

SOUVENIRS

DE

NICE

DE 1830 A 1860

PAR

ED. CORINALDI

—••••—

Extrait des *Annales de la Société des Lettres, Sciences et Arts
des Alpes-Maritimes*, tome XVII.



NICE

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE MALVANO, 1, RUE GARNIER

—
1900

BIBLIOTECA SOCIETÀ STUDI VALDESI

OP

C7

1

Torre Pellice, Torino

SOUVENIRS

DE

NICE

DE 1830 A 1860

PAR

ED. CORINALDI



Extrait des *Annales de la Société des Lettres, Sciences et Arts*
des Alpes-Maritimes, tome XVII.

REGISTRO INGRESSO

N. 374



NICE

IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE MALVANO, 1, RUE GARNIER

1860

SOUVENIRS DE NICE

DE 1830 A 1860

La Providence a si bien fait les choses, qu'elle a réservé des consolations et des joies pour tous les âges de la vie. Si la jeunesse a ses longs espoirs, la vieillesse a ses souvenirs souvent pleins de charmes.

Parmi les miens, ceux que j'ai conservés de notre cher pays, pendant les premières années que j'y ai passées, peuvent compter parmi les plus doux.

Nice, en 1830, était loin d'être la grande et magnifique ville qu'elle est devenue depuis. Ce n'était qu'une modeste petite cité provençale annexée au royaume sarde. Sa population, banlieue comprise, n'était guère que de 30,000 âmes.

Sa renommée commençait à peine. Elle n'était fréquentée que par un nombre assez restreint de familles anglaises. Les touristes français lui préféraient Hyères, qui était loin de l'égaliser, mais où ils pouvaient se rendre sans sortir de France. Elle était à peu près inconnue aux voyageurs des autres pays.

On n'y voyait ni somptueuses villas, ni jardins de luxe artistement dessinés et remplis de plantes exotiques. Mais sa beauté, pour ne rien devoir qu'à la nature, ne s'en faisait pas moins sentir.

Nice alors, au début de la carrière qu'elle a depuis si brillamment parcourue, ressemblait à une jeune fille ignorée du monde, et qui s'ignore elle-même. Mais que de charme dans sa rustique simplicité ! La petite et déjà

coquette cité paraissait nonchalamment couchée le long de son rivage, la tête appuyée aux flancs gazonnés de son vieux château, les pieds arrivant à peine à l'endroit où le Paillon, qui l'enfermait tout entière dans ses replis, versait ses intermittentes eaux dans notre mer d'azur.

Trois rues dataient du XVIII^e siècle : la rue du Gouvernement, aujourd'hui rue de la Préfecture ; la rue du Pont-Neuf, aujourd'hui rue du Palais ; la rue Saint-François-de-Paule, qui n'a point changé de nom. Toute les autres remontaient à des dates plus anciennes ; elles étaient étroites, sinueuses, mal pavées, assez pauvrement éclairées par quelques réverbères à huile placés de loin en loin, que, par économie, l'administration paternelle de ces temps avait bien soin de ne pas allumer les nuits de pleine lune.

Pour le balayage de la poussière elle s'en fiait aux vents, et s'inquiétait fort peu des lois de l'hygiène. Mais quelle joie, quel entrain animait la vieille cité !... Quel bonheur d'y vivre, et quelle joyeuse insouciance de l'avenir on y lisait sur tous les visages !...

Cette gaieté, cette insouciance avaient une double raison d'être. D'abord à cette époque Nice, petite ville de 30,000 âmes, possédait plusieurs industries qui, jointes à son commerce d'huile et à la culture de son sol, pouvaient suffire à faire subsister ses habitants. La colonie étrangère, encore à l'état naissant, n'était alors qu'une ressource très accessoire : on en profitait sans doute, mais à la rigueur on aurait pu s'en passer.

Cette colonie n'était pas encore ce qu'elle est devenue depuis : l'industrie unique, indispensable, sur laquelle se fonde l'existence même d'une ville de plus de cent mille habitants !...

En second lieu, de 1814 à 1848, la vie était à Nice d'un

bon marché dont on n'a pas l'idée aujourd'hui. — Chaque bourgeois, un peu aisé, avait sur la colline quelques setérées de terre plantées d'oliviers. L'huile qu'il en tirait servait pour une part à sa consommation ; il vendait le reste et s'en constituait un revenu dont l'importance était proportionnée à celle de la terre.

En outre, il avait en général, soit à Saint-Roch, qui était alors le centre principal des jardins maraîchers, soit dans la plaine qui s'étendait entre la colline de Saint-Etienne et celle de Cimiez, un enclos plus ou moins vaste qui lui donnait des oranges et des légumes. Il vendait les premières et les vendait très bien ; car, moins douces que les oranges d'Espagne, les oranges de Nice se conservaient en revanche beaucoup plus longtemps, et c'était une qualité précieuse au temps où l'on ne pouvait les transporter que par le roulage. Quant aux légumes, une part servait à la nourriture du maître et à celle du mé-tayer ; le surplus était vendu à l'unique marché de la ville, établi autour de l'église Sainte-Réparate. Tout cela constituait de petits revenus qui, vu le bon marché de la vie et les goûts simples des Niçois, suffisaient à les faire vivre surtout quand ils avaient la chance d'y joindre le salaire de quelque emploi.

Parmi les différentes sortes de commerce et d'industrie que Nice possédait dans la première moitié du siècle, il faut compter en première ligne le commerce des huiles d'olive. Il existe encore aujourd'hui, mais depuis soixante ans il a subi d'importantes transformations qu'il est bon d'indiquer.

Autrefois nos négociants en huiles n'étaient guère que des commissionnaires, achetant à la récolte de plus ou moins fortes quantités d'huile pour le compte des marchands en gros de France ou de l'étranger.

Ces ordres s'élevaient ordinairement à plusieurs milliers de rups. — Le rup, ancienne mesure du pays, équivalait à sept kilos soixante-dix-neuf décagrammes.

A cette heure nos négociants d'huile, qui constituent une des classes les plus riches du pays, achètent pour leur compte, non seulement à Nice, mais encore à Bari, en Corse, en Tunisie et partout où ils peuvent trouver de bons produits.

Au début de cette transformation commerciale, ils se contentaient de vendre en gros leurs huiles soit à l'étranger, soit à de fortes maisons du nord ou de l'ouest de la France, qui les distribuaient ensuite à leur clientèle de détaillants.

Les choses continuèrent ainsi jusque vers l'an 1840 ou 1842. A cette époque, se fonda la maison Sasserno, Castel et Martin, pour l'exploitation du commerce des huiles d'après un système tout nouveau à Nice. M. Sasserno était un marchand d'étoffes d'ameublement dont le modeste magasin se trouvait rue du Gouvernement, aujourd'hui rue de la Préfecture. Il ne connaissait probablement rien au commerce des huiles, qui était tout à fait en dehors de son genre d'affaires. M. Aimé Martin était un jeune français d'outre-Var, possesseur de quelques capitaux, venu à Nice dans l'espoir de les y utiliser. M. Castel, plus âgé que ses deux associés, avait été pendant de longues années le caissier et le principal commis de M. Ambroise Tiranty et connaissait à fond le commerce des huiles. C'est évidemment lui qui eut l'idée de supprimer tout intermédiaire et de s'adresser directement à la clientèle des détaillants, des épiciers.

L'idée était géniale, elle leur valut de très gros profits. Après une longue et très honorable carrière commerciale, tous trois purent se retirer plus que millionnaires.

A la vue de leurs succès, leurs concurrents se mirent peu à peu à suivre leur exemple, et leur système est aujourd'hui adopté par presque tous les négociants d'huile de Nice.

Quant à la récolte d'olives du comté de Nice, elle a malheureusement beaucoup diminué. Nos paysans, trop épris de la chasse, ont détruit les petits oiseaux, qui étaient leurs plus utiles auxiliaires contre le nairoun et le caïroun. Ceux-ci, dont rien n'arrête plus la propagation, détruisent à leur tour les olives.

