer en cet été 1991.

Nos remarques sur l'état monumental, les tubes de

"couleur gris douanier rouillée", les espaces libres ou mal occupés entre les 60 arches, la végétation sauvage, etc. semblent trouver de l'écho petit à petit ; nous serions heureux de savoir que nous ayons pu favoriser cette prise de conscience de la part des responsables.

Juin a donc été l'occasion et le plaisir de faire deux rencontres concernant nos arènes.

Tout d'abord nous avons accueilli en notre siège monsieur le sénateur-maire et monsieur FRANKUM, adjoint à la Culture pour une réunion désormais traditionnelle et annuelle. Je ne pense pas trahir un secret en révélant que notre premier magistrat vient d'être chargé par le Sénat, de la présidence de la commission du patrimoine français qui travaille avec son homologue de l'Assemblée nationale, en relation étroite avec monsieur Jack LANG et ses services. C'est donc un poste clé pour tous ceux qui s'intéressent au passé français architectural.

Il semble en effet qu'il y aurait (conditionnel) une volonté (à l'instar de ce qui s'est passé lorsque Prosper MÉRIMÉE au siècle dernier avait été le pionnier de la protection des monuments historiques) de créer une loi programme (comme celle de Louis Philippe du 2 mars 1847) qui s'intéresserait donc sur le plan national, décisionnel et pécuniaire aux joyaux reconnus alors d'utilité publique (en particulier ceux faisant partie de ce pays miniature français d'Élancourt).

Des crédits majeurs pourraient donc être alloués et répartis entre les monuments du XIXe... (qui semblent avoir la faveur du ministère) et les incontournables comme nos arènes. Vœux pieux ? réalité ? volonté affirmée ? nous restons à l'écoute mais sommes inquiets car les années qui passent n'arrangent pas la pierre séculaire ; cela à été l'objet de ce deuxième contact important avec messieurs Hubert YONNET et Bernard QUILICI que vous connaissez bien.

Pour ces responsables, la mise hors d'eau s'impose maintenant sans détours ; la pluie sur les gradins inonde les torils le lendemain ; la pierre s'effrite et se casse par endroit ; ces tubes (dont la partie démontable va être enlevée à notre demande vers le 20 octobre – promesse faite – pour voir à nouveau les inscriptions romaines) sont tout de même inesthétiques et n'assurent pas en certains endroits (réclamations) une vue que l'on serait en droit d'attendre pour les spectacles, compte tenu du niveau de la piste actuelle bien qu'elle ait été refaite.

Ces arènes sont rarement pleines à craquer et ne pourrait-on pas proposer de meilleures places quelquefois, moins dangereuses aussi ?

Messieurs Hubert YONNET et Bernard QUILICI sont des passionnés de nos arènes, nous les comprenons ! Grand est leur désir d'apporter des améliorations tangibles :

— surélever la piste de 2,50 m pour la remettre ainsi à l'origine romaine est un rêve qui n'est pas inaccessible ; cela serait nécessaire aussi pour dégager les substructures, apportant un plus aux visiteurs qui aimeraient y faire un circuit archéologique et historique ; ce qui permettrait ensuite d'enlever les tubes des premiers rangs et d'apporter une vision exceptionnelle et retrouvée sur la majorité des gradins en pierre.

Ces mêmes gradins qui ont fait l'objet d'une étude poussée par monsieur DUFOIX, architecte en chef des monuments historiques avec reconstitution éphémère de la 45e travée (éléments en polystyrène) et dont je cite les lignes : "il conviendra pour l'an 2000 de s'interroger sur la suppression des gradins métalliques qui défigurent le monument et d'envisager des reconstructions partielles en maçonnerie harmonieusement intégrées à l'ensemble."

Les avis sont unanimes, le péril hydrique se précise (même si l'architecte QUESTEL l'avait déjà dénoncé vers 1845) ; une réunion avec tous les intervenants devrait être envisagée pour hâter la décision en ce dernier trimestre 1991 ; nous soutiendrons aux A.V.A. toute initiative même... sponsorisée ! pour notre monument inestimable, le premier classé en 1840 en ARLES, ne l'oublions pas.

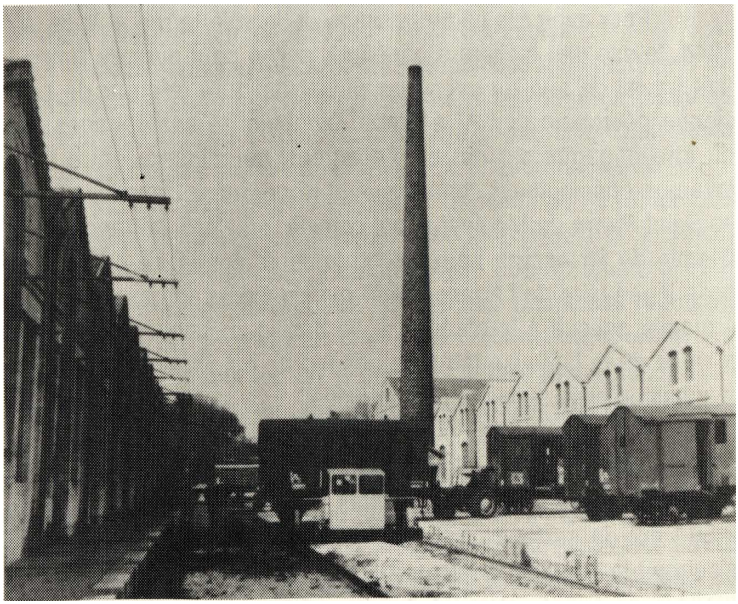
En attendant, une idée semble faire son chemin et serait facilement réalisable dès maintenant ; cela consisterait à enlever les grilles du pourtour des arches, les reporter moins visibles en arrière et offrir ainsi un lieu de promenade à tous, éclairé et bien sûr entretenu, il va sans dire, au point de vue propreté. Assainir et nettoyer le pourtour du monument afin qu'il ne soit plus considéré comme un lieu d'aisance pour bipèdes et quadrupèdes ! (Nous sommes confiants en nos Arlésiens du respect de ce périmètre). Enlever enfin la plupart des guichets côté nord et déblayer les voûtes, galeries et vomitoires, des constructions en vieux bois devenues inutiles et vermoulues. Cela permettrait de faire prendre

encore mieux conscience du respect et des obligations que nous devons aux arènes d'Arles.

Voici donc ce dossier, insuffisamment documenté peut-être, mais présenté ; nous sommes à votre disposition, prêts pour accueillir tout avis que vous voudrez bien nous adresser.

Dans l'attente de vous retrouver nombreux au cours des prochaines rencontres et conférences, ayez une petite pensée pour... votre cotisation 1991 qui assure la pérennité de notre société et de nos quatre bulletins annuels à l'image de celui-ci où vous apprécierez, entre autres, le travail et la documentation remarquable sur l'atelier PLM d'Arles, réalisés par mademoiselle CORDERO.

Henri CÉRÉSOLA



Derrière cheminée — Stockage fuel

LES ATELIERS DU CHEMIN DE FER

Quel véritable Arlésien, passant aujourd'hui le pont des Flâneurs, ne s'est laissé aller à rêver, avec une grande nostalgie, à l'animation de ce quartier du Mouleyrès, au temps où la sirène rythmait les entrées et les sorties d'un personnel nombreux à travers la porte monumentale surmontée de la pendule, toujours présente, mais désormais figée dans l'immobilité.

Cette entreprise qui a marqué pendant plus d'un siècle l'économie et la vie arlésienne ne mérite-t-elle pas qu'on se penche aujourd'hui sur l'histoire de ce qui, dans le souvenir des générations présentes et futures, restera peut-être gravé sous le vocable des "ateliers du PLM", localement prononcé "pélème".

Pour avoir été lié au passage de la voie ferrée à Arles, en 1844, le site des ateliers a bénéficié, si l'on peut dire, de l'important travail de fouilles qui a gravement défiguré le cœur de l'ancienne nécropole des Alyscamps. Combien de sarcophages ont dû être dégagés sur cet emplacement, qui s'insère entre trois joyaux archéologiques, heureusement épargnés. L'ancienne église Saint-Pierre du Mouleyrès qui domine, au nord, la tranchée du chemin de fer encore hérissée de tombes témoin. La petite chapelle légendaire de l'Agenouillade qui symbolise le passage de la romanité antique à la chrétienté. La basilique Saint-Honorat, surmontée de la fameuse lanterne des morts, qui limite désormais la magnifique allée si prisée des touristes.

Ces trois points constituent les sommets d'un triangle, au milieu duquel ont été implantées les vastes installations de l'atelier général et d'un dépôt des machines. Un ensemble bien étudié de 2 500 m^2 de surfaces couvertes, limité par un mur d'enceinte, s'ouvrant sur l'actuel boulevard Victor Hugo, et comprenant deux ateliers de construction et de réparation des machines et des

wagons, un atelier des voitures, un dépôt avec rotonde et remise, un magasin général. C'est un véritable petit monde à part où travaillent, suivant les époques, de 1 200 à 2 000 employés.

