

## DES DOCUMENTS PEU CONNUS SORTIS DE L'OUBLI

La *Société d'histoire de Fréjus et de sa région* se propose de rééditer certaines études ou documents d'histoire ayant trait à notre proche région, peu accessibles ou simplement oubliés.

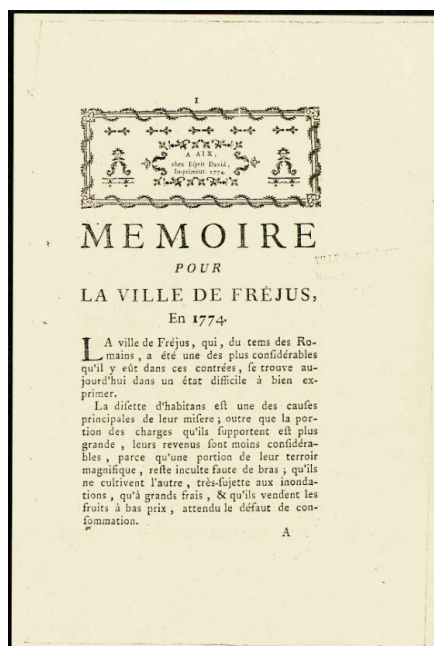
Dans le cas où les droits sur la propriété intellectuelle ne sont pas éteints, une autorisation écrite des ayants droit (s'il en existe) sera requise.

Nous avons publié une étude sur les travaux réalisés ou seulement envisagés pour remédier à l'envasement du port romain de Fréjus<sup>1</sup>, en y amenant l'eau de l'Argens et en améliorant sa communication avec la mer. Un plaidoyer de 1774 en faveur du creusement d'un nouveau canal destiné à rétablir cette jonction du port avec la mer était cité.

Nicole Vian nous a proposé de publier ce mémoire<sup>2</sup> de Joseph de Camelin<sup>3</sup>, maire consul de Fréjus, dans le but d'expliquer à l'Intendant, aux autorités financières et aux entrepreneurs privés, la nécessité et les avantages pour la ville de Fréjus et sa région d'investir pour une remise en eau du port romain :

« *L'espérance flatteuse de voir jamais ressusciter ce port si célèbre du temps des Romains* ».

Ou comment une bonne idée met 248 ans à ne pas se réaliser.



1 Hainaut (D.), Le canal des Moulins, ou Grand Béal, de Puget-sur-Argens à Fréjus. In *Bulletin de la Société d'histoire de Fréjus*, 2001, 2, p. 11-22.

2 Archives départementales du Var, 2 J 212 (fonds Espitalier, boîte "Familles 1").

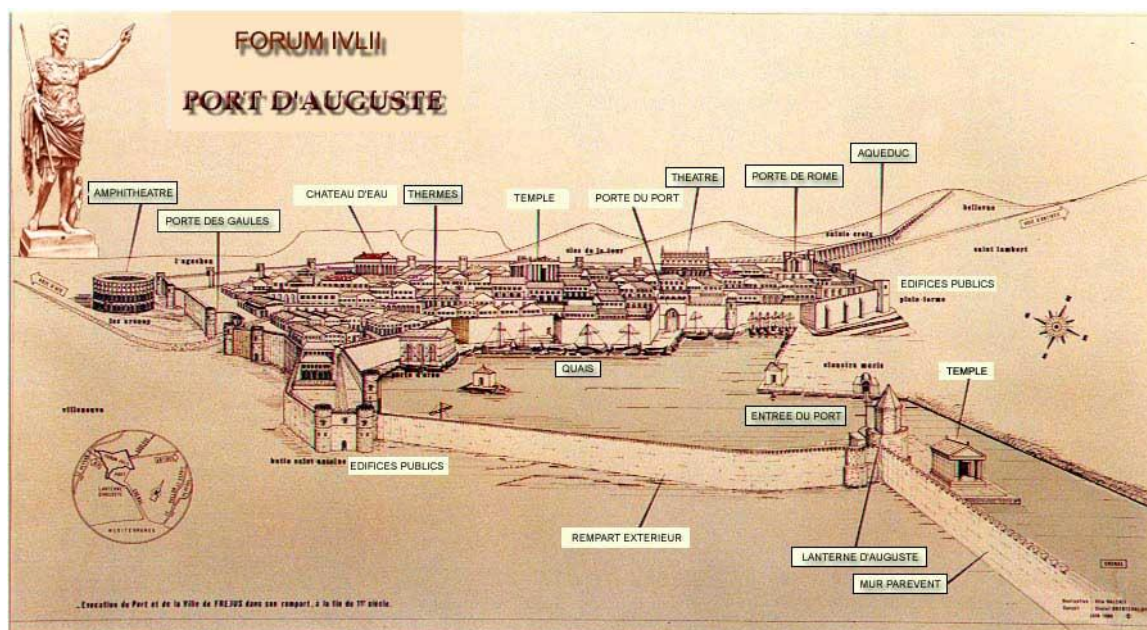
Le mémoire figure dans l'*Encyclopédie de la vie fréjusienne* de Marcel Foucou, en ligne sur le site de la médiathèque de Fréjus.