Nos paysans niçois peuvent bien dire que les rares petits oiseaux qu'ils s'acharnent à tuer encore leur coûtent les trois quarts de leurs revenus.

Nice avait aussi quelques armateurs ; entre autres, la maison Gioan, dont la faillite eut un si grand retentissement, et M. Barras, originaire de Villefranche, dont le trois-mâts, de moins de cinq cents tonneaux, et à qui les habitants du pays avaient donné le nom pompeux de *Frégate*, faisait périodiquement le voyage des Indes.

Le pays avait en outre de nombreuses filatures de soie, des ateliers de salaisons, une madrague pour la pêche du thon, une verrerie appartenant à M. Astraudo, trois ou quatre fabriques de parfumerie, diverses fabriques de fruits confits, particulièrement de cédrats, et en outre une ou deux fabriques de savon.

On le voit, Nice avait alors à son arc bien des cordes qui n'existent plus aujourd'hui ; mais ce qui tendait le plus à encourager l'insouciant gaité de ses habitants, c'était l'inimaginable bon marché de la vie.

Nice étant port franc, toutes les marchandises étrangères nous y arrivaient sans droits, et s'y vendaient au plus bas prix.

Quant aux produits du sol, presque tous étaient obligés

de s'y vendre sur place, vu la lenteur et l'insuffisance des moyens de transport. Ils s'y donnaient presque pour rien. Aussi notre pays était-il, dans ces temps heureux, un vrai pays de cocagne !...

Quelques prix de cette époque déjà lointaine pourront donner une idée de ce qu'était alors notre plantureuse abondance ; mais, pour l'intelligence de ce qui va suivre, il est bon d'indiquer ici les rapports existant entre le système décimal et les anciennes mesures alors en usage à Nice.

La livre était de douze onces. Il fallait trois livres deux onces pour faire un kilo. Le rup était de vingt-cinq de ces livres, et pesait, comme nous l'avons déjà dit, sept kilos soixante-dix-neuf décagrammes. L'huile d'olive se vendait au rup. Tous les autres liquides se vendaient à l'hectolitre.

Eh bien ! dans ces temps heureux, le sucre en pain valait cinq sous la livre ; la viande de boucherie, cinq sous ; le café, de huit à dix sous ; le vin de Saint-Maxime ou de Saint-Tropez, qui nous arrivait par bateau, se payait de quinze à dix-sept francs l'hectolitre. Les vins de la Gaude ou de Bellet, qui se vendent couramment cent francs de nos jours, se payaient alors de trente-cinq à quarante francs l'hectolitre. Le charbon de bois, le seul alors employé par les ménages, se vendait de trente à quarante centimes le rup, selon les arrivages de Toscane, soit à peu près de cinq francs le quintal décimal.

Les poissons communs, tels que les sardines, les anchois, les bugues, etc., se vendaient de deux à trois sous la livre, quelquefois même un sou. Témoin ce vers d'une comédie niçoise, où un personnage dit à son ami dont il vante les bienfaits :

Coura non v'han ch'un sou, mi paghes li sardina.

Le poisson fin valait plus cher ; mais quelle différence avec les prix actuels !

Je me souviens que vers 1840, me promenant par un beau soir d'été sur le cours Saleya, je vis passer deux marchandes de poisson chargées chacune d'une grande corbeille remplie de merlans d'une belle taille. Les pêcheurs venaient à peine de les retirer de leurs filets. Je m'approchai, j'en demandai le prix... c'était quatre sous la livre !... Ma foi je ne resistai pas à la tentation. J'en pris un, et j'eus un beau merlan de deux kilogrammes, tout frais pêché, pour la modeste somme de vingt-quatre sous !

Dans ce temps regretté par les bourses modestes, les fruits et les légumes se donnaient plus qu'ils ne se vendaient. Il m'est arrivé plus d'une fois d'acheter au marché une douzaine de pêches pour un sou ; le prix des autres fruits à l'avenant.

Passons maintenant à la question des loyers. — De 1830 à 1840, ils étaient fort peu élevés ; mais ici il faut distinguer entre les villas ou appartements meublés destinés à la colonie étrangère, et les appartements loués vides aux indigènes.

Les premiers, meublés, il est vrai, avec une extrême simplicité, se livraient entre douze cents et deux mille cinq cents francs pour six mois, du 1^{er} octobre au 30 avril suivant. Un petit nombre de villas plus vastes ou mieux meublées se louaient jusqu'à trois mille francs.

Au delà de ce prix il n'y avait guère que deux villas à Nice : la villa Guiglia, depuis villa Furtado-Heine, route de France, qui se louait de quatre à cinq mille francs, selon les saisons, et tout à côté, la villa princière de M. Samuel Avigdor, jadis habitée par la reine Hortense, et que son propriétaire, riche banquier, tenait fermée quand il n'en

trouvait pas le prix de trois cents livres sterling, soit sept mille cinq cents francs.

Quant aux appartements loués vides aux indigènes, les prix variaient selon leur situation. — Dans les quartiers réservés à la haute bourgeoisie niçoise, tels que le quai du Midi, la rue Saint-François-de-Paule, la rue du Pont-Neuf et dans quelques maisons de la rue du Gouvernement, on pouvait avoir un appartement de huit ou neuf pièces au prix de cinq cents à sept cents francs par an, selon l'exposition et l'étage. Dans l'intérieur de la ville, sur la place Victor, aujourd'hui Garibaldi, dans la rue Ségurane, et sur le Port, on avait facilement le même nombre de pièces dans des prix variant entre deux cents et quatre cents francs par an.

Les gages courants d'une servante à tout faire étaient de six à huit francs par mois; ceux d'une femme de chambre, de douze à quinze francs; ceux d'un domestique homme, de quarante à soixante francs par mois.

A cette époque, une famille jouissant d'un revenu de trois ou quatre mille francs vivait avec plus d'aisance qu'on ne pourrait le faire aujourd'hui avec douze mille francs de rente.

On y était riche avec fort peu d'argent, et cette circonstance favorable avait attiré dans nos murs bon nombre de petits retraités français.

La loi les obligeant à élire domicile en France, ils tournaient la difficulté en élisant domicile à Antibes, où ils n'apparaissaient qu'à l'époque de l'échéance de leur pension.

Cet état de choses dura jusqu'à la suppression du port

franc, qui eut lieu en 1848, peu de temps après la proclamation du Statut qui engloba Nice dans le royaume sarde. Par suite, la vie matérielle enchérit tout d'un coup ; non pas au point où elle est aujourd'hui, mais pourtant dans une mesure assez sensible pour obliger nos modestes retraités français à chercher ailleurs un moins coûteux asile. Cet enchérissement soudain exigeant de plus grands efforts dans la lutte pour la vie, et donnant lieu à de constantes préoccupations, surtout dans cette classe nombreuse de travailleurs qui vivent au jour le jour, a certainement exercé une influence considérable sur le caractère niçois et diminué dans une forte mesure son insouciance et sa gaieté primitives.

Mais revenons à notre vieux Nice. J'ai dit que, jusqu'en 1830 et même jusqu'en 1832, il était tout entier contenu entre la mer et le Paillon.

De l'autre côté du torrent, sur cette portion de la rive qui se trouve comprise entre le Pont-Vieux et la place Masséna, il y avait cependant un faubourg d'assez pauvre apparence, qu'on appelait la Bourgade.

Dans ce quartier en contre-bas, dont le niveau était à peu près celui de la place triangulaire du Lycée, se trouvaient des greniers à foin, des maisons d'ouvriers, des fabricants de harnais grossiers et de bâts, quelques filatures de soie.

Un simple mur de clôture, à peine haut de cinq pieds, le défendait assez mal lors des crues contre les flots irrités du Paillon. Sa chaussée, naturellement dépourvue de trottoirs, n'était large que de quatre ou cinq mètres à peine, et l'on n'y pouvait guère passer sans s'exposer à recevoir quelques ruades des mulets qui venaient s'y faire ferrer.