L'histoire de ces ateliers, qui a été naturellement influencée par l'évolution technique et par les modifications de structure des chemins de fer, est étroitement mêlée aux évènements qui ont marqué, pendant plus d'un siècle, la vie de notre cité. C'est donc en nous arrêtant aux dates les plus marquantes, aux différentes époques, que nous nous proposons d'étudier la place de cette importante entreprise dans la ville d'Arles.

Le démarrage, au milieu du siècle dernier, est salué comme une chance pour l'économie arlésienne, dans la mesure où les ateliers du Mouleyrès prennent le relais des activités fluviales déclinantes du quartier de la Roquette. Recrutement local, formation, appel de main-d'œuvre spécialisée, ne manquent pas de secouer cette commune paisible de 20 000 habitants, et de créer quelques problèmes spécifiques, ne serait-ce qu'en matière d'éclairage ou d'alimentation en eau.

L'eau, puisée dans le Rhône, contient de 3 à 6 grammes de boue par litre. Après filtrage et stérilisation, elle suffisait à peine à satisfaire les besoins de 6 700 abonnés. Or le fonctionnement des seuls ateliers provoque une consommation supplémentaire de 1.000 m^3, sur les 9.000 m^3 alors disponibles.

L'éclairage par becs de gaz Auer pose un problème du même ordre, sans satisfaire pleinement les besoins jusqu'au moment où, en 1897, l'électricité pourra prendre le relais dans tous les parcs, les ateliers des roues et la chaudronnerie de fer.

Mais le choc le plus inquiétant est celui de 1848, lorsque l'onde de la révolution parisienne s'étendant jusqu'à la province, les ouvriers arlésiens se présentent à la sous-préfecture pour réclamer "du travail ou du pain !". L'ingénieur Desplaces repousse la demande du sous-préfet Gleyse-Crivelli de transformer les chantiers de chemin de fer en ateliers nationaux. L'occupation militaire des ateliers, en juin 1850, ne manque pas de soulever l'émotion dans la ville.

Au début du Second Empire, le chemin de fer connaît un regain d'intérêt. À l'époque où les progrès techniques permettent à l'ingénieur anglais Crampton de mettre au point une locomotive à vapeur qui roule à 100 km à l'heure, et que l'on qualifie de "lévrier du rail", les compagnies de chemin de fer qui se

répartissent les secteurs du trajet Paris – Lyon – Marseille fusionnent, et le sigle PLM est créé en 1859.

Ces progrès apparents ne sont pas exempts de menaces sur le plan local, et le maire d'Arles, le baron de Chartrouse, s'inquiète des rumeurs d'un transfert possible des ateliers d'Arles sur un autre point de la ligne. Les mises en garde sur la ruine probable qui en résulterait pour la cité qui avait si bien accueilli la voie ferrée naissante paraissaient fondées puisque, de 1864 à 1865, les ateliers de wagons sont transférés sur Nîmes et sur Marseille. Au moins auront-elles abouti, en compensation, au renforcement de la chaudronnerie et à la reconstruction de nombreux bâtiments mal adaptés.

Le directeur de la compagnie PLM prend le relais, en écrivant que "depuis 15 ans, les ateliers étaient restés sensiblement ce qu'ils étaient au début, alors que le nombre des machines a doublé, les parcours ont triplé, et qu'il faut construire 100 machines par an". Cet appel ne manque pas d'écho puisque, le 16 mai 1870, Napoléon III signe un décret approuvant l'agrandissement des ateliers d'Arles.

C'est la IIIe République naissante qui mettra à exécution les décisions du régime précédent. Lorsque, le 20 mars 1875, monsieur Caillaux, ministre des travaux publics, préside la commémoration des 50 ans des ateliers, des travaux sont en cours pour l'atelier des ressorts et pour l'érection d'une cheminée de 35 m de haut qui ne sera démolie qu'en 1990, après avoir été immortalisée, sur ses tableaux, par le peintre Van Gogh.

L'organisation des ateliers, inspirée du modèle militaire, est maintenant bien établie. Le port de l'uniforme, fourni par la compagnie et entretenu par les agents, est obligatoire. Il comporte une tenue d'été et une tenue d'hiver : casquette, caban bleu marine. Les non titulaires portent un bourgeron de toile bleue et un pantalon de treillis. Les servitudes sont compensées par divers avantages contribuant au prestige de la fonction. Gratuité de circulation dans les trains pour l'agent et sa famille, grâce au "carnet de permis". Logement dans des "cités cheminotes". Coopératives alimentaires. Service médical gratuit.

Le personnel, néanmoins, avait de nombreux sujets de mécontentement. Les salaires ne sont pas adaptés au coût de la vie. En 1911, l'ouvrier gagne 120 frs par mois pour des journées de 10 heures, alors que le prix du pain s'élève à 0,45 fr le kilo et que sa consommation, en l'absence

de viande trop chère, se situe à environ 600 g par personne. La ménagère doit faire des prévisions de dépenses serrées pour le bois de chauffage, le pétrole d'éclairage, le journal, le tabac et le vin.

Aussi les loisirs se bornent-ils en général à des sorties familiales à la campagne : pêche, marche, cueillettes d'asperges, de salades sauvages, de champignons, grapillage d'olives et de raisins pour fabriquer sa propre piquette.

La précarité de l'emploi était de règle, comme partout ailleurs à cette époque, mais le sentiment d'appartenir à une communauté poussait les ouvriers à se serrer les coudes et à se regrouper. La première bourse du travail s'étant créée à Paris en 1887, celle d'Arles est inaugurée le 17 février 1901. Les ateliers seront très actifs dans les débats sur la durée de la journée de travail, la fixation d'un minimum de salaire et la limitation du taux d'embauchage de main-d'œuvre étrangère.

Il est en effet remarquable de constater, depuis le début des ateliers, le souci des cheminots, à tous les échelons, de s'intégrer, ou de favoriser l'intégration dans l'existence et la tradition de l'ensemble de la population. Les compte rendus des fêtes locales, les activités de sociétés diverses, font mention de la participation collective des cheminots. Le concours régional agricole et hippique de 1861, par exemple, présidé par deux ministres, Viger à l'agriculture et Peytrac aux finances, comportait une cavalcade menée par la musique "Estudiantina" suivie du vélo-club arlésien, de la musique "l'Arlésienne" costumée en soldats de François Ier, de 22 chars parmi lesquels figurait, outre le char de la ville. avec le roi Boson et l'empereur Constantin, celui du PLM représentant le dernier modèle de locomotive, "le coupe vent", dont la cheminée rejetait de la fumée d'encens, et qui était suivi, portant palmes et drapeaux, des enfants de cheminots costumés en "bleu chemin de fer", coiffés d'une enclume, tablier de cuir, manteau sur l'épaule.

Au début du XXe siècle, la place des ateliers dans la cité arlésienne est confortée. La construction de logements pour l'ingénieur en chef, le chef d'atelier, le chef de dépôt, sont la marque de l'implantation durable de l'entreprise qui assure une charge de plus en plus importante en matière de construction et de réparation de chaudières, de locomotives et autres matériels roulants.

Parallèlement, la main-d'œuvre, de plus en plus sollicitée, accroît sa pression revendicative pour obtenir des indemnités de

cherté de vie, dans le sillage des mécaniciens dont les conditions de travail sur des cabines de locomotives non couvertes sont les plus rudes. Une grève déclenchée en octobre 1870 entraîne 3 000 révocations qui touchent évidemment les ateliers d'Arles. Pareille situation fait apparaître la nécessité de se regrouper dans "une association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer français", qui comprendra 460 membres en 1899. Son but, à l'origine, est de "venir en aide à l'ouvrier en cas de maladie, et de lui assurer l'avenir en lui donnant du pain dans ses vieux jours". le nom du Dr Abel Marion a été souvent cité pour les soins gracieux dispensés dans le cadre de cette association qui deviendra, après la guerre, le "syndicat national des cheminots".

La part des chemins de fer dans l'effort de guerre et dans la victoire de 1918 a souvent été mise en relief. Après avoir assuré, en août 1914, la réussite d'un plan de mobilisation accéléré et de concentration des troupes à la frontière du nord-est, les cheminots ont assuré pendant quatre ans un trafic dépassant de 46% celui du temps de paix. Dans les ateliers, le travail accru de construction, de réparation et de maintien en condition, auquel s'ajoutent des charges spécifiques pour le ministère de la Défense, doit être assuré avec un personnel diminué de 17%, en 1917, à la suite de la mobilisation des ouvriers les plus jeunes. Pour combler le déficit, il est fait appel aux retraités, et les femmes occupent 13% des postes, qui ne sont pas seulement des emplois de service, comme en témoigne une photo émouvante d'Arlésiennes, portant coiffe et costume traditionnel, alignées laborieusement devant le banc de soudure des torpilles à ailettes. L'armistice, loin de détendre le plan de charge, impose le ravitaillement des troupes d'occupation en Allemagne, le rapatriement des prisonniers, le transport des alliés anglais, américains, italiens.

