

RÉTROSPECTIVE DES CONFÉRENCES DE L'ANNÉE AU TRAVERS DE NOTES PRISES ET RETRANSCRITES

Jeannine TILLON

Dans la continuité des précédents bulletins, et à la demande générale, je mets à nouveau à votre disposition la transcription de mes notes prises lors des conférences données salle Agricola au cours de nos réunions mensuelles pour l'exercice 2017-2018. Cependant cette année nous avons eu quelques défections de dernière minute au niveau des conférenciers et j'ai été souvent absente donc certaines conférences ne seront pas représentées sur ce bulletin, j'en suis désolée pour les fidèles de cette rubrique.

Je précise encore qu'il s'agit de mes notes, c'est-à-dire la retranscription de ce que j'ai écouté, compris, enregistré, retenu et couché sur le papier. Le contenu de la conférence s'en trouve bien évidemment tronqué, il est certain que pendant que j'écris le conférencier ne s'arrête pas ! Je note ce qui me semble opportun, mais ce n'est peut-être pas ce que l'orateur jugeait important à retenir ! J'espère que nos conférenciers ne m'en tiendront pas rigueur ! J'en prends le risque, ainsi que celui de faire quelques erreurs peut-être, mais mon but étant de garder quelques traces des conférences qui nous sont aimablement proposées tout au long de l'année, je persiste donc !

Cette année nous avons au programme des conférences :

- Jeudi 5 octobre 2017 : « *Le haut Moyen Âge à Sainte-Candi* » par M. SEGURA
- Jeudi 2 novembre 2017 : « *Le chapitre de la cathédrale de Fréjus aux temps modernes* » par Frédéric d'AGAY
- Jeudi 7 décembre 2017 : « *Dominique Zumbo, un artiste céramiste à Fréjus en 1900* » par Christian ZUMBO
- Jeudi 11 janvier 2018 : Pas de conférence pour cause d'assemblée générale
- Jeudi 1^{er} février 2018 : « *Alphonse Karr, Varois de cœur* » par Charles-Armand KLEIN
- Jeudi 1^{er} mars 2018 : « *Les causes de la chute de la Maison Romanov* » par Louis BEROUD
- Jeudi 5 avril 2018 : « *Le train des Pignes de Saint Raphaël à Toulon* » par José BANAUDO
- Jeudi 3 mai 2018 : « *Histoire du Muy* » par Richard VASSEUR
- Jeudi 7 juin 2018 : Visite commentée du centre-ancien de Draguignan et du musée de la Justice par M. LANORE, avec la complicité de la "Société d'Études Scientifiques et Archéologiques de Draguignan et du Var" en la personne de sa présidente Françoise GROSJEAN.

Je vous souhaite une bonne lecture !

– **Conférence du 5 octobre 2017 de M. SEGURA :**

Le haut Moyen Âge à Sainte-Candi

Un empêchement de dernière minute du conférencier nous priva de cette conférence. Elle fut remplacée par une discussion libre.

– **Conférence du 2 novembre 2017 de M. Frédéric d'Agay :**

Le chapitre de la cathédrale de Fréjus aux temps modernes

Aux « temps modernes », qui succèdent au Moyen Âge, le chapitre de la cathédrale de Fréjus est composé de 12 chanoines avec à sa tête le prévôt, qui exerce la première et seule charge officielle auprès de l'évêque ; il occupe une grande et belle maison accolée à l'un des côtés du cloître. Les chanoines habitent chacun une maison autour du cloître, ils sont assistés de 12 prêtres bénéficiaires chargés de célébrer les messes quotidiennes et les offices mineurs. Il y a également une dizaine de prêtres desservants qui s'occupent des sacrements et des objets du culte. Les prêtres logent quant à eux dans le cloître. Le chapitre possède deux seigneuries, l'Estérel et le Reyran, et de très nombreuses propriétés qui seront divisées et vendues à la Révolution mais qui font à cette période la fortune du chapitre et de ses membres.