3 Joseph de Camelin fut élu maire et 1<sup>er</sup> consul de Fréjus en 1774. Il était membre de la branche aînée des Camelin. Né le 27 septembre 1719 à Fréjus, il était le fils de Pierre, capitaine de cavalerie et ancien commandant de la ville de Fréjus, et d'Anne Vachier, de Marseille. Il avait servi dans la première compagnie des mousquetaires de la garde du roi (1737-1741) et établi une généalogie de sa famille. Un autre membre de la famille Camelin, mais de la branche des seigneurs du Revest, Joseph-Marius (1701-1779), lui aussi ancien mousquetaire, fut également maire-1<sup>er</sup> consul de Fréjus en 1768 et de 1771 à 1773. Voir :

Anthoine (F.), *Inventaire sommaire du fonds ancien des archives communales de Fréjus*, BB 29, f° 274 v°, 336, 571, 620 et 754, Instrument de recherche n° 6 de la Société d'histoire de Fréjus et de sa région, 2007.

*Histoire héroïque et universelle de la noblesse de Provence*, T. 1, publié en 1776.

D'Agay (F.), La famille de Camelin, une dynastie fréjusienne. In *Annales du Sud-Est Varois*, 1987, 12, p. 7-23.



Évocation du port romain de Fréjus (Archives Vito Valenti)

Nous reproduisons le mémoire, en respectant la graphie de l'époque.

## MÉMOIRE POUR LA VILLE DE FREJUS, en 1774<sup>4</sup>

La ville de Fréjus, qui, du tems des Romains, a été une des plus considérables qu'il y eût dans ces contrées, se trouve aujourd'hui dans un état difficile à bien exprimer.

La disette d'habitans est une des causes principales de leur misère ; outre que la portion des charges qu'ils supportent est plus grande, leurs revenus sont moins considérables, parce qu'une portion de leur terroir magnifique, reste inculte faute de bras ; qu'ils ne cultivent l'autre, très sujette aux inondations, qu'à grands frais, & qu'ils vendent les fruits à bas prix, attendu le défaut de consommation.

Aussi voit-on tous les jours des habitans désertir sans être remplacés ; en sorte que si les choses continuent sur le même ton, il est inévitable que cette ancienne Ville ne soit bientôt entièrement abandonnée ; ajoutez à cela l'infection de l'air qu'on y respire en été & l'on se persuadera aisément de la vérité que nous avons l'honneur d'exposer.

L'unique remède à des maux si pressans, seroit de rendre à cette Ville la salubrité de l'air : Deux moyens se présentent pour cet objet.

Le premier seroit de conduire le torrent du Reiran dans le Lac infect, qui étoit autrefois un Port, afin de le combler, & d'ensevelir la boue de plusieurs siècles.