Dans la période de l'entre-deux-guerres, avec la stabilisation et la rationalisation du trafic, le chemin de fer devient un élément essentiel du développement économique de la Nation, qui rend nécessaire l'engagement de plus en plus contraignant de l'État.

Le Syndicat national des cheminots, dont les effectifs passent de 6 000 en 1918, à 60 000 en 1920, soutient un large programme de revendications qui porte sur le statut du personnel, la journée de 8 heures, les salaires, la nationalisation des différents réseaux, avec ses conséquences inéluctables sur l'organisation des ateliers.

De la revendication à l'ultimatum, on passe à l'action lors de la grève générale du 1er mai votée à l'unanimité, au congrès de la fédération des cheminots, le 22 avril 1920. Pendant un mois, ce sera la plus longue grève de cheminots, qui s'accompagnera d'une vive agitation dans la ville d'Arles. Intervention de la police à cheval le 2 mai ; quatre femmes arrêtées et transférées à Tarascon le 15 mai ; révocation de 450 personnes, dont des femmes et des apprentis. L'interdiction de réembaucher dans la ville a pour conséquence dramatique d'obliger les licenciés à aller chercher du travail à Marseille ou à Lyon.

À partir de ce moment, la politique de la direction semble s'orienter dans trois directions principales : formation, effort social, améliorations technologiques accompagnées de diminution d'effectif.

La formation de main-d'œuvre spécialisée s'effectue dans le cadre d'un centre d'apprentissage local qui existait déjà en 1905 avec 15 élèves ; il en comptera 22 en 1937, 20 en 1939, et sera repris après la seconde guerre mondiale jusqu'à sa fermeture définitive le 1-10-1955.

L'effort social se traduit essentiellement par la création d'un service sanitaire et social qui constitue une innovation à l'époque. Il sera l'amorce, après la Libération, d'un centre autonome sis à l'entrée des ateliers et comportant un dispensaire pour les consultations, étendues aux nourrissons et aux enfants des cheminots jusqu'à l'âge de 16 ans, ainsi que pour les vaccinations. La mention de ce service ne peut être séparée de l'évocation du Dr Joseph Picard qui, installé à Arles en 1920, en assurera avec tant de dévouement les fonctions jusqu'à sa mort, en 1954, avec l'estime unanime des cheminots qui l'ont connu. Les compétences de l'assistante sociale seront étendues, en liaison avec le médecin et le chef d'atelier, pour l'examen de cas sociaux de tous ordres, maladie, alcoolisme, dettes, allocations, secours, bourses d'étude, ainsi que pour l'orientation des enfants vers les "maisons d'enfants" et les centres de vacances créés en 1947.

Les améliorations technologiques telles que la création de postes de soudure électrique, l'apparition de chariots transporteurs électriques, la manœuvre des pièces lourdes par ponts roulants puissants, s'accompagnent d'une répartition plus rationnelle du travail qui s'effectue par équipes d'une même

spécialité. La gestion du personnel sera plus serrée. Ses activités seront désormais contrôlées, au rythme des horloges Lambert, par appareils de pointage. Si l'on ajoute à ces mesures les déplacements d'activités vers d'autres ateliers extérieurs, déplacements multipliés après la création de la SNCF qui fait passer la gestion des chemins de fer à l'échelle nationale, il est ainsi aisé de s'expliquer la baisse constante des effectifs qui, de 1 800 après la guerre de 14-18, passent à 1 600 en 1920, 1 400 en janvier 1932 et 762 en mai 1935.

Les mutations d'office des personnels solidement intégrés à la vie arlésienne sont d'autant plus mal reçues que certains agents, qui ont bénéficié de la loi Loucheur, n'ont pas fini de payer leur appartement qu'ils ne peuvent même pas louer en déménageant leur famille. Les réactions sont vives, appuyées notamment par le maire Sixte-Quentin. En 1937, il est demandé que les ateliers soient développés en étendant leur compétence et leurs interventions aux michelines et aux autorails. À la veille de la 2e Guerre mondiale, en 1939, le maire Joseph Imbert s'adresse encore au ministre de la Défense nationale pour maintenir 150 ouvriers menacés de départ.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, la reconnaissance pour la ville qui, à l'origine, s'était généreusement ouverte au passage d'une ligne de chemin de fer rejetée par d'autres, s'est bien estompée. Le développement technique, qui a si profondément transformé les transports par voie ferrée, et les conquêtes considérables réalisées dans le domaine social, n'ont pas empêché le déclin lent et progressif des ateliers arlésiens, et leur fermeture définitive le 1er janvier 1981 avec le dernier chef d'atelier arlésien monsieur Joseph Richaud.

Les ateliers du chemin de fer ne sont plus aujourd'hui qu'un ensemble mort de bâtiments abandonnés au milieu du trou béant qui, juste retour des choses, constitue la plus importante tombe de la nécropole des Alyscamps, grosse des sarcophages qu'elle a phagocytés au siècle dernier. Le site est désormais animé par le passage fréquent d'un TGV, à la pointe de la technique, qui semble narguer ce temple déchu de la mécanique, par le bruit et les trépidations, et qui paraît avoir fait hésiter, jusqu'ici, les Arlésiens d'y implanter habitations ou entreprises nouvelles.

Nota: 13 ingénieurs se sont succédé de 1869 à 1945
24 chefs d'atelier de 1872 à 1981.

ADAM DE CRAPONNE

Architecte, installé professionnellement depuis 1956, Jean SERVONAT qui a participé à la rénovation de plusieurs immeubles dans le centre ancien à l'exemple de la maison du photographe MARTIN, rue Jouvène, a entrepris une série d'études sur les aqueducs d'Arles dont il nous livre ici la première livraison.

Mes études sur l'aqueduc gallo-romain, dans la partie qui va de Barbegal à Arles, m'ont tout naturellement amené à compulser les archives du canal de Craponne, dans la recherche des points communs entre les deux ouvrages. Mes conclusions à ce sujet seront publiées prochainement, mais, en attendant, je ne peux résister au plaisir de vous faire découvrir le texte, probablement inédit, d'un manuscrit de Pierre VÉRAN, rédigé en 1785, et concernant Adam de CRAPONNE et ses œuvres.

Cette transcription respecte l'orthographe de l'époque, ce qui ajoute une certaine saveur à l'expression littéraire de Pierre VÉRAN.

"Pour ne pas remonter à des temps plus anciens, on trouve la Maison des Craponnes, originaires de Naples, établie à Pise.

Lorsque Charles VIII, dans l'objet de faire des conquêtes entra dans la toscane, Frédéric de Craponne à l'approche de l'armée fut des premiers à se ranger sous nos drapeaux ; naturellement porté pour les Princes d'Anjou, il suivit le Roy dans son expédition, il choisit ensuite la France pour sa patrie. Il paraît cependant que ses ancêtres y avaient déjà demeurés puisque Louis III roi de Jérusalem et de Sicile étant à Naples donna le 24 septembre 1427 à Jean de Craponne le droit et lois du premier fief noble qu'il acquerrait en Provence et cela en considération de Robert de Craponne son oncle, alors évêque de Sisteron.

Frédéric n'ayant qu'un frère appelé Gérard, Chevalier de Rhodes et Commandeur de St Jean de Marseille où il fut inhumé, ne voulut point s'éloigner de la Provence, il s'arrêta à Montpellier

dont le séjour lui était agréable et s'y maria avec Delle Charlotte de Andrea de laquelle il eut un fils appelé Ferdinand Guillaume de Craponne. Le fils de Ferdinand vint d'établir à Sallon en 1515 et épousa en 1518 Delle Marie de Marc de Châteauneuf. Il eut de ce mariage Frédéric et le célèbre Adam dont la mémoire sera toujours chère.

Frédéric allant à Montpellier pour y recueillir l'héritage de son ayeul y devint amoureux de la fille du Juge Mage de la cité, dont la mère était Agnès de Rosiers. Après plusieurs années de mariage, il eut une fille qu'il donna avec une riche dot à Jean de Grignan, gentilhomme de Mondragon et c'est depuis lors que les Grignan ont établi leur demeure à Sallon.

La fille ainée de Jeanne de Craponne fut mariée à César de Nostredame, natif de Sallon, et le plus ancien historien de la Provence.