Fréjus est à cette époque-là une ville en pleine décadence démographique et économique, elle n'est riche que de quelques familles bourgeoises et peu de noblesse, seul le chapitre offre une possibilité d'ascension sociale. Des dynasties de chanoines et dignitaires du chapitre vont donc se succéder d'oncles à neveux à l'intérieur de quelques grandes familles. Dans chacune de ces familles il fallait avoir à chaque génération un membre qui soit au chapitre, peu importait la fonction, l'essentiel étant d'être là lorsqu'une charge importante se dégageait pour pouvoir prétendre y accéder. Avoir un membre de sa famille haut placé au chapitre, c'était alors accéder à un certain rang proche de la noblesse et cela donnait des facilités d'accès à certains postes pour les autres membres de la famille et ce en dehors même de Fréjus et de la religion.

Les grandes dynasties familiales de Fréjus qui ont œuvré ainsi pour garder un lien avec le chapitre sont : les Camelin originaires vraisemblablement de Gènes, les Antelmy de Trigance, les Cavalier de Bagnols-en-forêt pour ne citer que les plus importantes familles. Ces réseaux vont servir aux frères, aux sœurs, aux neveux pour leur emploi, leur mariage, leur fortune... Cependant si l'ambition domine au sein de ces familles, elle n'exclut pas une grande foi, de la piété et des mœurs rigoureuses... Il n'y a pas eu au chapitre de Fréjus de comportements scandaleux comme ailleurs dans certains évêchés. Cela dit au milieu du XVIII^e siècle Fréjus perdit son statut d'évêché au profit de Draguignan.

– **Conférence du 7 décembre 2017 de M. Christian ZUMBO :**

Dominique ZUMBO, un artiste céramiste à Fréjus en 1900

Absente à la conférence je remplace mes notes par le petit texte imprimé de notre Président sur le compte rendu de la 169^{ème} réunion.

Monsieur Christian Zumbo, descendant de Dominique Zumbo, a retracé la carrière de ce célèbre céramiste d'art, qui exerça son métier à Fréjus de 1891 à 1917. Quelques poteries à l'irisation caractéristique étaient exposées durant la conférence. Madame Guillemain a rappelé que de très belles pièces de l'artiste font l'objet d'une exposition permanente au musée d'histoire locale de Fréjus.

– Conférence du 1^{er} février 2018 de M. Charles-Armand KLEIN :

Alphonse KARR, Varois de cœur

Avec l'appui d'un diaporama présentant les personnages croisés durant sa conférence, Charles-Armand Klein nous présente par le « petit bout de la lorgnette » la vie de ce pamphlétaire bien connu et tant aimé des varois.

Alphonse Karr, journaliste, écrivain, romancier, conseiller de rédaction et fleuriste, chevalier de la Légion d'honneur et Varois de cœur disait : « *Je suis allé plusieurs fois dans de beaux endroits mais je suis toujours revenu à Saint-Raphaël* ».

Alphonse Karr est né le 24 novembre 1808 à Paris dans une famille plutôt bourgeoise d'origine allemande. Son père pianiste lui a donné le goût de la musique et de la nature. Après des études de grec, latin, français et le divorce de ses parents, Alphonse devint un peu bohème, il habita une « bicoque » qui avait l'avantage de posséder un jardin ce qui lui permit déjà d'exercer ses talents d'horticulteur. Il donnait des leçons de français, grec ou latin pour gagner sa vie. Tombé amoureux de sa voisine, il se vit refuser sa main par le père de celle-ci pour manque d'une profession stable. Il écrivait pourtant des articles pour *Le Figaro* mais ceux-ci n'y paraissaient jamais, jusqu'au jour où, les rédacteurs étant en grève, le journal décida de publier l'ensemble des articles d'Alphonse Karr, ce qui le fit enfin connaître ! Il écrivit un livre qui fut édité, et il fut reconnu comme journaliste au *Figaro*. Il refit alors sa demande en mariage au père de cette voisine mais toujours sans résultat. Le deuxième livre publié en 1832 intitulé *Sous les tilleuls* connut alors un franc succès auprès des femmes. Alphonse devint enfin célèbre, mais trop tard pour épouser la voisine, elle s'était mariée !