Dans ce quartier déshérité il n'y avait que trois maisons à peu près bourgeoises. L'une d'elles située sur l'emplace-

ment où se trouve le Grand-Hôtel, avait été bâtie par M. Gent, ancien épiciier, dont les deux fils eurent, il y a près de quarante ans, une fin si mystérieuse et si tragique !

Ce fut dans cette maison qu'en 1848, peu après l'édit de tolérance religieuse décrété par le roi Charles-Albert, fut célébré publiquement à Nice le culte évangélique en langue française.

La seconde, placée un peu plus à l'ouest, appartenait à M. Mages, ancien marchand d'étoffes d'ameublement. La troisième, la plus grande et la plus belle de toutes, appartenait à M. Carlone, chef de l'une des deux seules maisons de banque que Nice possédait alors. Son fils, littérateur distingué et chaud partisan de la France, fonda avec M. Victor Juge, aussitôt après la promulgation du Statut, sous le titre de « Journal de Nice », le premier journal politique que nous ayons eu ici.

Cette maison, qui se trouvait en partie au moins sur l'emplacement de la place Masséna, dut être démolie ainsi que toute la Bourgade, lors de la création de cette place et du quai Saint-Jean-Baptiste, aujourd'hui avenue Félix-Faure.

Notre Nice d'il y a soixante ou soixante-dix ans était, il faut en convenir, assez mal partagée en fait de promenades publiques.

Dans la banlieue, il n'y avait que quatre routes carrossables. Les trois premières, les routes de France, de Gènes et de Turin, étaient fort poudreuses et privées de tout ombrage. La quatrième, l'ancienne route de Villefranche, était si mal entretenue qu'un accident y était toujours à redouter. C'est en effet sur cette route qu'en 1833, M. Masclet, consul de France à Nice, fit la chute de voiture dont il mourut peu après.

En dehors de ces quatre routes carrossables, il n'y avait, dans nos environs, que des chemins muletiers et des sentiers bordés de saules et de rosiers de Bengale.

C'est dans ces sentiers fleuris que nos hôtes d'hiver aimaient à s'égarer à l'aventure, d'autant plus qu'à cette époque hospitalière toutes les campagnes s'ouvraient devant eux.

Pour peu qu'il fit beau, l'on voyait aux portes des villas de la Croix-de-Marbre des groupes de chevaux et d'ânesses, celles-ci munies de la selle espagnole. Les cavaliers sautaient à cheval, les dames et les enfants montaient les paisibles ânesses. Un mulet chargé de vivres et de bouteilles suivait; et la joyeuse caravane, s'engageant dans nos sentiers ensoleillés et fleuris, allait chercher au loin dans la campagne, un lieu propre à lui servir de salle de festin.

Hélas!... les jolis bosquets, les vertes et riantes prairies où nous faisons de si joyeux piques-niques n'existent plus. On en a fait des rues et des boulevards!...

La ville même n'était guère mieux partagée que sa banlieue en fait de promenades publiques. Il y avait le Château, que l'on commençait à repeupler d'essences forestières. Mais cette promenade pittoresque, d'où l'on jouit d'une vue si splendide, a toujours été un peu délaissée. Cela tient-il au voisinage des cimetières juif, catholique et protestant qui se trouvent réunis sur ce point?... ou bien l'éloignement que la société niçoise a toujours montré pour cette charmante promenade est-elle due à la difficulté d'y accéder? Je ne me charge pas d'expliquer le fait. Je me borne à le constater.

Il y avait encore le boulevard du Pont-Neuf, actuelle-

ment boulevard Mac-Mahon, et celui du Pont-Vieux, dont la plantation ne remontait pas à plus de dix ans; mais leurs jeunes et grêles platanes n'offraient alors qu'une protection insuffisante contre les ardeurs de notre soleil.

Donc au fond, de 1814 à 1850 il n'y avait guère à Nice qu'une promenade fréquentée et aimée par les Niçois de ces temps. Cette promenade était le cours Saleya, alors planté d'ormes magnifiques, et la Terrasse qui en était l'indispensable complément.

Les dimanches et jours de fête, la foule se tenait, pendant la journée, sous les épais ombrages du Cours, et remplissait l'après-midi les nombreux cafés qui se trouvaient sous la Terrasse. Il y avait là le café Royal, fréquenté surtout par les officiers et la noblesse du pays, le café Américain, le café du Commerce et tant d'autres, qui avaient pour clients la haute et la moyenne bourgeoisie. Dans tous ces établissements on avait alors une tasse de café pour trois sous, une glace pour quatre sous.

C'est au centre du Cours, en face du palais du Gouvernement, que jouait la musique militaire, la seule que nous eussions alors à Nice.

L'après-midi, lorsque le soleil commençait à descendre vers l'horizon, l'on montait sur la Terrasse. C'est de cette promenade-là surtout que les Niçois étaient fiers!... La Terrasse était pour eux la huitième merveille du monde!... Les Marseillais avaient bien une Cannebière. Mais ils n'avaient pas une Terrasse!

Après tout, cette promenade originale méritait bien leur admiration. On s'y trouvait presque au sortir de chez soi. On y humait à pleine poitrine, tout comme sur le pont d'un navire, l'air fortifiant de la mer. On y jouissait d'une vue splendide. Elle tenait de la promenade et du salon. Les dimanches d'été, de cinq à huit heures du soir, toutes

les familles un peu notables du pays s'y trouvaient réunies et s'y revoyaient avec plaisir.

C'est là qu'il y a soixante ans, j'ai rencontré étincelantes, sinon de beauté, au moins de jeunesse, toutes les octogénaires d'aujourd'hui!...

Vers huit heures, la foule commençait à s'éclaircir. A huit heures et demie il n'y avait plus personne, chacun était allé s'attabler au souper familial, après quoi chacun regagnait son lit, et s'endormait du sommeil du juste.

CHAPITRE II

PREMIER ÉVEIL

Dans le chapitre précédent j'ai donné, ou du moins j'ai essayé de donner, un premier aperçu de ce qu'étaient il y a soixante et quelques années notre vieux Nice et ses habitants aux mœurs patriarcales. Je veux essayer d'indiquer dans celui-ci quels furent vers 1832 ses premiers pas dans la voie d'une régénération dont on ne soupçonnait pas alors l'importance.

Ce premier éveil de l'industrie du bâtiment et de l'esprit d'entreprise eut lieu, comme on devait s'y attendre, vers l'extrémité ouest de notre vieux Nice.

Là se trouvaient encore un ou deux jardins et des terrains vagues qui se prêtaient merveilleusement à la construction.

Sur la place Charles-Albert il n'y avait encore d'édifié que la maison qui fait le coin de la rue Sainte-Clotilde et celle qui en est voisine. Les deux rues Sainte-Clotilde et Charles-Albert n'étaient guère que des chemins de campagne.

La partie ouest de la dite place, touchant à la rue du Pont-Neuf (actuellement rue du Palais), était encombrée

de baraques informes et vieillottes, constituant les dépendances de la Charité, alors située derrière l'Hôpital, et dirigée par le chanoine de Cessole.

La rue Saint-François-de-Paule, encore inachevée, s'arrêtait à la hauteur de l'hôpital de la ville dont on a fait depuis la mairie.

Un peu plus loin que ledit hôpital un assez fort ruisseau d'au moins un mètre cinquante de largeur coulait à ciel ouvert perpendiculairement à la rue.

On le traversait sur un petit pont de bois sans parapets.

Quant au quai du Midi, il n'existait pas. Sauf le théâtre et la maison des Bains polythermes, où logea le pape Pie VII lors de son passage à Nice, tous les terrains sur lesquels il a été édifié étaient encore vagues.

Tel était l'état des choses au début de l'an 1832. Dans cette année, mémorable pour tous ceux qui s'intéressent aux progrès de notre pays, Nice s'éveilla de sa torpeur et commença le mouvement d'expansion qui ne s'est plus arrêté depuis.