Il raconte lui-même les circonstances de son établissement et c'est avec une naïveté qui mérite d'être connue :

"Elle était douée (Claire de Grignan, née Craponne) d'une singulière grâce et beauté. Après plusieurs travaux, fâcheries, plaintes, poursuites et recherches, finalement le Dieu Himénée me la destina après y avoir changé mon poil, argenté ma barbe, desséché ma vigueur, consummée ma vie, martelé mon cerveau et fait le fou durant dix ans, tant a de pouvoir cette forte passion, fille d'oisiveté, ou plutot cette maladie qu'on appelle communément amour, quand elle s'imprime une fois dans un cerveau appréhensif, imaginatif et mélancolique, et quand le Sang, la Vertu, le Mérite, la Beauté et l'Inclination se rencontrent de bel accord dans un même sujet."

C'est dans ce style poétique que Nostradamus parlait de sa femme même longtemps après son mariage.

Adam de Craponne ne s'étant point marié et Frédéric son frère aîné n'ayant eu qu'une fille, cette maison s'est éteinte dans celle des Grignan ; de là vint le nom de Craponne qu'on a donné à Delle Angélique Sophie de Grignan.

Adam de Craponne que la ville de Sallon se glorifie d'avoir vu naître, était savant dans les mathématiques et le plus grand ingénieur de son siècle. Il possédait à merveille l'art du nivellement. L'heureuse situation du terroir de Sallon lui fit naître le projet de son canal.

Une chaîne de montagne sépare la plaine de la Crau de

celle de Lamanon et de Sénas. Les lieux situés au nord de cette chaîne ont une température toute différente de ceux qui se trouvent à son midy. De ce côté, les hivers sont moins froids et moins pernicieux à l'olivier. Mais les étés y sont brulans, le soleil dessèche la terre de façon que le plus grand nombre de plantes sont ligneuses et que les autres restent petites et rampantes. Le peu de terre qu'il y a entre les cailloux ou les graviers est d'une excellente qualité, mais faute d'eau elle ne pouvait produire que des paturages vagues. Le pays étant entièrement découvert à l'ouest et sud-ouest, les nuages s'y arrêtent rarement et les pluyes sont peu fréquentes.

La plus grande partie des terres de Sallon était donc infertile parce qu'elle manquait d'eau. Craponne dériva une partie de celle de la Durance, qu'il conduisit à Sallon, et le sol perdit tout de suite par l'arrosage son extrême sècheresse.

Les habitans industrieux enlevèrent les cailloux dont ils firent des monceaux énormes et plantèrent des oliviers, des arbres fruictiers de toute espèce, ensemencèrent avec succès des champs auparavent incultes. Les prairies et les jardins se multiplièrent. L'évaporation devenant plus forte, l'atmosphère prit une humidité dont les arbres, même ceux des hauteurs, profitèrent par les feuilles. Cette Crau, appelle par Strabon "Terram Haridam" produisit par le moyen de l'eau, quantité de bled, d'huile et de fourrage. C'est alors que la population augmenta et qu'elle a doublé depuis lors[1]. Et comment cela ne serait pas arrivé puisque tel arpent de terre qui ne pouvait autrefois nourrir deux moutons fournit aujourd'hui à la subsistance d'un homme.

C'est en 1554 qu'Adam de Craponne commença d'exécuter le projet du plus beau canal d'arrosage qu'il y eut en France, après en avoir obtenu la permission des Maîtres nationaux de Provence. Il revenait alors de faire une campagne en qualité d'ingénieur du Roy et avait rapporté quelque argent. Il vendit un tènement que sa famille possédait encore aux environs de Montpellier appelé le mas de "Paille trisse" mais cela ne lui procura que des ressources bien faibles pour la grande entreprise qu'il méritait. Il n'avait que 16 000 livres quand il commença son canal. Son frère aîné, qui à cette époque était premier Consul de Sallon, lui fit entrevoir qu'il engagerait la communauté à lui prêter de l'argent et les particuliers à acheter de l'eau pour l'arrosage de leurs fonds.

En conséquence, on mit la main à l'ouvrage. Craponne

établit d'abord la prise de son canal près du village de la Roque, entre deux rochers à quatre lieux de Sallon. Mais comme ils étaient trop éloignés l'un de l'autre, les inondations de la Durance le forcèrent à la changer dans la suite et la mettre plus bas. On croyait assez généralement dans la province qu'il entreprenait une chose impossible. Comme le canal cotoye des montagnes et des collines et qu'il passe sur des hauteurs assez considérables, on juge d'abord à l'œil qu'il est beaucoup plus élevé que sa prise. Cependant, le 13 mai 1557, jour de Dimanche, Adam de Craponne, accompagné de tout le peuple de Sallon qui le suit et l'entoure, se rend à la porte de la ville, sur les bords du nouveau fossé, on y accourt de tous les endroits circonvoisins, chacun parle, chacun raisonne. Les uns soutiennent que l'eau ne pourra venir, les autres assurent qu'elle arrive et qu'ils l'entendent... la foule se tait... vingt foix le bruit succède au silence et le silence au bruit... tout le monde est dans l'attente. L'eau parait et mille cris de joye percent les airs.

Mais ce n'était là qu'un essai, le canal n'avait point encore d'issue. Adam de Craponne lui en fit deux. C'est le dernier jour d'avril 1559 que les eaux arrivèrent à Sallon pour être permanentes. Les habitans de Sallon furent en procession solennelles les attendre et les recevoir tel était grand l'avantage qu'on s'en promettait.

Aussi Nostradamus, auteur presque contemporain, a-t-il écrit : "que les eaux vinrent à Sallon à l'usage d'inombrables plaisans et fructueux arrosemens qui furent construits et tirés dés lors par mil diverses branches et ruisselets et saignées du Maître et principal canal".

Adam de Craponne conduisit son canal du terroir de la Roque dans ceux de Valbonete, Charleval, Mallemort, Allains et Sallon où il se divisa en deux branches dont l'une passe à Pélissane, Lançon, Le lis, Confoux et Cornillon et se jette dans la rivière de la Touloubre qui a son embouchure dans l'étang de St Chamas. La seconde branche traverse les faux bourgs de Sallon et va près du village de Grans se perdre dans la Touloubre.

Une autre branche fut tirée du côté du village d'Eyguières. Celui-ci traverse la Crau du Nord au Midy, passe dans les terroirs de Miramas, de St Chamas et va se jeter dans l'étang d'Istres qu'il a lui même formé.

À mesure qu'Adam de Craponne faisait creuser ou agrandir

son canal, il vendait l'eau pour les arrosages et établissait quelques moulins. Ainsi on trouve que dès l'an 1561 les arrosages du terroir de Sallon furent affermés sur la rente sûre et certaine de 500 florins, ce qui suppose déjà plus de 1 500 quarterées de terre arrosable à raison de 3 sols par quarterées, prix qui fut établi par acte du 16 mars 1568.

Adam de Craponne ayant fini son canal songea à en entreprendre d'autres. Son projet était de réduire la Durance en tout autant de bras qui iraient féconder la plus grande partie de la Provence et qui rendraient à l'agriculture le sol immense que cette rivière innonde et détruit.

C'est lui qui imagina le premier de conduire les eaux dans la ville d'Aix dont le célèbre Peyresc s'occupa en 1628 et fit même pour cela tous les nivellemens. La rétribution qu'Adam de Craponne devait retirer des arrosans de son canal n'était point capable de fournir à l'entretien qu'il exigeait, tant pour en assurer sa prise que pour le récurage et la construction des ponts. Comme la modicité de sa fortune le mettait dans l'impossibilité de remplir ses obligations el qu'il roulait dans sa tête le projet de la jonction des Deux Mers, exécuté depuis par RIQUET, il aima mieux céder aux principaux intéressés tous les droits qu'en vertu de la permission du Roy il avait sur les eaux, que d'être occupé à soutenir des procés.

Il se réserva seulement celui d'agrandir son fossé qu'il aurait voulu rendre navigable. Telles sont les raisons qui donneront lieu à la transaction du 20 septembre 1571. Neuf particuliers, presque tous possesseurs de moulins, se lièrent entre eux par cette transaction et commencèrent à former ce qu'on appelle "l'œuvre de Craponne". On régla dans cet acte la quantité d'eau que devait avoir chaque associé et la préférence de chacun dans le cas de stérilité. On établi pour cela treize degrés.

Les neuf personnes qui transigèrent en 1571 étaient, ainsi que chaque arrosant, concessionnaire d'Adam de Craponne. Pour avoir une idée nette de cette œuvre, il ne faut pas oublier qu'Adam de Craponne avait contracté avec un nombre infini de particuliers pour raisons des arrosages et avec quelques uns pour des moulins. Comme il abandonne ses droits, il se forma la Cie de neuf concessionnaires qui se mit au lieu et place d'Adam de Craponne, se soumet à la dépense de l'entretien du canal et crut y gagner en retirant les émolumens des arrosages faits et à faire

ainsi que des nouveaux engins. Les autres concessionnaires ne voulurent pas s'associer ou avaient de trop petits intérêts et étaient en trop grand nombre pour qu'on songeât à les comprendre dans l'association. Ils ne participèrent donc ni au profit ni à la dépense et l'œuvre représentant Adam de Craponne se trouva dans l'obligation de faire face aux engagements qu'il avait pris soit avec les concessionnaires payant des redevances comme étaient les habitans de Sallon, soit avec des concessionnaires n'en payant point comme les propriétaires du moulin de Mallemort.