<sup>4</sup> Édité à Aix, chez Esprit David, imprimeur, 1774.

Le second seroit au contraire d'aviver ce Lac des eaux de la Mer par un canal de communication.

Le premier semble d'abord incomparablement moins coûteux ; mais outre les dangers que l'on appréhende pour l'avenir, l'on détruit absolument l'espérance flatteuse de voir jamais ressusciter ce Port si célèbre du tems des Romains, dans lequel on trouveroit vraisemblablement des richesses qui dédommageroient peut-être des dépenses que l'on y feroit, et des curiosités dignes de voir le jour.

Mgr l'Archevêque d'Aix & Mgr l'Evêque de Fréjus penchent pour le second, dans la forte persuasion que les frais ne seroient point aussi considérables qu'on se l'imagine, & même qu'ils seroient moindres que pour le premier.

D'ailleurs, dit-on, les avantages que l'on y trouveroit pour le bien de l'État, celui de la Province & du Pays, doivent l'emporter sur toutes les considérations que l'on pourroit faire en faveur du premier. Indépendamment de la salubrité de l'air à laquelle se borne le premier, on auroit encore par le second une grande facilité pour les fréquens embarquemens que, l'on fait, habituellement dans la Plage de Fréjus, des bois de construction pour les Vaisseaux du Roi ; par là l'on diminueroit considérablement la dépense & les risques auxquels ces embarquemens sont si sujets aujourd'hui ; on augmenteroit de beaucoup le nombre de Matelots que fournit la Ville à Sa Majesté ; il étoit autrefois de cinq cent, actuellement il n'est que de quatre-vingt.

De plus, on donneroit un commerce non seulement à cette Ville, mais encore à plus de dix lieues de pays circonvoisins. La population que l'on a tant d'intérêt de favoriser par-tout, augmenteroit sans contredit à Fréjus, & mettroit ce Pays en état de suivre aisément les impositions du Roi, celles de la Province, & même, de faire des avances considérables dans les tems critiques.

Il est donc bien naturel que tant d'avantages réunis fassent souhaiter le second moyen ; le premier n'ayant été proposé que parce qu'on croit le second impraticable, à moins d'une énorme dépense.

C'est pourquoi nous allons tenter, en respectant toutefois le premier moyen comme émané d'une ame bienfaisante, dont les vues les plus pures ne tendent uniquement qu'au bien public ; nous allons, dis-je, tenter de démontrer la possibilité du second moyen à très-peu de frais, et nous exposerons avec quelques petits détails, mais en peu de mots, les avantages vrais & considérables qui s'y rencontrent pour le Roi, la Province & le Pays.

### **Minimité de la dépense du Canal en question**

On ne peut point se persuader qu'un simple canal de la longueur de douze cent trente toises<sup>5</sup>, creusé dans un terrain uni & sablonneux, par conséquent très facile dans l'opération, soit regardé sérieusement comme un objet de dépense. Les deux moles que l'on croit nécessaires pour se garantir du vent du Sud-Ouest, & des sables de la Rivière d'Argens, sont à la vérité de quelque considération, mais non point assez pour en détourner l'entreprise.

Si l'on en croit même plusieurs Ingénieurs, dont le sentiment doit avoir du poids en ces sortes d'ouvrages, on pourra éviter la dépense de ces deux moles, en prolongeant le canal par un détour de huit cent toises environ dans un terrain quelquefois pierreux, mais facile, lequel contournant le Bourg de St. Rapheau, prendroit son embouchure dans une petite anse appelée vulgairement *la Sante Baumette*, située entre deux rochers du côté du Sud-Est du Village, & à

---

<sup>5</sup> NDLR : environ 2 400 mètres. La toise mesure 1,95 m ; en pratique, pour une conversion approximative, on peut considérer que la toise équivaut à 2 m.

cinquante pas environ d'une pointe de rocher au Sud dudit Village de St. Rapheau, sur laquelle est une Redoute garnie de canons en tems de guerre, & au-dessous de laquelle on voit à fleur-d'eau quelques restes d'un ancien édifice bâti par les Romains jusques à huit ou dix toises en avant dans la Mer, & que les Gens du Pays nomment *la Bagne de St. Rapheau*.