Donc ce fut en 1832 que quelques-uns de nos concitoyens, plus hardis et plus entreprenants que les autres, se décidèrent à tenter l'aventure et à couvrir le quai du Midi de nouvelles et élégantes constructions. Parmi eux nous pouvons citer : M. Jules Gilly, dit Gilly farine, M. Girard, négociant en huiles, le comte d'Ongran, le comte de Nieubourg. Dans l'espace de deux ans, tout, sauf un ou deux emplacements, fut construit. Enfin ce fut vers l'automne de 1834, que M. Horace Gauthier, riche marchand de bois de construction, acheta le terrain où il construisit l'immense immeuble qui fait le coin du quai du Midi et du Jardin public. Il fut acheté depuis, et considérablement embelli, par M^{me} Schmidt, la propriétaire actuelle.

Toujours à la même époque de 1832, M. le comte de Roubion jeta rue Saint-François-de-Paule les fondements de son vaste hôtel qui, bien qu'il soit vieux de soixante-huit années, est encore l'une des plus belles constructions de la partie ouest de notre vieux Nice. Diverses notabilités du pays suivirent son exemple, et le vide existant entre la rue Sainte-Clotilde et la rue Charles-Albert fut assez rapidement comblé.

Plus loin, entre la rue Sainte-Clotilde et le terrain vague où l'on créa la place des Phocéens, actuellement réunie au Jardin public, se trouvait un jardin appartenant à M. Bermond, boulanger. Celui-ci le vendit vers l'automne de 1835 à un Marseillais, M. Cantel, au prix de 45,000 francs, et avec cette somme jointe à d'autres capitaux, il acheta presque aussitôt, au prix de 125,000 francs le grand domaine de Saint-Etienne qui appartenait à une communauté religieuse, et qui fut la source de sa fortune. Plusieurs souverains ont habité les belles villas que son nouveau propriétaire y avait élevées. C'est dans l'une d'elles que mourut le Tsarevitch, fils d'Alexandre II.

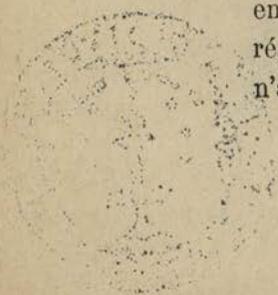
En mémoire de son fils, le Tsar acheta de M. Bermond et paya 600,000 francs un lot de terrain de quatre hectares sur lequel se trouvait la maison où mourut le jeune prince. Le Tsar la fit démolir et fit élever, sur l'emplacement qu'elle avait occupé, la chapelle orthodoxe que l'on y voit aujourd'hui.

Quant à M. Cantel, propriétaire du jardin de la rue Saint-François-de-Paule, il ne fut pas plus tôt entré en possession, qu'il se mit à y construire sur tout un côté de la rue Sainte-Clotilde et sur la façade de son jardin rue Saint-François-de-Paule, des maisons de rapport longtemps connues sous le nom de maisons Cantel et dont il se fit un très beau revenu.

De 1832 à 1834 ce fut donc par l'extrémité ouest de l'ancien Nice, c'est-à-dire par le quai du Midi et l'extrémité de la rue Saint-François-de-Paule que commença le mouvement des constructions. Le nombre de bâtisses nouvelles était, si je ne me trompe, de seize ou dix-huit. C'était plus qu'on n'en avait élevé depuis vingt ans ! Aussi fallait-il voir l'ébahissement, la stupéfaction des vieux Niçois de cette époque. On les rencontrait le soir, au coucher du soleil, par groupes de cinq ou six, arrêtés tantôt devant les murs des maisons Cantel, tantôt devant les nouveaux immeubles du quai du Midi ; ils se disaient l'un à l'autre : « Ma che fan ?... soun foule !... Si cresoun bessai che tout « lou mounde s'en va calà a Nissa... Giamai tout acò non « serà affitat !... Fan de maïoun per faire ballà lu gari !... » Puis ils s'en allaient hochant la tête, et déplorant les folies de la jeune génération, qui gaspillait follement les ressources amassées par ses devanciers, dans des constructions évidemment inutiles !...

Que diraient-ils aujourd'hui s'ils pouvaient se lever de leurs tombes ?... Ce ne sont pas seulement seize ou dix-huit maisons qui se sont élevées et remplies de locataires. C'est toute une ville de plus de cent mille habitants qui a envahi la plaine de Nice et menace de gagner les collines. Les constructions nouvelles s'y comptent par milliers... et les loyers montent toujours !

Pendant les huit années qui s'écoulèrent depuis 1832 jusqu'en 1840, dans les autres quartiers de la vieille ville rien ne bougea. Aucune œuvre d'utilité publique ne fut entreprise. Nous vivions alors sous le *Buon Governo*. Ce régime, légèrement clérical et grand adorateur du passé, n'aimait à remuer ni les pierres ni les idées.



Toutes les améliorations que je vis apporter à notre cité pendant cette période se bornèrent donc à l'agrandissement de la petite place au-devant de Sainte-Réparate et à la construction de deux églises nouvelles, celle du Port et celle du Vœu.

Celle du Port faillit être le théâtre d'une épouvantable catastrophe. On en avait confié la construction à un jeune ingénieur nommé Sassernò, frère de M^{me} Sassernò, qui était la Sapho Niçoise de l'époque.

Le jeune homme avait sans doute du talent; mais il était hardi, peut-être même trop hardi, comme on le verra par la suite.

Il n'était pas l'auteur du plan de cette église, qui lui avait été envoyé de Turin. L'exécution seulement lui en avait été confiée.

D'après ce plan, l'édifice devait être couronné par une vaste coupole, que l'on avait décidé de faire en bois pour plus de légèreté.

Cette coupole en bois déplut au jeune homme... La crut-il peu solide, ou bien indigne de son talent?...

Je ne sais. — Toujours est-il qu'il se décida à la construire en pierres, et même à lui donner une jolie épaisseur. — Ainsi fut fait.

D'abord la coupole tint bon, elle avait même une assez belle apparence. L'édifice, une fois fini, fut consacré au culte. Mais soit que les murs fussent trop faibles, ou la coupole trop lourde, soit encore que l'on eût négligé de placer un nombre suffisant de clefs pour bien relier le tout, il arriva qu'un dimanche matin, quelques mois à peine après l'inauguration de l'église, au moment où le prêtre, sortant de la sacristie, s'apprêtait à y entrer pour dire la première messe, il entendit un craquement sourd dans la voûte. Saisi d'effroi, il eut à peine le temps de se rejeter



en arrière; la coupole entraînant le reste de la toiture s'effondrait dans la nef.

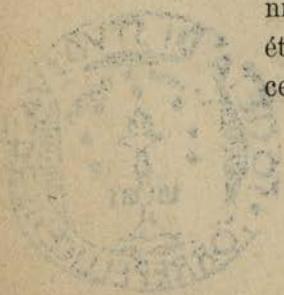
Heureusement qu'à cette heure matinale, il n'y avait personne dans l'église, sauf une pauvre vieille femme qui, se tenant à la porte, eut le temps de se rejeter en arrière et fut sauvée.

Si la malechance avait voulu qu'au lieu d'arriver à 6 heures du matin, cet éboulement se fût produit à 11 heures, au moment de la grand' messe, toute la population du port y périssait écrasée et ne formait plus qu'une bouillie de chair sanglante, recouverte de moellons et de plâtras.

Cette imprudence causa beaucoup d'ennuis au jeune ingénieur. — Il y eut procès. — Il dut aller à Gênes pour se défendre. — Nous ne le revîmes plus. — J'espère, pour ses clients et pour lui-même, que ses autres constructions auront eu un meilleur succès.

L'autre église, l'église du Vœu, devait, d'après les premiers projets, être édifiée sur l'emplacement qu'occupe aujourd'hui l'avenue de la Gare, à peu près à l'endroit où se trouve l'hospice de la Charité; puis on changea d'avis, et l'on se décida à la construire sur les terrains du comte de Saint-Etienne, quai Saint-Jean-Baptiste.