Lorsque les neuf particuliers possesseurs de moulins ou d'arrosages s'assemblèrent pour passer la transaction de 1571, Adam de Craponne était absent et n'y assista que par procureur. Il s'était rendu à la Cour pour faire connaître au Roy le projet qu'il avait de la jonction des Deux Mers. On l'écouta favorablement. Des commissaires furent nommés pour descendre avec lui sur les lieux. Ils furent à Narbonne et à Bordeaux. Craponne fit tous les nivellemens nécessaires et planta des colonnes que l'on voyait encore sur les lieux au milieu du dernier siècle. Il ne vécut pas assez pour réaliser ce beau projet.

Le Roy préférait Craponne aux ingénieurs italiens que Catherine de Médicis protégeait au préjudice des Français. À peine fut-il arrivé à Nantes où il avait été envoyé pour démolir une citadelle exécutée sur un mauvais terrain, que les premiers ingénieurs, jaloux de son génie et de la protection que le Roy lui accordait, après avoir déguisé quelques jours leur ressentiment, l'engagèrent à prendre une collation dans laquelle les monstres lui donnèrent... un poison si subtil et si violent qu'il en mourut dans moins de quatre heures à la quarante neuvième année de son âge. Le Roy témoigna des regrets sur la perte que l'État venait de faire et ses ministres firent exécuter les coupables.

Telle fut la mort d'Adam de Craponne, un des plus illustres personnages de son siècle. Outre le canal qui porte son nom, il avait exécuté dans la province plusieurs ouvrages considérables. C'est à lui que le port de Nice doit sa sûreté, il dessécha les marais de Fréjus qui infectaient toute la contrée et détourna pour cela une branche du fleuve d'Argens. On admirera toujours le génie qu'il eut pour les fortifications et la conduite des eaux, il connaissait très bien pour son tems les minéraux et les découvrait avec facilité. La mémoire de son nom durera autant que ces

ouvrages et les citoyens des villes dont il a fertilisé le terroir lui devront à jamais la plus vive reconnaissance.

Frédéric, son frère aîné, fut comme je l'ai déjà dit, son héritier par bénéfice d'inventaire, et comme Adam de Craponne s'était réservé d'agrandir le canal de son profit, Frédéric céda ce droit à Claude et Pierre Ravel de la ville de Sallon et autres leurs associés, par acte du 1er octobre 1581 et commencèrent immédiatement après cet agrandissement.

Les Frères Ravel(2) qui avaient une cession privée des droits d'Adam de Craponne et qui ne fut vraisemblablement rédigée en contrat public qu'à la dite époque du 1er décembre 1581, avaient déjà transigé avec la communauté d'Arles le 3 mai d'auparavent et s'étaient obligés de dériver de l'eau de la rivière Durance dans le terroir de la Crau et d'en fournir à suffisance pour l'arrosement des propriétés des manans et habitans de la dite ville d'Arles, de faire des abreuvoirs pour le bétail gros et menu qui paissait dans le quartier et des moulins paroirs et à moudre bled pour l'usage de tous les habitans. La communauté de son cotté s'était obligée d'astreindre leurs habitans d'aller moudre leurs grains et parer leur étoffe aux moulins des Ravels et de s'opposer à l'avenir à ce que personne n'entreprit d'assurer l'eau dans le dit terroir au préjudice de celle qu'on allait dériver. Ce fut après cet acte que les Ravels commencèrent leur nouveau canal qu'ils dirigèrent de l'est à l'Ouest et qu'ils en jetèrent les fondements près du chateau de Lamanon à quelques toises plus au midy de la prise que nous trouvons aujourd'hui. Les communautés d'Eyguières et Istres qui avaient traité antérieurement avec Adam de Craponne pour arosement de leurs terroirs, avaient déjà creusé dans ce quartier un fossé pour leurs usages. Les Ravels s'arrangèrent avec elles et ne firent qu'élargir le premier fossé jusqu'au village d'Eyguières, ensuite ils le creusèrent en plein jusqu'à la chute de Pont de Crau à demi-lieu de la ville d'Arles où ils terminèrent leur première entreprise.

Ce fut à cet endroit qu'ils firent construire les moulins paroirs et à moudre bled que nous voyons encore(3).

Dans la suite, les Frères Ravel voulant perfectionner leur ouvrage et ne point laisser infructueuse l'eau qu'ils jetaient alors dans les marais, firent construire à grand frais un superbe aqueduc pour porter les eaux nécessaires à l'arosemens de plusieurs jardins et prairies du Plan du Bourg qui desséchaient dans

l'été, et favoriser davantage les habitans d'Arles en leur construisant de nouveaux moulins près de la porte de la Roquette où les eaux de Craponne se précipitent dans le fleuve du Rhône. Les associés de l'œuvre d'Arles eurent d'abord des contestations avec ceux de l'ancienne qui porte depuis le nom d'œuvre de Sallon. Elles furent terminées par une transaction du 15 février 1583. Depuis, les deux sociétés sont réunies et n'en composent qu'une. Il y a quelques articles dans cette transaction qui contiennent des clauses essentielles.

Les nouveaux associés s'y obligent de ne pouvoir aucunement prendre n'y s'aider de l'eau que premièrement la dite ancienne concession et particuliers d'icelle, en ayant en abondance et de suffisance pour tous leurs dits moulins et arrosage tant fait qu'à faire.

Il fut enfin convenu que les nouveaux associés participeraient aux émolumens des arrosages et des moulins faits et à faire.

Enfin les nouveaux associés ratifient dans cette transaction celle de 1571.

Les deux œuvres n'auront pas plutôt pour ainsi dire établi leur existence, qu'elles se virent entraînées dans une infinité de procés. Celle d'Arles eut à se défendre contre les intendans des pêcheries des marais de Pont de Crau et du Plan du bourg, et ce ne fut qu'après avoir dépensé des sommes immenses que les prétentions réciproques furent réglées par des arrêts du parlement de Grenoble et notamment par ceux de 1629 et 1676. Mais il n'a pas été de même de ceux qu'elle a eu avec les arrosants de la Crau tant sur la fixation des droits d'arrosage que sur le retranchement des dits droits dans le temps des manques d'eau au canal. Une infinité d'arrêts ont été rendus sur ce sujet et n'ont terminé que les contestations sur le prix des arrosages et ont laissé dans l'obscurité la forme de fixer les diminutions des droits lors des manques d'eau au canal. Pour faire arrêter toutes les déprédations et usurpations des eaux de Craponne, l'œuvre d'Arles fut forcée de demander en 1625 la descente d'un seigneur commissaire de la Cour pour dresser procés-verbal de l'état du canal depuis sa prise à la Durance jusqu'à sa chute dans le Rhône. Les experts qui étaient à sa suite établirent la manière d'arroser et déterminèrent la forme... des martillières de ceux qui avaient droit de prendre l'eau au canal. On arrêta alors pour un instant les usurpations.

Mais elles ne furent point anéanties.

Au commencement de ce siècle (le XVIIIe) le discrédit de l'œuvre causa la ruine totale du canal, les ouvrages furent si fort négligés que le corps des arrosans de la Crau d'Arles projeta en 1704 d'ouvrir un canal à Mallemort qui aurait réussi si la pente s'y fut rencontrée.

Dans ces circonstances, l'œuvre générale fut forcée d'abandonner et les communautés d'Arles et de Sallon furent autorisées par arrêt de Provence du 20 octobre 1703 de mettre les canaux et les prises en état pour se procurer l'eau qui était nécessaire.

L'année 1755 fut très orageuse. L'œuvre générale, les martillières furent emportées. Ce malheur coûta plus de 14 000 livres. L'aqueduc de Pont de Crau qui avait été renversé en partie en 1674 le fut presque de fond en comble par une inondation extraordinaire du Rhône le 1er décembre(4). Cet événement coûta une dépense de 54 000 livres. Le Roy indemnisa les propriétaires du canal.