C'est dans cette anse, que l'on juge plus propre qu'aucun autre endroit, pour prendre l'embouchure du canal, soit parce que la Mer y semble plus haute, soit parce que la prise des eaux, entre deux rochers, paroît plus convenable & plus solide à tous égards, soit enfin parce que cet endroit est absolument inaccessible aux sables de la rivière.

À la vérité, il faudroit en ce cas faire traverser ce canal dans un terrain élevé inégalement au-dessus du niveau de la Mer de 10, 12, 15, de dix-huit & même d'environ 25 à 30 pieds ; c'est, ce qui résulte des différens nivellemens que ces Ingénieurs ont fait autrefois avec toute l'attention possible ; sur quoi ils font observer que l'étendue de ce terrain n'est que de 245 toises tout au plus ; qu'il s'élève depuis les bords de la Mer, & qu'il s'abaisse ensuite par un double talus assez peu sensible, en sorte que le sommet de sa plus grande élévation n'occupe guères que cinq à six toises de chemin.

Troisièmement, que toute cette étendue n'est composée que d'une espèce de terre mouvante, mêlée de gravier qui paroît extrêmement facile à creuser, jusques-là même qu'on y trouve ça & là des ravines assez profondes creusées par les eaux de la pluie qui tombe des côteaux voisins.

Ces mêmes Ingénieurs conviennent aussi qu'il y a deux ou trois petites garonnes ou ruisseaux dont les sables pourroient faire craindre pour le Canal ; mais ces Messieurs donnent des moyens si sûrs, si faciles, si simples & d'une si modique dépense pour l'en garantir, qu'ils ne considèrent point cela comme une difficulté qui doit arrêter.

Il n'y a rien jusqu'ici, ce nous semble, qui doit étonner ; on doit au contraire être excité par la possibilité, & par la minimité de la dépense, eu égard à des ouvrages de cette nature, & qui procurent un bien si nécessaire.

Quel frais encore ? Aucuns pour le présent. Il suffit qu'un canal soit pratiqué, afin que l'eau de la mer vienne aviver celle de l'étang, et que des Tartanes puissent entrer dans cet ancien Port, dont le quai subsiste encore presque en son entier ; l'air de Fréjus redeviendra salubre ; un petit commerce attirera les habitans, auxquels il donnera de l'industrie, les encouragera, & procurera les avantages dont nous avons déjà parlé, & dont nous ferons bientôt quelques détails puisés dans un ancien manuscrit ; lesquels avantages seront, non seulement pour le Roi, mais encore pour la ville de Fréjus, & pour tous les Pays circonvoisins, dont les fonds des terroirs doubleront au moins de leur valeur actuelle.

Ce sera à Messieurs les Ingénieurs qui auront la conduite de cette entreprise, à montrer par les réflexions qu'ils ne manqueront pas de faire naturellement à la vue du local, tout le parti que l'on peut tirer, tant des ouvrages romains, que de la situation favorable pour tout ce qui sera jugé à propos de faire pour le bien particulier à l'État, dont elle est si susceptible, en perfectionnant dans la suite ce Port qui retient encore son ancienne forme, est qui est capable de plus ou moins d'étendue. Il a dans presque toutes les parties aux environs de trente pieds de profondeur, ainsi sans qu'il soit besoin, pour le moment, d'aucune excavation ou nétoyement quelconque, les Tartanes pourront y entrer à la faveur d'un canal ; les Matelots, pour se faire place, arracheront, couperont eux-mêmes tous les roseaux qui y abondent, dont les racines seront bientôt brûlées par les eaux de la mer, qui purifieront celles de cet étang.

Voyons actuellement quels sont les avantages que l'on se promet pour le roi, la Province & le Pays.