Alphonse Karr, reconnu par ses pairs, se mit à fréquenter le « beau monde » de la littérature, entouré de ses fans, surtout des femmes, dont Juliette Drouet qui va en l'occurrence partager sa vie pendant environ une année avant de devenir la femme de Victor Hugo. Il eut d'ailleurs à cette époque de nombreuses maîtresses et se fatigua de cette vie. Parti un temps se mettre « au vert » en Normandie, il revint sur Paris et fréquenta à nouveau le haut du pavé littéraire, ayant pour partenaire de discussion sans fin : Victor Hugo, Balzac, Alexandre Dumas père et fils. Il écrivit de nombreux romans qui connurent également un vif succès et continua de produire des articles pour *le Figaro*, dont il devint d'ailleurs rédacteur en chef, et sut alors s'entourer de bonnes « plumes » comme celle de Théophile Gautier. Il démissionna de ce poste pour se vouer à son propre journal, *Les Guêpes*, un petit journal mensuel à glisser dans sa poche, contenant caricatures et articles piquants. C'est la fréquentation des salons mondains qui l'inspirait pour ses articles critiques et humoristiques. Il s'installa alors à Étretat pour s'éloigner un peu de cette intelligentsia qui n'était pas toujours en accord avec ses écrits.

En 1848 ; après le départ du roi Louis Philippe, Alphonse Karr, républicain, revint sur Paris et se présenta aux élections. Il créa un journal intitulé *Le Journal* pour appuyer son candidat à la présidence, mais ce fut un Bonaparte qui fut élu, le futur Napoléon III. Hugo, Dumas et Karr s'expatrièrent alors.

Alphonse Karr se réfugia dans un état sarde, le comté de Nice. Il eut à cette époque une fille avec une de ses cousines, fille qu'il reconnut et nomma Jeanne. Locataire d'un grand terrain à Nice il se mit à cultiver des fleurs qu'il expédiait aux quatre coins de la France, toujours continuant d'alimenter son journal *les Guêpes* et de produire romans et pamphlets. Dans le même temps où Nice devint française il eut la douleur de perdre sa compagne. Se sentant mal à l'aise alors dans cette ville et connaissant Saint-Raphaël que lui avait fait visiter son frère quelques années auparavant il vint s'y installer.

Ce frère, prospecteur minier bien introduit dans cette ville, lui proposa d'acquérir une ancienne savonnerie un peu en dehors du centre, avec un grand bâtiment et un jardin de bonne taille en bordure de mer. Pour s'isoler de la voie ferrée toute proche et se cacher à la vue des quelques passants fréquentant la grève, Alphonse Karr créa un véritable jardin tropical et intitula son domaine « Maison close » ! Sa fille, son gendre et leurs trois enfants s'installèrent dans une maison voisine « la villa marine ». Écriture, jardinage, pêche en mer et réceptions dans sa demeure occupaient les journées de l'écrivain ; Félix Martin, maire de la ville, lui dédia de son vivant une rue, rappelant en outre le jour de l'inauguration de la plaque qu'il était l'auteur de 77 livres édités.

En septembre 1890, après un orage, Alphonse Karr partit en bateau sous la pluie pour relever des lignes du côté du Lion de Mer ; pris de fièvre le soir même il ne se releva pas de ce coup de froid et mourut le 30 de ce mois. Il fut enterré dans le nouveau cimetière qui prit alors son nom. En 1906 une souscription permit d'élever un buste en bronze sur une grosse pierre de l'Estérel ; il orna la ville jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale où il fut fondu par les Allemands pour en récupérer le métal,

– **Conférence du 1^{er} mars 2018 de M. Louis BEROUD :**

Les causes de la chute de la Maison Romanov

La conférence est illustrée par un diaporama de photos anciennes présentant les membres de la famille Romanov et les lieux fréquentés durant l'époque décrite. Louis Béroud rappelle que notre région a été très impactée par la révolution russe de 1917, par son implication dans la diaspora des russes blancs fuyant leur pays.