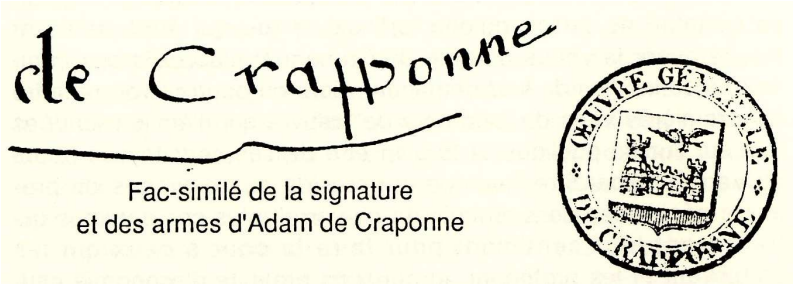
Il serait de la plus grande importance que les communautés qui ont des arrosages considérables devinssent propriétaires fonciers de tout le canal, en prenant le lieu et place quant aux voix et à l'administration des propriétaires des moulins sur tous les canaux dérivant de la mère Durance, qui n'ont pas un intérêt assez majeur pour s'occuper du bien être des arrosans, leurs inférieurs, et qui leur laissent à craindre les mêmes événements qu'ils essuyèrent au commencement du siècle. Il n'est pas douteux que le ministère qui serait parfaitement instruit de l'utilité que procure le canal de Craponne, soit à la Province, soit à l'état, pour la grande quantité de terroir qu'elle fertilise, terroir qui était stérile et inculte avant la venue d'Adam de Craponne, n'accorda aux communautés les fins de leur demande. Alors on pourrait voir renaître les premières vues du fondateur de l'œuvre qui n'étaient fondées que sur l'utilité publique et le bien être de ses concitoyens, alors on verrait disparaître l'avarice qui préside aux ouvrages de première nécessité, alors et enfin on ne verrait plus ces hommes qui trahissent leur sentiment pour faire la cour à ceux qui les employent et les protègent, et qui sous prétexte d'économie causent des pertes considérables à tous ceux qui ont le malheur de ne pouvoir se faire craindre.

Pierre VÉRAN - 1785-

1 - *Plus de deux siècles s'étaient tout de même écoulés entre l'œuvre de Craponne et le récit de Pierre VÉRAN.*
2 - *Que les Arlésiens ont mis au pluriel en faisant d'eux les Frères Ravaux comme en témoigne la rue qui porte leur nom.*
3 - *Dans les archives de la ville d'Arles, il est dit que le canal de Craponne "œuvre d'Arles" fut commencé le 15 septembre 1581 et que l'eau de la Durance tomba à Pont de Crau le 20 juin 1582. Des moulins auxquels Pierre VÉRAN fait allusion, l'un a totalement disparu et il ne reste de l'autre que quelques vestiges.*
4 - *Postérieurement au récit de Pierre VÉRAN, une autre inondation très importante devait se produire en 1840, dont le niveau supérieur de l'eau est attesté par une plaque en fonte scellée dans le mur du bâtiment de l'ex SUD-ELECTRIQUE en bordure de route, dans l'agglomération de Pont de Crau.*

Nous pourrions conclure à la manière de Pierre VÉRAN, en regrettant que les manans et habitans de la ville d'Arles de 1990 n'aient pas eu plus de respect pour ce remarquable ouvrage dont la perspective à jamais détruite, nous était si familière (à nous, habitants de Pont de Crau), mais que nous devons nous incliner devant les raisons d'utilité publique, qui déjà, au siècle dernier, ont provoqué des destructions archéologiques avec l'arasement de la colline des Mouleyrès par la Cie des Chemins de Fer, et avec la bénédiction de monsieur Alphonse de Lamartine, député et protecteur des Arts.

Jean SERVONAT



Fac-similé de la signature
et des armes d'Adam de Craponne

Un ecu d'or et un chasteau de sable basti de deux tours, l'une plus haute que l'autre, l'entremur crenelé penchant en bande sur lequel est un aigle fondant de mêsme, ayant la pointe de l'escu de gueules.

CURIOSITÉS DANS LES REGISTRES DE L'ÉTAT CIVIL

La section généalogique continue ses relevés des mariages des paroisses arlésiennes. On peut penser, de prime abord, qu'il s'agit uniquement d'un travail de routine, presque automatique de relever un même type d'actes : le mariage. Il faut déjà dire que certains prêtres ont une écriture tout à fait personnelle : par exemple, à Notre-Dame la Major, les graphismes du curé de la paroisse, à la fin du XVIIe siècle, s'apparentent plutôt à des caractères arabes qu'à des caractères latins.

On trouve, au cours des dépouillements, des faits divers dans et à côté des actes habituels de l'état civil, tels que baptême de cloche ou mention de la mort de l'archevêque. Les circonstances des faits qui amènent à la rédaction des actes sont rarement évoquées.

Cependant, l'exemple suivant nous apprend que l'on pouvait se noyer près de Montmajour il y a deux siècles :

"Le 21 février 1775, Jacques Auran, patron pescheur cazuellement noyé depuis un mois dans l'un des étangs entre Montmajour et Barbegal, âgé de 28 ans, a été enseveli dans la chapelle des pénitents bleus en suite de l'ordonnance de ce jour rendue par M. le Lieutenant criminel présent aux obsèques" (GG 167).

Les 26 juin et 12 août 1726, la paroisse de Saint-Martin enterre deux noyés tombés dans le Rhône. Comme il s'agit d'une mort exceptionnelle, les officiers de justice sont amenés à établir un rapport avant l'inhumation. Souvent la description physique remplace l'identité inconnue du noyé. (GG 137-1).

On trouve à la major que "messire Charles de Barthélemy, âgé de 80 ans, de cette ville d'Arles, jadis chanoine de l'église ND de la Major a été trouvé dans le Rosne le 27 janvier 1692 et a été enseveli le 28 dans la dite église" (GG 158).

Des détails précis et tragiques font leur apparition dans nos

formulaires habituels : "Didier Bebé âgé de 14 ans, Trophime Bebé âgé de 10 ans, et Jacques Bebé âgé d'environ 8 ans, frères, tous trois fils de Guillaume Bebé m^{e} masson, et Marguerite Melargués sont décédés le 27 avril 1701 d'une mort violente, étant entrés dans une grande caisse pour y jouer ensemble, le dessus très pesant vint à se fermer et ils y furent tous trois étouffés en peu de temps, après trouvés morts ils furent ensevelis dans l'église paroissiale St Laurent le 28 avril" (GG 159).

"Louise Gervais, femme de Honnorat Brunet, berger, est décédée le 15 octobre 1702 et a été ensevelie le 16 dans notre église, âgée d'environ 40 ans, avec son fils né après la mort de la mère ouverte par le chirurgien lequel Joseph Brunet fut ondoyé par la sage-femme et décédé presque aussitôt et fut enseveli avec sa mère" (GG 159).

Un acte de mariage sort de l'ordinaire à Notre-Dame la Principale comme le texte suivant le montre :

"Le tresiesme janvier de mil six cents quarante trois dans l'église de parroisse Nostre dame la principale ont este conjoints au St Sacrement de mariage par parole de present M. Barthelemi Gilles docteur d'une part avec honneste demoiselle Jeanne de Saxivefve a feu M. Charles Taulemesse. M. le grand Vicquaire de fonteines les a dispensé de deux proclamations et nous permet d'assister audit mariage et faire jurer les parties qu'ils habiteront ensemble jusques a deux jours[(1)] apres la premiere publication cecque j'ay faict, les susdites ont promis et juré sur Les Stes Esvangiles de nhabiter que deux jours apres la premiere peublication qui se faira le jour de St Anthoyne prochain et ca este en presence des parents de lune et laustre partie, Laurens Chasse bourgeois, oncle de ladite Saxi pierre Meunier advocat beaufrere de la susditte, Robert Borel apotiquaire cousin de Gilles, et des tesmoingt ci apres nommés, Jehan Bernard prestre, Jean Louys, Tronchet marchand, Jean Marantier, tous soussignés, M. Francois Saxis bourgeois et conseul de cette ville d'Arles père de la susditte ny pouvant assister nous a attesté par promesse signée de luy mesure quily consentoit dattes dudit jour laquelle jay reservee riere moy ensemble les susdittes lettres de M. le Grand Vicquaire dattées du douziesme ainsin lateste ego ut supra. Anthoine Roman" (GG 146).

Ce texte est une copie fidèle du registre envoyé au greffe de la sénéchaussée. La lecture de l'original (AD Marseille, 203 E 12) confirme que l'oratorien Antoine Roman, ayant en charge la

paroisse de Sainte-Anne ou ND la Principale, rédige ses autres actes de façon beaucoup plus classique. On ne retrouve pas une telle exigence concernant l'habitation des nouveaux épousés. On trouve bien une "messe du peuple", donc une fête ou un dimanche, jour où la population est assemblée, ce qui permet de rendre public l'intention de mariage.

Le texte habituel d'un acte de mariage peut être résumé comme suit, en général et dans les autres actes d'Antoine Roman : le..., après les publications de mariage (avec éventuelle dispense d'une ou deux publications), vu qu'il n'y a pas d'empêchement canonique ni civil, je sousssigné, prêtre ai procédé à la bénédiction du mariage des époux MARTIN et DUPONT, en présence des témoins.