## Intérêt du Roi

L'intérêt de la marine du Roi exige que les bois de construction abondent dans les Ports, qu'ils y soient rendus promptement & à peu de frais. Cet article est assurément de ceux qui font le mieux sentir l'avantage qu'on retireroit du canal que nous demandons.

L'embarquement de ces sortes de bois est, comme on sçait, un des plus considérables qui se fasse à la rade de Fréjus ; on doit sçavoir aussi par l'expérience d'un très-grand nombre d'années, qu'il n'en est point de plus dispendieux, ni qui soit sujet à tant d'inconvéniens, outre la grande dépense du charroi des grosses pièces, depuis Fréjus jusqu'à St. Rapheau, que l'on épargneroit. Quand elles sont enfin arrivées sur la Plage près de ce Bourg, il s'en faut de beaucoup qu'elles soient hors de dangers.

Si les mauvais tems, ou le retardement des Barques destinées à les transporter, obligent d'en différer l'embarquement, comme il arrive d'ordinaire, on les décharge en attendant sur le rivage ; vient-il alors un vent de sud-ouest un peu fort, les vagues de la mer poussées avec violence bien avant sur les sables, en s'en retournant, emportent dans le sein de la mer les bois déposés sur le rivage.

Ainsi vit-on disparoître en un seul jour jusqu'à quatre-vingt-seize pièces de chêne qui étoient pour le compte de la marine du Roi, lesquelles ont été estimées treize mille huit cent vingt-quatre livres.

Le tems enfin de l'embarquement est-il favorable, il faut transporter les pièces de bois sur un Canot depuis le rivage jusqu'à la Tartane qui doit les recevoir, & qui est mouillée au large ; pour cet effet on les place en équilibre, autant qu'on le peut, sur le Canot, dont le mouvement causé par l'agitation des vagues, si petite qu'elle soit, dérange très-souvent cette situation, la pièce roule & tombe dans la mer ; si elle est de pin, on la reprend aisément, si elle est de chêne, elle va au fonds, & la pièce est perdue.

C'est ainsi que depuis bien des tems, on perd quantité de ces pièces de chêne, & que cette perte en entraîne une autre non moins considérable, qui est celle du tems qu'il faut mettre à attendre d'autres bois propres à être mis en œuvre, qui sont ensuite exposés aux mêmes risques.

Ces longueurs seroient encore plus facheuses, si Sa Majesté étoit obligée de porter ses armes en Italie ; les embarquements qui se font à la Plage de Fréjus pour les fourages, pailles & autres denrées ou munitions, comme farines, etc. ne pouvant le plus souvent l'être au tems marqué, par rapport à la moindre tourmente, comme on l'a vu souvent dans les dernières guerres ; ces retards préjudicient infiniment aux vues de Sa Majesté & à celles de ses Généraux.

C'est sur la prévoyance de ces pertes & de ces retards assez ordinaires, que les Entrepreneurs, Munitionnaires & Marchands, vendent leurs bois ou autre marchandises, & que les Patrons exigent des nolis plus forts, suivant que les uns ou les autres s'engagent à les supporter ; en sorte que soit pour cette raison, soit pour la difficulté du transport de Fréjus à St. Rapheau, dont le chemin est de près d'une demie lieue dans le sable, on pourroit dire, par exemple, qu'une pièce de bois vendue au terroir de Fréjus à un prix raisonnable, coûte communément le double rendue à Toulon ; ce qui n'arriveroit certainement point si les embarquemens étoient faciles, & sous les murs de Fréjus comme ils pourroient l'être.

Ce que nous venons de dire au sujet des bois de construction, doit s'entendre par proportion de tous les autres bois, denrées & marchandises, que Fréjus & ses dépendances pourroient fournir, tant pour l'entretien de la Marine du Roi, que de la marchande.

L'on est persuadé, sans doute, que les difficultés que nous avons fait observer pour les embarquements, sont les mêmes pour les débarquements. Pour rendre cet article plus sensible, nous ne citerons qu'un seul exemple qui intéresse les Fermes du Roi.