En février ou mars 1835, on procéda à la pose de la première pierre. J'assistai à cette cérémonie qui se fit avec une grande solennité. Le gouverneur de Nice, les consuls de la ville, M^{sr} Galvano, évêque de Nice, et tout le haut clergé s'y trouvaient. Les troupes de la garnison, carabiniers en tête, formaient l'escorte. Quant à la foule, elle était énorme. Nice conserva longtemps le souvenir de cette fête religieuse.



Le nom de l'église indique assez quelle fut sa raison d'être. Le choléra, mal encore peu connu, inspirait alors une grande épouvante. Ces craintes étaient, paraît-il, partagées à un haut degré par la Cour de Turin.

Vers la fin de l'été de l'an 1834, le bruit courut que des cas de choléra étaient signalés en Provence. Ce bruit qui ne devait que trop se réaliser l'année suivante, était alors prématuré.

Cependant le cabinet sarde le tint pour vrai, et résolut de mettre le royaume à l'abri du fléau, en cessant tout rapport avec nos provinces méridionales.

Dès le 11 septembre 1834, tous les navires venant de nos ports méditerranéens furent soumis à une quarantaine rigoureuse, ce qui arrêta net les relations maritimes entre les deux pays.

Quant aux rapports internationaux par la frontière de terre, ce fut bien une autre affaire. Les voyageurs qui nous arrivaient de France par le pont du Var, ne furent pas soumis à une quarantaine quelconque; ils furent simplement repoussés.

Ni paysan, ni touriste, personne en un mot, ne put plus venir de Saint-Laurent à Nice, et pour empêcher quelque audacieux de traverser le Var à gué, des sentinelles furent placées de distance en distance le long du fleuve, avec ordre de faire feu sur l'imprudent qui eût osé tenter l'aventure.

Ces mesures radicales firent cet hiver-là le plus grand mal à Nice, mais nous fûmes garantis des atteintes du choléra qui ne nous menaçait pas encore.

Pour remercier la sainte Vierge de cette faveur, on décida conformément au vœu émis par nos consuls en 1832 de lui élever une église. — Ce qu'il y a de piquant, c'est que la construction commencée était à peine au niveau du

sol lorsqu'en juillet 1835 le choléra fit sa première apparition à Nice, et y enleva de 200 à 220 personnes.

Ici il faut relater un fait important dans notre histoire, car il fut cause de la fortune de Cannes. J'ai dit que dans ce triste hiver, tous les voyageurs étaient arrêtés au pont du Var et forcés de rebrousser chemin.

Parmi eux se trouva Lord Brougham. Repoussé comme les autres, il insista cependant, et fit savoir au Gouverneur que lui, Lord Brougham, demandait à entrer à Nice et à y passer l'hiver. — Le Gouverneur rejeta sa demande.

Lord Brougham dut rebrousser chemin. Vivement froissé, il se retira alors à Cannes, y bâtit une villa à laquelle il donna le nom de sa fille Louisa, et se promit de faire, de cette petite localité, jusque-là sans avenir ni importance, la florissante rivale de Nice.

Il faut bien reconnaître qu'en grande partie il y a réussi.

CHAPITRE III

Nous avons vu ce qu'était la ville de Nice vers l'an 1830. Voyons ce qu'était alors sa banlieue immédiate.

Cette banlieue commençait dès qu'on avait franchi le Paillon.

Nice ne communiquait avec elle qu'au moyen de deux ponts.

L'un, le Pont-Vieux, aboutissait à la place du Lycée, alors dirigé par les jésuites, et sur le fronton duquel on lisait ces mots latins :

« *Lyceum moribus ac studiis sacrum.* »

Cette petite place triangulaire et basse avait à son centre la belle fontaine aux Tritons, apportée, dit-on, de Byzance

par les Lascaris. — Elle y servait d'abreuvoir aux mulets de la montagne.

Aujourd'hui ce beau marbre est l'une des décorations les plus artistiques de notre Jardin-Public, où il est bien mieux à sa place.

Lorsqu'on sortait de la ville par le Pont-Neuf, on trouvait, à l'issue de ce pont, un assez vaste carrefour rural de forme irrégulière, où il n'y avait encore aucune construction, si ce n'est une petite maison de campagne appartenant à M. Ambroise Tiranty.

Au fond dudit carrefour, à trois mètres environ en contre-bas, il y avait une petite ruelle qu'habitaient des âniers et des laitiers. — C'est là que le brave Natarello tenait sa laiterie et ses ânesses pour la promenade. C'est aussi là que se trouvaient les écuries de Nigio, loueur de chevaux.

A gauche de ce carrefour, presque au sortir du Pont-Neuf, venait s'amorcer une chaussée de sept à huit mètres de largeur, établie à trois mètres en contre-haut du sol primitif, au moyen de deux murs de soutènement. — Cette chaussée, dont la date est évidemment identique à celle de la création du Pont-Neuf, doit donc remonter à l'an 1822. Son état, en 1834, était des plus rudimentaires. On y voyait contre le mur qui longeait le Paillon et s'arrêtait au ras du sol de la chaussée, une douzaine d'acacias qui, à demi brisés par le vent et plantés en file indienne, donnaient un faible ombrage.

Contre le mur qui longeait la campagne, il n'y avait aucune maison, mais seulement un épais cannier dont les verdoyantes frondaisons formaient sa rurale bordure.

Il va sans dire que ce chemin n'était ni drainé, ni éclairé, ni même balayé. Tel était l'état où se trouvait, il y a soixante-six ans, le futur quai Masséna.

Au fond du carrefour devenu depuis la place Masséna, toujours à gauche en partant du Pont-Neuf, se trouvait la route de France, bordée des deux côtés par les murs de clôture des campagnes limitrophes. — De la future place Masséna jusqu'au sentier devenu depuis la rue Halévy, il n'y avait, le long de la route de France, du côté de la mer, que deux propriétés : celle de M. Coppon, qui allait de la place Masséna jusqu'à l'axe de la rue Paradis actuelle, et celle de M. Bessi, qui allait de l'axe de la rue Paradis jusqu'à la rue Halévy. Le sol bas et marécageux de ces jardins, surtout du premier, avait valu à M. Coppon, son propriétaire, le sobriquet de « *Barba Granouilla* ».

Du côté opposé, il y avait d'abord la propriété vraiment seigneuriale de M. Victor Tiranty. Cette propriété s'étendait sur la route de France jusqu'à la ruelle qui sépare la maison de M^{me} veuve Tiranty de l'immense immeuble du feu comte d'Ongran. Puis venait la campagne de M^{me} la marquise de Châteauneuf dont hérita plus tard le marquis de Constantin. Enfin, le jardin de M. Pons, ancien capitaine de la marine marchande, s'étendait un peu plus loin que la rue Maccarani.

Dans presque tous ces jardins, séparés le plus souvent par de simples haies de rosiers de Bengale, il y avait, outre la maisonnette rustique du métayer près du puits et de l'étable, une toute petite maison de campagne aux murs roses, aux volets verts. Elle était élevée d'un ou tout au plus de deux étages. Au centre de sa toiture en briques creuses, s'élevait le plus souvent un petit belvédère d'où, malgré le peu d'élévation de l'édifice, on jouissait d'une vue splendide par suite de la distance assez considérable qui séparait chacune de ces petites constructions.

L'été, elles étaient habitées par leurs propriétaires ; l'hiver, ils les louaient aux membres de notre colonie étrangère.

Ce fut dans la maison de campagne de M. Bessi, située route de France, en partie sur l'emplacement que devait occuper plus tard la rue Paradis, qu'en 1836 ou en 1837, Meyerbeer vint loger et travailler à son dernier opéra, l'*Africaine*.

Cette maison où avait habité l'un des plus illustres compositeurs de notre époque, fut en partie démolie lors de l'ouverture de la dite rue. Ce qui en resta fut transformé en un petit cabaret de bas étage, qui prit le nom d'*Auberge de la Lune*. Ce cabaret disparut à son tour, vers 1870, pour faire place à un nouvel et plus important immeuble.