La dynastie des Romanov débute par un Michel en 1613 et se termine avec un autre Michel, le frère de Nicolas II, pour qui le tsar abdique à l'écroulement de la Russie impériale en mars 1917. Ce Michel ne sera tsar que 24 heures ; destitué, emprisonné, il sera assassiné en juillet 1918 par les bolchevicks avec toute la lignée des Romanov.

Alors qu'en 1914, lorsqu'éclate la Première Guerre mondiale, la Russie des tsars connaît une période florissante, pourquoi ce régime impérial s'écroule-t-il quelques années plus tard ?

Nicolas II, propulsé brutalement sur le devant de la scène à la mort soudaine de son père le tsar Alexandre III en 1894, est mal préparé à assurer la lourde tâche de faire entrer la Russie impériale dans le XX^e siècle. Nicolas est un être délicat, faible et donc influençable. Il épouse une princesse anglo-allemande mal perçue par l'ensemble du peuple russe, c'est un mauvais départ. La Russie, pays immense résultant de l'amalgame de plusieurs peuples, est difficile à administrer. Le manque de transport pour couvrir les grandes distances, la diversité de populations de langues et de religions différentes, le grand nombre d'étrangers (35%), l'absence de droits civiques pour les paysans qui sortent du servage sans être propriétaires de leur terre seront autant de handicaps pour le jeune tsar. Les jeunes générations commencent à bouger et c'est dans la paysannerie que les groupes politiques puiseront leurs adeptes, les moujiks.

La vie du couple impérial n'est pas au mieux, après quatre naissances, il n'y a toujours pas de garçon dans la filiation ; le problème tenu secret vient de Nicolas qui est hémophile, mais le peuple ignorant cela va haïr encore plus la tsarine. Le tsar accumule aussi les maladresses comme celle de se rendre à un bal de l'ambassade de France malgré une catastrophe survenue le jour même dans le pays et qui fit plus de mille morts, le peuple lui en voudra pour ça aussi. Un fils naquit cependant, mais hémophile comme son père il nécessitait une grande surveillance. Un paysan de Sibérie, homme de Dieu, s'éleva jusqu'au trône et devint le conseiller du couple et le garant de la santé du petit prince héritier. Cet homme, Raspoutine, hélas pas toujours de bon conseil, va avoir une très grande influence sur la tsarine et à travers elle sur le tsar lui-même, raison de plus pour être mal aimé du peuple.

Cependant la Russie ne va pas si mal que cela ; depuis 1913, une réforme agraire semble avoir fait des merveilles dans la production agricole. L'industrie se développe aussi et la prospérité soudaine de la Russie fascine l'Europe à tel point que les banques européennes vont lancer des emprunts en faveur de la Russie, emprunts qui remporteront un vif succès. Sous l'afflux des capitaux européens le réseau de voies ferrées augmente, de grands barrages hydroélectriques sont construits, l'agriculture se modernise. La population passe de 132 millions d'habitants en 1902 à 171 millions en 1912.

Mais la Première Guerre mondiale survint et la Russie, entrée en guerre au côté de la France, n'était pas préparée à une guerre moderne qui déstabilisa son ascension récente. Le tsar,

occupé par cette guerre, laisse la tsarine sous l'influence totale de Raspoutine ; le peuple et de nombreux membres de la famille Romanov n'aiment pas ce personnage et une conspiration contre lui va aboutir à son assassinat en décembre 1916. Cet assassinat déstabilisa complètement le couple impérial, et Nicolas II, n'ayant plus la volonté de se battre, abdiqua en faveur de son frère. La révolution bolchevique se poursuivit, et c'est sur l'ordre de Lénine que toute la lignée sera assassinée en juillet 1918 pour couper court à toute tentative de contre révolution dira-t-il.