Elles ont à Fréjus un magasin général pour le sel, & c'est à cette Gabelle que viennent se fournir tous les endroits des environs, & même au-delà ; on y envoie trois ou quatre fois par an le sel destiné pour cette distribution ; il y vient sur des Tartanes jusqu'à la rade de St. Rapheau ; & il en coûte, soit pour le débarquement, soit pour le transport de St. Rapheau à Fréjus, deux mille livres par an ; on épargneroit cette dépense, si les Tartanes pouvoient venir aborder à Fréjus par un Canal.

De plus, la recette des Fermes seroit à Fréjus incomparablement plus considérable ; tant de marchandises qu'on porte chez l'Etranger, faute de pouvoir y aborder, s'apporteroient en cette Ville pour les répandre aux environs et au-delà, au lieu qu'on les transporte à Nice, à Gênes, à Villefranche.

Un autre avantage bien digne d'attention, c'est qu'on pourroit construire en tout tems, et à peu de frais, toute sorte de Bâtimens ou Navires de quelque port ou grandeur qu'on les voulût. On a dans le Pays, & pour ainsi dire sous la main, tous les bois nécessaires ; ceux qu'on emploie à Toulon & à Marseille, viennent en grande partie des chargemens faits à Fréjus, qui fournit aussi abondamment le goudron, la poix, la résine, le lin & le chanvre : les forges du Muy & de la Motte, qui ne sont qu'à deux lieues environ de Fréjus, donneroient autant de fer qu'il en faudroit pour entretenir toute l'année un chantier de construction.

Généralement, de tout ce que nous avons dit, nous n'avons rien avancé que nous ne puissions justifier aisément par les expéditions journalières de l'Amirauté de Fréjus, & par les comptes des Gardes magasins des villes de Toulon & de Marseille.

### **Intérêts de la Province**

Il est sans contredit de l'intérêt d'une Province de faciliter, autant qu'il est en elle, la circulation & le débit des denrées, afin qu'elles s'y vendent à un prix honnête, que le commerce règne et fleurisse le plus qu'il est possible, & que la population & l'agriculture augmentent de plus en plus ; or, en démontrant que ces précieux avantages peuvent se trouver dans la ville de Fréjus, en ses environs, & même bien au-delà ; si l'on se détermine de construire pour cette Ville un Canal de communication de la Mer avec son ancien Port, on prouvera l'incalculable avantage qu'en retirera la Province.

Ceux qui connoissent le terroir de Fréjus & les lieux circonvoisins, ne sçauroient disconvenir que cette Ville avec ses dépendances, forme une des échelles les plus abondantes pour le Commerce ; la vue seule de la plaine de Fréjus & d'une chaîne de montagnes, qui ne la bornent que par un lointain agréable, suffiroit pour faire sentir cette vérité.

Cette Ville, étendue autrefois sur plusieurs collines, est ramassée aujourd'hui sur une seule ; elle est comme au centre de la plaine ; de là, autant que la vue peut s'étendre, on ne découvre de tous côtés, que des campagnes, qui invitent & demandent, pour ainsi dire, à grands cris, une culture qu'on leur refuse à regret, faute de bras ; les bleds, vins, huiles, légumes, millets, avoines, lins, chanvres, etc. enrichiroient ses cultivateurs.

Les fourrages, & sur-tout les pâturages, y sont d'une si bonne qualité, que tout le bétail de la montagne y descend régulièrement tous les hivers pour y paître ; c'est d'où l'on fournit une

partie de la Province, d'agneaux et chevreaux : au confins de cette belle plaine, s'élève en amphithéâtre du sud-ouest jusqu'au sud-est, un cordon de hautes montagnes couvertes de vastes forêts ; ce cordon est coupé par une très-grande étendue de mer, qui n'est pas moins abondante que la fertilité de ce magnifique terroir ; la pêche des anchois que l'on fait pour tout le Royaume, & singulièrement pour leur salure, l'emporte sur toutes les autres ; toutes les années on y vient faire la provision de la chiourme.