—
Donc en 1832, dès qu'en sortant de Nice on avait franchi le Pont-Neuf, on était sans aucune transition transporté en pleine campagne. Toutes les propriétés environnantes étaient telles que les générations disparues les avaient laissées, et telles que leurs possesseurs d'alors comptaient les laisser à leurs descendants; cependant il n'en devait pas être ainsi.

Vers la fin de l'an 1832, un M. Gilly, de Marseille, vint à Nice. — C'était le moment où, à Marseille même, tous les esprits étaient tournés vers les constructions. — On y bâtissait le boulevard Longchamps, et on y ébauchait la belle promenade du Prado.

Notre Marseillais vint-il à Nice pour son seul plaisir ou pour tenter quelque bon coup dans les achats de terrains?

Je ne sais, mais je crois la seconde hypothèse infiniment plus probable. Quoi qu'il en soit, il vit juste et jeta son dévolu sur la propriété de M. Bessi, qui allait de la route de France à la mer, englobant dans sa surface tout le quartier du futur Jardin-Public.

Il en fit demander le prix. — M. Bessi était un de ces vieux Niçois trouvant qu'il y avait déjà bien assez de

maisons à Nice. — Il ne lui vint pas un moment à l'idée que quelqu'un pouvait acheter son terrain pour y bâtir, et comme cette campagne ne lui rendait en somme qu'un très mince revenu, il se décida à la vendre pourvu que ce fût à de bonnes conditions.

Il demanda d'abord à conserver sa maison et son moulin à huile avec une bande de terrain d'environ trente mètres de profondeur. Ce terrain, par un effet du hasard, se trouva longer la rue Paradis actuelle. Pour tout le reste du domaine, il demanda la forte somme de 68,000 francs. C'était au moins un tiers de plus qu'elle ne valait comme propriété rurale.

L'acheteur récrimina d'abord, puis voyant que le vendeur tenait ferme, il céda peu à peu sur la maison, sur l'usine, sur la bande de terrain, sur le prix, et le marché fut conclu.

Chacun au début regardait M. Bessi comme ayant fait une superbe affaire, et son acquéreur comme un naïf venu tout exprès à Nice pour se faire exploiter. Mais lorsqu'on vit, très peu de mois après, M. Gilly procéder au lotissement de son terrain, donner à la Ville le pré de la Fous à la charge par elle, 1° d'y établir un Jardin-Public, 2° d'y tracer tout autour les voies carrossables destinées à donner accès aux nouvelles constructions, on cessa de rire, et l'on comprit que M. Gilly venait de réaliser un coup de maître, car pour 68,000 francs il avait acquis tous les terrains à bâtir qui entourent le Jardin-Public, sauf le petit lot qui restait à M. Bessi; plus tous ceux de la rue Croix-de-Marbre; plus encore tous ceux de la rue Masséna qui partant de la rue Halévy, allaient rejoindre la bande de terrain qui restait à M. Bessi de son ancienne propriété. Quant à celui-ci, il ne put, dit-on, jamais se consoler du sot marché qui lui avait ravi une fortune.

Pareille mésaventure faillit arriver à son voisin M. Coppon, propriétaire du jardin du même nom. Nous avons déjà dit que ce jardin, par suite de son humidité, lui avait valu le sobriquet de *Barba Granouilla*. Celui-ci, tout comme M. Bessi son voisin, était à mille lieues de penser que l'on pût convertir sa petite campagne en merveilleux terrains à bâtir.

M. Jules Gilly, dit Gilly Farine, et père de notre regretté concitoyen Jules Gilly, y vit plus clair, et lui demanda de l'acheter. M. Coppon y consentit. L'affaire fut conclue au prix de 36,000 francs. Les parties étaient chez le notaire, lorsque M. Coppon dont le caractère était aussi hésitant que celui de M. Gilly était droit et entier, souleva un incident. Il demanda que M. Gilly payât la moitié des frais de courtage. C'était une pure bagatelle, une affaire de 500 francs tout au plus; l'intérêt de M. Gilly lui disait de céder. Il y avait une fortune à gagner à ce prix. Sa susceptibilité ne le lui permit pas. Cela n'avait pas été convenu. Il se crut joué. Il rompit tout.

Ce fut fort heureux pour *Barba Granouilla*, car, éclairé par l'exemple de M. Gilly le Marseillais, il procéda lui-même au lotissement de son terrain, et finit par retirer quelque chose comme six ou sept cent mille francs du jardin qu'il avait été sur le point de donner; — ici *donner* est le mot — pour 36,500 francs !

Cependant les propriétaires de la route de France commencèrent à s'éveiller à leur tour.

M. Victor Tiranty, possesseur d'une des plus belles et des plus vastes propriétés de Nice, mourut d'une attaque d'apoplexie en 1835 et quelques mois après, sa veuve jetait les fondements de la grande maison de la rue Masséna contiguë au café de la Victoire. Bien que cet immeuble de style turinois n'eût rien de remarquable, on le considérait

alors pour sa masse même comme un véritable monument.

Presque en même temps, son beau-fils M. Ambroise Tiranty, commençait à édifier la première moitié de l'énorme maison qui porte encore le nom de maison d'Ongran. Ces deux immeubles terminés pendant l'été de 1837, furent loués et occupés dès la Saint-Michel de la même année. M^{me} Veuve Tiranty loua sa maison vide et j'en meublai une partie. M. Ambroise Tiranty loua la sienne meublée ; ni lui ni moi nous n'eûmes un seul appartement vide, ni cet hiver, ni les hivers suivants. Cependant nous les louions à peu près 40 % plus cher que nos concurrents. Mais il est juste de dire qu'au point de vue du confort et du goût, nous avons introduit à Nice un premier progrès très sensible dans l'art de l'ameublement.

Le grand attrait de ces deux immeubles, c'était leur vue : aucune construction ne la gênait encore, et de nos fenêtres nous pouvions voir librement la mer jusqu'à la pointe de la Garoupe, comme on pourrait le faire aujourd'hui de la promenade des Anglais.

Ce précieux privilège qu'ils possédaient devait être de très courte durée. Dès 1839, M. Adé, sellier, achetait à raison de 9 francs le mètre carré le premier lot de terrain qui ait été vendu sur le quai Masséna et se mit aussitôt à construire.

Presque aussitôt aussitôt après, M. Layraud, propriétaire de l'hôtel de France, acheta un autre lot pour son hôtel au prix de 11 francs. M. Roubaud en acquit un autre au prix de 12 francs et bâtit la maison qui appartient aujourd'hui à la famille Nicot. Enfin, M. Coppon bâtit lui-même la grande maison qui fait le coin du quai Masséna et de la rue Paradis.

En moins de deux ans le quai tout entier était bâti.

L'activité des constructions n'était pas moindre sur la place du Jardin-Public. Vers 1835 un jeune Parisien, M. Laurencin, acheta au prix de 15 francs le mètre, prix énorme pour le temps, et y bâtit sur la mer une maison de sept fenêtres de façade, qui fait partie aujourd'hui de l'hôtel des Anglais.

La construction de cette maison fut longtemps interrompue par une curieuse aventure que je raconterai peut-être plus tard. M. Gilly farine acheta et bâtit le lot suivant. Un chaudronnier enrichi, M. Borry, acheta le lot qui faisait le coin de la façade est du Jardin Public. Un ou deux acquéreurs dont les noms m'échappent se présentèrent et ainsi cette façade fut complètement bâtie de 1835 à 1838.

Dès 1834 la façade sud avait, avons-nous dit, déjà deux maisons construites. Vers 1839 une société d'ouvriers acheta le terrain contigu à la maison Raymond Gauthier. Un an plus tard, M. Visquis, courrier de famille, acheta le lot suivant. Ces deux immeubles appartenant aujourd'hui, l'un à M. Boutau, l'autre à M. Astraudo, constituent à présent l'Hôtel de la Grande-Bretagne. Il ne restait plus alors, pour achever la façade sud de la place du Jardin Public, que le lot de terrain que s'était réservé M. Bessi; mais celui-ci, échaudé par son marché avec M. Gilly, ne voulait le céder à aucun prix, et, sans en être sûr, je crois bien que ce n'est qu'après sa mort qu'il a été vendu à M. Trabaud.