On constate, à la lecture du mariage ci-dessus et des autres du registre, que messire Roman aime bien apporter des précisions, notamment sur les métiers (escolier en réthorique, escolier en 3e) ou les liens de parenté (oncle, beau-frère, cousin).

L'acte reproduit attire notre attention sur plusieurs faits. Il est étonnant que les personnes aient été mariées avant la publication de mariage qui aura lieu le jour de St Antoine (le 17 janvier)[2]. Ces publications auprès de la population de la paroisse visent, entre autres, le cas de bigamie. La condition de n'habiter ensemble pour les époux, deux jours après la le publication, postérieure au mariage, est en soi extraordinaire.

Nous n'avons pu retrouver les raisons de ce fait.

Remarquons aussi la liste des parents assistant au mariage apportant une sorte de caution, précédant les témoins. D'habitude, les parents sont cités parmi ces derniers.

Il est à noter que messire Roman conserve par devers soi les justificatifs de l'acte (autorisation du père de la mariée et dispense de deux publications et autorisation de célébrer le mariage, établies par le grand vicaire).

Nos registres contiennent évidemment des annotations lors des grands évènements plus connus de la peste de 1720. C'est l'objet d'un autre commentaire.

D. RAINAUD - J. VIVIAN

P.S. : Le mariage cité dans cette chronique nous a été signalé par un membre des A.V.A. qui effectue des relevés pour notre section.

1) Il faut comprendre "seulement deux jours après".

2) Il s'agit de St Antoine Le Grand (251/356) fondateur de l'érémitisme chrétien.

PROMENADE EN PAYS D'ARLES ET CAMARGUE D'UN ÉTUDIANT BÂLOIS EN 1596

Journaliste taurin, ancien élu municipal, Jean-Claude DUFAU a déjà publié dans notre bulletin un article consacré à l'histoire de la tauromachie (n°56) et à la production viticole en 1990 (n° 74).

Thomas Flatter doit d'être passé à la postérité ainsi que son frère Félix non pas parce qu'il était issu de la bourgeoisie helvète et encore moins en tant que professeur de l'Université de Bâle mais bien parce qu'il a laissé une relation de son voyage et de son séjour en terre languedocienne (1595-1599). Il était étudiant dans la cité du CLAPAS mais cela ne l'empêchait pas de pérégriner et c'est ainsi que le 29 février 1596 il s'embarquait sur le Rhône pour aborder à Beaucaire, "véritable ville dominée par un château assez fort et renommée dans toute la France, l'Italie et l'Égypte à cause de sa foire". Il traverse le Rhône pour rendre visite à Tarascon.

"Cette ville située en Provence appartient au Roi. Elle n'est pas aussi grande que Beaucaire. On y voit un beau château et une rue belle et large qui donne sur le Rhône".

On reprend le fleuve et notre étudiant arrive le soir à Arles et loge à l'auberge du Faucon. La ville l'enchante :

"La ville est bâtie en partie sur une colline, limitée à l'occident par le fleuve, et à l'orient par un grand marais, mais à côté du Midi elle possède un riche territoire...

"Une foule de monuments attestent la haute Antiquité d'Arles, en particulier les tombeaux de saint Honorat, et surtout le grand amphithéâtre à l'entrée de la ville."

Bien sur les "deux veuves", les colonnes jumelles du

Théâtre Antique, seul vestige apparent du monument à cette époque lui font émettre une supposition erronée mais compréhensible compte tenu de l'état du site :

"Dans l'école publique on trouve deux hautes et fortes colonnes faites d'une pierre inconnue, si bien qu'on s'imagine qu'elle sont en ciment. Elles appartenaient à ce qu'on prétend, à une église située bien loin de là et dont l'aile s'étendait jusqu'à cet endroit."

Il signale la cathédrale dédiée à St Trophime et en voyant la Porte de la Cavalerie évoque les deux grosses tours aux pierres taillées en pointe de diamant et soutenues en outre, de chaque côté par des bastions élevés d'où l'on jouit d'une belle vue sur le Rhône.

Il a vu à côté de Saint-Honorat "un cimetière plein de vieilles tombes, les unes romaines, les autres chrétiennes qui sont à fleur de terre et semblables à des coffres de voyage" ! Sacré Flatter, il lui arrive de faire de drôles de comparaisons, il est vrai que nous sommes tous conviés à faire un grand voyage à plus ou moins brève échéance !

À l'hôtel de ville il a remarqué les armes de la ville : "Un lion symbolique assis avec cette devise : AB IRA LEONIS".

Il ne pouvait pas venir à Arles et ne pas évoquer la Camargue :

"Cette île est très fertile et traversée dans sa plus grande largeur par une dérivation de la Robine. Elle est peuplée de troupeaux de bœufs, de taureaux et de vaches, auxquels on ne donne aucun soin et qu'on se borne à marquer avec un fer rouge avant de les lâcher en liberté. C'est, dit-on, un spectacle intéressant qui attire les curieux de tous les environs et qui a lieu dans un espace retranché formé avec des charrettes."

"À Aigues-Mortes du reste et ailleurs mais principalement en Camargue, les bouchers ont leur mode particulier de dompter les bœufs ; ils leurs donnent la chasse sur des petits chevaux très légers et les poursuivent dans la campagne jusqu'à ce qu'ils tombent épuisés de fatigue. Alors ils les marquent avec leur fer chaud et les réunissent à leurs troupeaux qui comportent plusieurs centaines de têtes et se tiennent dans les petits bois. Ils ont aussi de longues perches terminées par trois pointes de fer qu'ils enfoncent dans le mufle du bœuf quand celui-ci veut les attaquer, mais parfois ils se font renverser les quatre fers en l'air ce qui les amuse beaucoup moins que les spectateurs".

Voilà un excellent commentaire de Thomas sur nos coutumes camarguaises qui fait songer à la "Provence louée" de Quiqueran de Beaujeu éditée à Lyon en 1614.

Mais revenons à Thomas : le 2 mars, du pont de son bateau sur le Rosne, il voyait s'éloigner les remparts d'Arles et allait à la rencontre de Marseille, mais ceci est une autre histoire !

Et trois années plus tard, le 2 janvier 1599, il partait pour Barcelone à la découverte de la Catalogne où il connut des aventures passionnantes.

Esprit curieux, observateur, il s'enquiert et rapporte mais il ne livre pas ses jugements. Prudence d'Helvète ?

Malgré ce, le témoignage nous est précieux et cette relation de voyage est digne de figurer dans une anthologie des voyageurs illustres en Provence et Languedoc.

Il y a quelques années, ces "Notes de voyage de deux étudiants bâlois" furent rééditées en "Reprint" d'après l'édition originale de 1892 imprimée à Montpellier. C'est un ouvrage précieux et qui mérite d'être connu.

J'en ai extrait les pages consacrées au Terroir Arlaten. Il y en a beaucoup d'autres tout aussi curieuses. Notre étudiant y parle de la pêche en étang et il y célèbre la bonne chère de l'Auberge du Pont de Lunel sans omettre de narrer les épisodes de sa vie estudiantine.

Il y a plus de trois siècles un jeune Bernois découvrait Languedoc et Provence. Il était sans le savoir le premier en date de nos visiteurs helvètes que nous accueillons toujours avec joie. Et je ne suis pas certain que son âme ne se promène encore entre le pic St Loup et le Ventoux au hasard des Tramontanes et Mistral.

J.-C. DUFAU

Supplément au n°76 du bulletin des A.V.A.

Entre Nous

DATE... CAVALIÈRE !

Il faut lire 1877 et non 1827 en page de titre du précédent bulletin pour la date de destruction de la demi-lune de la porte de la Cavalerie (N.D.L.R.)

H.C.

INFORMATIQUE ET LETTRES DE RAPPEL

La mise en informatique de notre comptabilité, que nous essayons de mieux affiner, nous a fait adresser des lettres de rappel de notre part dont certaines ont été peut-être inexactes mais souvent mal perçues (le courrier reçu en retour en témoigne !).

C'est l'occasion de vous rappeler qu'il est souhaitable de régler à l'avance, pour l'année qui vient, votre cotisation par chèque de préférence, à l'image de ce qui se passe dans les autres sociétés ; (l'abonnement démarre le 1er janvier et se termine le 31 décembre). Merci de votre compréhension et d'en tenir compte.

H.C.

LES ARCHIVES... EN VACANCES !

Il est bien regrettable qu'à l'instar d'AIX-EN-PROVENCE ou de MARSEILLE, nos archives municipales n'aient pu bénéficier au moins d'une permanence et de quelques heures d'ouverture par semaine, retardant ainsi les travaux en cours de quelques chercheurs. Pensons-y pour 1992.

H.C.