À cinq ou six lieues à la ronde, on compte vingt-quatre à trente Communautés, soit Villes, Bourgs ou Villages fertiles en toute sorte de denrées dont Fréjus seroit le rendez-vous général, tant pour acheter que pour vendre ; on y voitureroit les huiles de Draguignan, d'Aups, de Barjols, de Cotignac, du Luc, de Carcès, de Claviers, de Flayosc, des Arcs, du Muy, de Trans, de Bagnols, de Callas, de Bargemon, de Figanières, de Montferrat, de Seillans, de Fayence, de Tourrette, de Callian, de Montauroux & autres, etc.

On y transporterait les bons vins de Lorgues, de Draguignan, des Arcs, de Trans, etc. On y verroit arriver les bleds d'Aups, de Vidauban, du Muy, de Roquebrune, etc., en un mot toutes sortes de légumes, bleds, vins, huile, soies, lins, chanvres, etc. Les bois de toute espèce, le goudron, la poix, la résine & plusieurs autres articles non moins intéressants y seroient aussi-tôt transportés de tous côtés, & distribués ensuite par des Navires dans les différents Ports.

Les chemins qui conduisent à Fréjus des divers endroits dont nous venons de parler, sont aisés & propres pour la plupart aux Voitures ; la Rivière d'Argens facilite aussi la descente des bois ; la seule route impraticable de Fréjus au Bourg de St. Rapheau par rapport aux sables, & la difficulté de l'embarquement dans une Rade où les Bâtimens sont contraints de mouiller au large, empêchent tout le bien qu'on pourroit sûrement attendre d'un débouché si heureux, tel qu'est la position de Fréjus ; mais si on vouloit enfin profiter de notre ancien Port, alors le Commerce s'y établirait, la population & l'agriculture prendroient une nouvelle face, & le bon air rendroit & maintiendrait la santé aux habitans.

Nous croyons avoir suffisamment détaillé & prouvé les avantages qui résulteroient d'un bienfait si nécessaire ; nous les avons montrés, ce nous semble, de manière à exciter l'émulation de tous ceux qui ont à cœur les intérêts du Roi, ceux de la Province & l'amour du bien public ; sans entrer dans le détail des petites dépenses que demanderait l'exécution du Canal, tel que nous le désirons pour le moment présent ; nous en avons dit assez, pour qu'on puisse les estimer aisément, & pour faire sentir qu'elles seroient plus que compensées par les avantages.

Il ne nous reste plus qu'à souhaiter qu'une entreprise propre à fonder les plus belles espérances, & si peu coûteuse, relativement à un ouvrage semblable, soit incessamment exécutée. Quand la facilité concourt avec le profit, & qu'on peut ensuite renouveler à peu de frais des chefs-d'œuvre de la puissance Romaine, on a sujet d'en espérer le rétablissement.

DE CAMELIN, Maire Consul de Fréjus

En 2022 ce mémoire reste toujours d'actualité avec, hélas, toujours la même faible probabilité de toucher à son but même si une version moderne préfigurée par son avant-port a vu le jour le 12 juillet 1989, soit 215 ans plus tard.

Inauguré par François Léotard, le maire de Fréjus exprime, ce jour-là, les mêmes idées que le sieur de Camelin :

*« Fréjus a toujours trouvé dans ses racines les bases de son avenir. [...] Le port n'est plus militaire, mais nous avons les clefs de l'avenir : l'espace, l'eau, les voies de communications et surtout les hommes. »*



Soyons optimiste et espérons qu'en 2237, le port antique de Forum Julii sera de nouveau en eau.

Mais faisons un rêve voulez-vous : l'intelligence artificielle qui dirige la ville inaugure, sur les réseaux sociaux devenus 3D, le port antique enfin remis en eau dans lequel circulent en réalité augmentée des galères « revisitées » pour être « politiquement correctes ».

Est-ce encore un vrai port ?