Ce fut aussi vers l'an 1839 que l'on commença à bâtir la rue de la Croix-de-Marbre. Cette affaire fut rondement menée; deux ans après le commencement des travaux, il n'y restait aucun emplacement à bâtir.

Peu à peu nos bourgeois de Nice d'abord hésitants avaient fini par comprendre que le nouveau quartier que l'on créait de l'autre côté du Paillon finirait par être annexé

à la ville, que les terrains et les immeubles étaient destinés à y augmenter de valeur, et qu'il y avait tout profit à s'y assurer un lopin de terre. Aussi tous ceux qui le pouvaient, achetaient.

Dans cette fièvre de constructions, la partie de la route de France qui allait du chemin Saint-Etienne à la place Magenta commençait à se peupler. Le côté faisant face au midi était occupé presque en entier par la maison de M^{me} veuve Tiranty et par celle de M. Ambroise Tiranty, son beau-fils. Le côté nord commençait aussi à se bâtir, de sorte que ces immeubles, après avoir perdu la vue de la mer, étaient même menacés de perdre le soleil d'hiver. C'est ce qui arriva en effet à la maison de M^{me} veuve Tiranty. Le même sort aurait été réservé à celle de M. Ambroise Tiranty si son propriétaire n'avait habilement paré ce coup, par un assez gros sacrifice d'argent.

Les personnes qui avaient acheté route de France les lots de terrain faisant face aux maisons précitées, étaient de petits bourgeois, de petits industriels qui, manquant de capitaux pour faire une grosse construction, ne comptaient guère élever, au moins temporairement, qu'un étage sur rez-de-chaussée. M. Ambroise Tiranty alla les voir et après s'être enquis de leurs intentions, il leur proposa de leur payer tout ou partie du terrain, à condition qu'ils s'engageassent par-devant notaire à ne jamais élever leurs immeubles au-dessus du premier étage. Ces braves gens crurent faire une affaire d'or. Ils signèrent, et voilà pourquoi dans cette rue Masséna, aujourd'hui si passagère, où le terrain vaut à coup sûr plus de 200 francs le mètre carré on voit en face de la maison Ongran une longue rangée de maisonnettes, qui n'ont qu'un étage sur rez-de-chaussée, et qui ne pourront probablement jamais s'élever plus haut. L'affaire dut se passer vers l'an 1838. Je tiens ce détail de

M. Ambroise Tiranty lui-même, qui me le raconta en sortant de chez le notaire. D'après lui, le sacrifice que lui coûta l'acquisition de cette servitude fut d'environ 30,000 francs.

Depuis l'an 1832 jusqu'à nos jours, le mouvement des constructions à Nice s'est tantôt accéléré, tantôt ralenti, quelquefois dans une grande mesure; mais il ne s'est jamais complètement arrêté.

CHAPITRE IV

DES MOYENS DE LOCOMOTION ET DE TRANSPORT A NICE

de 1830 à 1850

Après avoir revu par le souvenir ce qu'était notre vieux Nice de 1830, il peut être intéressant de rappeler quel était son mouvement et sa vie.

Pour décrire son mouvement, il me semble que ce qu'on peut faire de mieux, c'est d'essayer d'indiquer, aussi exactement que possible, quels étaient les moyens de locomotion de ses habitants dans la ville et dans la banlieue; ceux dont ils se servaient pour communiquer avec les autres villes du royaume sarde ou avec l'étranger, et enfin les moyens de transport alors usités pour l'importation des divers produits.

Pendant le jour, le moyen de locomotion employé par nos Niçois de 1830 pour se rendre dans l'intérieur de la ville ou même dans la banlieue la plus proche était des plus simples. Ils allaient tous à pied. Et il ne pouvait en être autrement; car d'une part presque toutes nos rues étaient trop sinueuses et trop étroites pour permettre la circulation des voitures, et de l'autre les distances étaient si courtes dans notre petite ville, qu'il ne valait vraiment pas la peine d'enfourcher un cheval ou une mule pour se rendre

de la rue du Pont-Neuf à la rue Pairolière, les deux points extrêmes de notre cité d'alors.

La nuit venue, on allait à pied tout de même, mais avec certaines précautions. Les soixante et quelques réverbères fumeux qui étaient disposés de loin en loin dans nos rues ne réussissaient guère qu'à montrer la nuit plus noire. Il fallait donc, avant de sortir, si l'on tenait à ne point se rompre le cou, se munir d'une lanterne, dont la grandeur et le luminaire variaient selon la condition sociale de l'individu qui s'en servait.

Les paysans et les ouvriers portaient eux-mêmes leurs noirs petits falots de tôle, où brûlait une mince mèche nageant dans un petit godet d'huile de ressence. Les bourgeois se faisaient accompagner par leur bonne, et celle-ci portait une assez élégante lanterne de fer-blanc où brûlait une bougie.

Dans la classe noble c'était un domestique homme qui portait la lanterne plus vaste, contenant deux bougies au lieu d'une.

Les matrones de cette caste qui avaient à sortir le soir ne se contentaient pas d'un porteur de lanterne. Elles s'installaient confortablement dans l'antique chaise à porteurs plus ou moins dorée qui jadis avait servi à leurs grand' mères et se rendaient dans ce vénérable équipage soit aux bals de M. le Gouverneur, soit chez la marquise de Sainte-Agathe, où l'on jouait surtout au whist, soit chez telle autre marquise où l'on jouait au loto. J'ai vu circuler dans nos rues, jusques vers l'an 1848, ces vieilles chaises, qui le jour étaient remisées dans un coin des vastes entrées de nos maisons nobiliaires.

Quand les Niçois de cette époque voulaient se rendre dans celle de leurs maisons de campagne qui n'était point sur une route carrossable, et qui se trouvait située dans un

quartier de la banlieue que l'on considérait alors comme éloigné, le métayer était prévenu. Il se rendait à l'heure indiquée au *palai* du maître, avec son mulet, que l'on chargeait de bagages, et deux ou trois ânesses, munies chacune d'une selle espagnole, sur lesquelles montaient la bourgeoise et les enfants ; quant au mari, le plus souvent il suivait à pied.

On ne se figure pas combien les distances nous semblaient alors plus grandes qu'aujourd'hui. Aller jusqu'au vallon de Magnan nous faisait l'effet d'une véritable excursion ; pousser jusqu'au Var était presque un voyage. La villa de Chambrun où l'on se rend si facilement de nos jours et qui appartenait alors au comte de Pierlas, nous paraissait être au bout du monde !... Cette différence dans l'appréciation des distances doit tenir à ce que dans ces temps on était presque entièrement privé de véhicules, et aussi à la difficulté que l'on éprouvait à circuler dans l'inextricable réseau de petits sentiers qui s'entre-croisaient dans la plaine.

Les excursions dans nos montagnes étaient alors très pénibles et par conséquent très rares. Comme avant l'annexion il n'y existait pas une route carrossable, il fallait faire le chemin à dos de mulet. Les chemins muletiers que l'on était forcé de parcourir étant difficiles et souvent dangereux, on n'y avançait que lentement. Il fallait un jour pour se rendre à Levens, deux jours pour aller à la Bollène, trois jours pour aller à Saint-Martin de Lantosque.

Si l'on se dirigeait vers nos communes les plus éloignées de Nice, le voyage était au moins de quatre à cinq journées ; ajoutez à cela que l'on ne rencontrait sur la route que de misérables auberges de muletiers, où l'on était mal nourri... encore plus mal couché, et où la propreté laissait tout, absolument tout à désirer. Si nos hôtes

d'alors ne connaissaient pas nos montagnes, c'était par la raison toute simple qu'il eût été impossible à une famille étrangère un peu convenable, d'y tenter une excursion.