PRANISHNIKOFF REDÉCOUVERT :

Il est vrai que ce peintre russe mort aux Saintes-Maries-de-la-Mer le 16/04/1909 a été un peu oublié. 1991 voit pourtant le 150e anniversaire de sa naissance (le 13/05/1841 à KOURSK) dans une famille noble enrichie par l'exploitation d'une sucrerie de betteraves et qui donna aux tsars de nombreux officiers et conseillers à la cour.

Il est bon que ce personnage haut en couleurs sorte un peu de l'ombre. Rappelons quelques facettes de cette vie pleine : Ivan Petrovitch avait signalé sa différence dès ses études à Varsovie (russe à l'époque) en affirmant ne pas vouloir être militaire. Il se tourne vers la peinture, va à Rome, est correspondant de guerre au Monténégro, en Grèce, puis retourne au pays où il sculpte et enseigne le dessin à Ekaterinbourg. Mais il a soif d'espaces nouveaux, vient à Paris (au moment de la commune) puis à New York, au Canada, fait tous les métiers, et se retrouve ingénieur des ponts et voies ferrées, parlant six langues. S'étant marié avec une française d'origine, celle-ci le persuade de venir à Paris ; il y fréquente les milieux intellectuels et commence à se faire connaître comme peintre et caricaturiste, au point d'être rappelé comme peintre officiel de l'armée russe pendant sept ans. Il ne découvre la Provence qu'en 1880, grâce à Daudet, Lamartine et Mistral venus présenter Mireille à Paris. Curieux, il vient sur place et est enchanté par cette nature vierge encore, au point d'acheter une maison aux Saintes et d'apprendre le provençal. Ami des félibres, il est rapidement perçu comme un patriarche (Moussu Ivan disait-on avec respect) et devient le peintre officiel de la Nacioun Gardiano qu'il fonde avec Baroncelli. Parallèlement, il fait des fouilles au Castelet et travaille pour les Éditions Hachette.

Il s'éteint aux Saintes sans descendance et Jeanne de Flandreysy écrit la première biographie de ce peintre attachant, spécialiste des chevaux (ceux du tsar, des indiens, de Buffalo-Bill ou des gardians) injustement tenu dans la pénombre, lui dont les œuvres sont toute lumière.

Une importante exposition est prévue à FONTVIEILLE à partir du 12/10/91 à l'initiative de M. GAY avec des toiles venant de Leningrad/St Petersbourg, ainsi qu'une série de conférences (la première en Arles le 23/09/91 au Palais des congrès) et un livre que nous attendons avec intérêt. Au vu du travail fait pour Léo Lelée, faisons confiance à l'équipe fontvieilloise !

P.N.

MISTRAL
nouveau à MAILLANE

Gros-œuvre et réaménagement de l'intérieur de la maison du Maître ont été entrepris à l'initiative de la caisse des M.H., du département et de la région pour 1 500 000 Frs de travaux. Ce sera l'occasion d'une visite commentée pour les A.V.A. dans un proche avenir.

H.C.

DOCUMENTS
LETTRES ANCIENNES
CACHETS

Un de nos adhérents possède une grande collection de lettres et de correspondances inédites intéressant la période révolutionnaire d'Arles et des Saintes-Maries-de-la-Mer, les chaussées du Trébon, etc. avec des affranchissements rarissimes ; à céder contre une somme à débattre et à verser à une œuvre nationale (reçus délivrés en contrepartie pour les services fiscaux dans le cadre de dons). Les collectionneurs intéressés sont priés de contacter le président des A.V.A.

H.C.

LE SOUVENIR
DE CHIAVARY

En février 1980, les musées d'Arles organisaient dans le cadre des salles romanes du cloître une exposition sur la collection du marquis de CHIAVARY. L'ancien hospice du boulevard Zola (en plein travaux pour y loger des services publics) garde heureusement le nom de ce riche propriétaire terrien (mas d'Eymini & grande cabane) dont la famille vint de GÈNES à ARLES au XVe siècle.

Henry de Chiavary était né à Lyon en 1853 et devait décéder en 1914 après une vie remplie de voyages en Orient d'où il ramena laques et ivoires. Membre de la commission administrative des hospices et célibataire, il légua ses collections et certaines terres à l'hôpital d'Arles. Nous lui sommes donc redevables d'une part importante du patrimoine en dépôt dans nos musées. Aussi, est-il bon qu'une équipe de jeunes AVA (les Lions d'Arles) sous la direction de Patrick PETRINI ait pris en charge la réfection de la tombe du marquis. Les travaux ont commencé et nous en reparlerons.

P.N.

PRÉMICES DU RIZ ET A.V.A.

Le corso très attendu de chars se déroulera les 14 et 15 septembre ; les A.V.A. en assument la présidence comme chaque année. Bravo à tous les participants de chaque équipe qui assurent avec abnégation et beaucoup de travail le succès de cette manifestation de plus en plus appréciée.

H.C.

CHAUD... LES DOSSIERS !

Le pont de Barcarin projeté, le Mac Donald d'Arles (sur les Lices) vont certainement être au centre de l'actualité locale. Nous attendons d'en connaître mieux les projets avant de donner notre avis peut-être dans le prochain bulletin.

H.C.

PALÉOGRAPHIE - GÉNÉALOGIE

Les cours reprennent dès le mois de septembre, les premiers et troisième jeudis de chaque mois en notre siège où vous pouvez venir vous inscrire.

H.C.

DERNIÈRE MINUTE

La conférence de dimanche 6 octobre 1991 de Monsieur BONNET, Majoral du Félibrige est reportée en 1992.

La journée champêtre de découverte du domaine de la Palissade est avancée au dimanche 20 octobre 1991.

Merci d'en prendre bonne note.

H.C.

SOCIÉTÉ DES AMIS DU VIEIL ARLES

Pour la protection de son patrimoine historique et esthétique

Fondée en 1903 — Reconstituée en 1971

PRÉSIDENTS D'HONNEUR :

t FRÉDÉRIC MISTRAL
PIERRE FASSIN
t ÉMILE FASSIN
t ANDRÉ VAILHEN-REMACLE

ANCIENS PRÉSIDENTS :

AUGUSTE LIEUTAUD 1903 - 1923
JEAN LANDRIOT 1971 - 1974
RENÉ VENTURE 1974 - 1987
THÉRESE GUIRAUD 1987 - 1990

COMITÉ DE PARRAINAGE :

HENRI AUBANEL - YVAN AUDOUARD - ELISABETH BARBIER – t Louis BAYLE – t GASTON BONHEUR - MARCEL BONNET – t HENRI BOSCO - JACQUES DE BOURBON-BUSSET - HEDWIGE BOUTIERE – t MARCEL CARRIERES - ANDRÉ CASTELOT – t Duc DE CASTRIES - JEANPIERRE CHABROL – t ANDRÉ CHAMSON - EDMONDE CHARLES-ROUX - YVAN CHRIST - JEAN-PAUL CLEBERT – t ALICE CLUCHIER - JEAN DESCHAMPS - PIERRE DOUTRELEAU - MICHEL DROIT - MAURICE DRUON - GEORGES DUBY – t LAWRENCE DURREL - t PIERRE EMMANUEL – t HENRI-PAUL EYDOUX - Louis FERAUD - IRENE FOUASSIER - CHARLES GALTIER - RENÉ JOUVEAU - HALLDOR LAXNESS - Louis LEPRINCE-RINGUET - Duc DE LEVIS-MIREPOIX - JEAN-MARIE MAGNAN - t MARIE MAURON – t JEAN MISTLER - MAURICE PEZET - CHARLES ROSTAING - ODYLE RIO - ROBERT SABATIER - PIERRE SEGHERS - CONSTANT VAUTRAVERS.

BUREAU :

PRÉSIDENT: HENRI CERESOLA

VICE-PRÉSIDENT: RÉMI VENTURE, **JEAN** TERRUS

SECRÉTAIRE GÉNÉRALE: MARCELLE FERRARI

TRÉSORIER: ROBERT LAUGIER

TRÉSORIER ADJOINT: PAUL RIBES

ARCHIVISTE: RÉGIS MARCHAL

SUPPLÉMENT AU BULLETIN: GENEVIEVE PINET, **PIERRE** NERI

COMMISSIONS :

VIE LOCALE ET ASSOCIATIVE :

J. TERRUS, R. LAUGIER, P. PETRINI, M. FERRARI, J. CASTANET, P. MAXENCE, P. NERI, P. RIBES.

ARCHÉOLOGIQUE ET PATRIMOINE :

R. LAUGIER, R. VENTURE, G. PINET, P. NERI, P. PETRINI, J. TERRUS

BULLETIN :

R. VENTURE, M.AUDEMA, M.-TH. CORDERO, G. PINET, P. NERI, P. MAXENCE, R. MARCHAL.

Dépôt légal 3ème trimestre 1991 — Imp. l'Homme de Bronze — Arles
Directeur de la publication : M. Venture
Commission paritaire : N° 52953