Nous n'avions, en 1830, ni trams, ni omnibus, ni voitures de place marchant à l'heure ou à la course. Le premier omnibus introduit à Nice, le fut en 1835 par M. Leyraud, propriétaire de l'Hôtel de France, alors établi sur le quai du Midi. M. Leyraud étant allé à Paris pour ses affaires, trouva à y acheter, d'occasion, un grand omnibus que l'on avait réformé, et trois gros et lourds chevaux percherons. Il revint à Nice à petites journées, dans ce singulier équipage, et y organisa, sans plus tarder, un service d'omnibus entre Nice et le pont du Var. Les départs avaient lieu de Nice, à huit heures du matin et à deux heures de l'après-midi ; du Var, à dix heures du matin et à quatre heures du soir. Les places se payaient quarante centimes. Ce fut pour le temps un énorme progrès ; l'omnibus fut très couru. Les Niçois en profitèrent pour faire de plus fréquentes promenades sur les rives du Var.

De leur côté, les habitants de Saint-Laurent, qui n'avaient à traverser que le pont de bois, alors situé en face du village, pour arriver à la station, eurent toute facilité pour venir à Nice écouler leurs produits ou faire des emplettes. Il en résulta un petit courant d'affaires avantageux pour les deux localités.

Après quelques mois d'exploitation, M. Leyraud céda son entreprise à M. Loupias, qui lui donna un sérieux développement et poussa ses omnibus jusqu'à Cagnes.

Quant aux voitures de place, elles ne commencèrent à se montrer dans notre ville que bien des années plus tard.

Parlons un peu maintenant des voyages en ces temps lointains.

Pour voyager nous avions deux voies : la voie de terre et la voie de mer.

Nos hôtes étrangers nous arrivaient presque exclusivement par terre et voyageaient dans leurs propres chaises de poste. Ceux d'entre eux qui ne pouvaient pas se payer ce luxe, prenaient les voitures publiques. Nos Niçois en faisaient autant.

Nous avions alors deux compagnies faisant le service de Nice à Marseille : l'une partait le matin, l'autre le soir. Elles commencèrent par se faire concurrence, puis fusionnèrent. Leurs voitures contenaient au maximum quinze places. Elles n'étaient presque jamais complètes, soit à l'arrivée, soit au départ. En moyenne, on peut dire qu'elles étaient remplies aux deux tiers. La durée du trajet était de trente à trente-deux heures, selon l'état des routes... et celui des conducteurs ou postillons.

De Nice à Turin par Coni, il y avait un départ et un arrivage quotidien ; de Nice à Gênes, il en était de même. La capacité des voitures affectées à ces deux services était à peu près semblable à celles des voitures de Nice à Marseille. La durée du trajet était aussi la même pour la voiture se dirigeant sur Turin ; un peu moindre pour celle se rendant à Gênes.

On voit, d'après ces données, que de 1830 à l'inauguration du chemin de fer du P. L. M., la circulation par terre entre Nice et les villes sus-mentionnées ne pouvait pas dépasser cent-vingt personnes par jour et s'arrêtait bien souvent au chiffre de quatre-vingts ou quatre-vingt-dix voyageurs, tandis qu'aujourd'hui ce sont trois ou quatre mille personnes, quelquefois plus, qui passent quotidiennement par notre gare.

Cet énorme développement de la circulation a été sans contredit une des causes les plus efficaces du développement non moins énorme de notre cité.

Au début de la période qui nous occupe, lorsqu'on voulait prendre la voie maritime, il fallait s'embarquer sur les petits navires à voiles qui fréquentaient notre port, vu qu'il n'y en avait pas d'autres. On partait à la grâce de Dieu, et l'on arrivait... quand on pouvait.

Plus tard, vers 1832, les compagnies gènoises nous envoyèrent leurs premiers vapeurs. L'un d'eux, le *Carlo-Alberto*, débarqua à la même époque, sur les côtes marseillaises, la duchesse de Berry. Ce ne fut guère que deux ans plus tard que des navires à vapeur français commencèrent à se montrer dans le port de Nice. Ces navires ne brillaient ni par le tonnage ni par la vitesse. Leur jauge était de 200 à 250 tonneaux, la force de leurs machines ne dépassait guère 150 chevaux. Ils mettaient environ dix-huit heures à faire le trajet entre Marseille et Nice. Cependant ils étaient très recherchés par les voyageurs, car, vu la lenteur des voyages par terre, ce trajet était alors considéré comme très rapide.

Je ne dirai que peu de mots de nos moyens de transport, à la fin du premier tiers du siècle.

Par terre, nous avions le roulage ; mais il était lent et cher. Il lui fallait huit jours pour effectuer le trajet de Marseille ou de Gênes à Nice, et il se payait de 8 à 10 francs par quintal métrique. En outre, il ne pouvait transporter que des quantités très limitées.

Par mer, nous avions au début de cette période notre petite flottille de tartanes qui allaient, les unes à Saint-

Tropez, à Saint-Maxime, à la Nouvelle, charger le vin qu'on appelait le vin de barque, et qu'on nous vendait de 15 à 17 francs l'hectolitre.

D'autres allaient charger à Marseille des briques, des pierres d'Arles, de la morue, des denrées coloniales. D'autres encore allaient sur les divers points de la côte française ou italienne, décharger ou prendre des marchandises diverses. Lorsque les patrons ne chargeaient pas leur barque pour leur propre compte, leur fret, qui variait selon les distances, était toujours très bon marché.

A cette même époque, les voiliers italiens nous apportaient le charbon de bois de Toscane, que l'on consommait exclusivement dans le pays, jusqu'à l'inauguration de l'usine à gaz, fondée par M. Lebon, les vins de l'île d'Elbe et de la Sicile, les bois de constructions, les lièges, le sel et les fruits de la Sardaigne.

Un peu plus tard, de petits vapeurs, italiens d'abord, français ensuite, commencèrent à paraître dans notre port; au début ils n'embarquaient guère que des passagers et leurs bagages. Puis, peu à peu, ils s'emparèrent de la presque totalité du fret, et nos jolies tartanes disparurent.

Je serai bref au sujet des divers modes de transport usités à Nice de 1830 à 1850.

L'usage des breacks qui, par centaines, sillonnent rapidement nos rues, au grand danger des passants, y était absolument inconnu.

Lorsqu'un de nos marchands faisait une vente, il mettait la marchandise vendue dans une corbeille, son homme de peine la chargeait sur ses épaules, la portait chez le client et tout était dit. Pour le transport des grosses marchandises, du port chez les divers destinataires, nous avions

deux sortes de véhicules. Lorsque le propriétaire de la marchandise habitait sur une place, sur un boulevard, ou bien dans l'une de nos quatre ou cinq rues carrossables, on se servait d'un lourd camion attelé d'un ou de deux colliers selon le cas. Lorsqu'il habitait au contraire dans cette partie de la ville qui va de la rue Sainte-Réparate à cette extrémité de la rue Pairolière qui touche à la place Garibaldi, les marchandises, quelle que fût leur nature, étaient toujours transportées sur des charrettes à bras, les municipalités de ces époques reculées ne permettant pas que les charrettes, les prolonges ou autres gros véhicules fussent introduits dans ces rues étroites et tortueuses, qui datent du XV^e ou du XVI^e siècle et n'ont assurément pas été faites pour cet usage.

Depuis quelques années, cette mesure de précaution est tombée en désuétude. De nos jours, on ne peut guère s'engager dans ces ruelles, sans s'y voir arrêté par d'énormes breacks lourdement chargés, qui en frôlent les deux parois opposées. On s'étonne qu'ils y puissent entrer ! On s'étonne encore plus qu'ils en puissent sortir ! Et pendant leur passage la circulation est entravée.

Dans l'intérêt des passants et jusqu'à ce que ces rues soient élargies, il serait grandement à désirer que nos édiles remissent en vigueur ce sage règlement de nos vieilles municipalités niçoises.

Nice. — Typographie et Lithographie Malvano, rue Garnier, 1.

Nice. — Typographie et Lithographie Malvano, rue Garnier, 1.