– **Conférence du 5 avril 2018 de M. José BANAUDO :**

Le train des Pignes de Saint-Raphaël à Toulon

À l'aide de nombreuses photos présentées par vidéo projecteur José Banaudo fait revivre pour nous le petit "train des Pignes", appelé aussi "le Macaron", reliant Saint-Raphaël à Toulon. Projet, mise en œuvre, fonctionnement et disparition défilent au cours d'une conférence menée « bon train ».

En 1852, le fleuve Var marque la frontière avec le royaume de Sardaigne, Nice n'est pas encore française mais cela ne saurait tarder. La compagnie ferroviaire PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) ouvre une ligne Toulon-Nice passant par les Arcs ; cette ligne, aux rails d'écartement réglementaire de 1,435 m, ne couvre pas le centre du Var et fait de nombreux mécontents, entre autres à Draguignan et Grasse. En 1878, un ministre élabore un plan de construction de voies ferrées de manière à atteindre le maximum de villes de l'intérieur du pays, surtout pour le transport de marchandises et de matériel de manière à permettre le développement de ces lieux reculés, c'est le "Plan Freycinet". Grâce à ce plan d'investissement, le territoire français va se couvrir en quelques années d'un maillage de voies ferrées aux rails séparés par un espace de 1 mètre. Ce sont les voies métriques, qui permettent des virages plus serrés, adaptés aux régions de petites montagnes, qui couvrent une bonne partie de la France et dont la mise en place est beaucoup moins coûteuse que celle des rails à grand écartement.

Félix Martin, ingénieur polytechnicien travaillant au PLM, maire très actif pour le développement de sa ville, Saint-Raphaël, est un fervent adhérent du projet Freycinet. Il réunit autour du projet de construction de voies métriques dans la région quelques personnalités dont le Baron de Reinach, banquier et politique. Trois lignes sont à l'étude : "le train du Littoral" de Saint Raphaël à Toulon, le "train du Centre Var" de Nice à Vauvenargues, et "le train des vallées" de Nice à Digne, soit 620 km de voies. Pour le projet du littoral Félix Martin peut compter sur l'appui inconditionnel des maires de Saint-Tropez et du Plan-de-la-Tour. C'est la "Société ponts et travaux en fer" qui va porter le projet, l'exploitation se fera par la "Compagnie des chemins de fer du Sud de la France" dont Félix Martin et le baron de Reinach seront les principaux actionnaires.

En ce qui concerne le train du littoral les travaux commencent en mars 1888. 104 km de voie, plus 9 km pour deux extensions vers Cogolin et Saint Tropez, 5 tunnels et plusieurs ponts sur les cours d'eau seront nécessaires. Le 25 août 1889 c'est le tronçon Saint-Raphaël–La Foux qui est inauguré, puis le 4 août 1890 c'est celui de La Foux–Hyères, et en 1894 les deux extensions pour Cogolin et Saint-Tropez. Ce train entraîne le développement rapide de toutes les communes traversées. Mais le baron de Reinach, sérieusement mis en cause dans le scandale de Panama, va se suicider. Félix Martin mis en accusation lui aussi doit démissionner de toutes ses fonctions, il quitte son poste de maire de Saint-Raphaël en 1895. Le procès mené cette année-là le lavera de toute accusation mais le mal est fait, il restera loin de la vie politique et économique et décèdera quelques années plus tard.

Cependant, la ligne fonctionne bien et elle est très appréciée ; en 1903, elle est prolongée jusqu'au centre de Toulon, une grande et belle gare est construite mais elle est bien distincte de celle du PLM et elle en est éloignée de plus de deux km. Le jour de son inauguration on y

distribua un petit gâteau fabriqué localement, le macaron, c'est peut-être pour cela qu'on appelle cette ligne "le Macaron" ! À chaque extrémité de la ligne une plaque tournante permet de remettre la locomotive dans le bon sens de la marche.

La guerre de 14-18 va freiner le fonctionnement de la ligne, le mauvais entretien des voies sera source de nombreux incidents et l'augmentation du prix du charbon plus le développement du réseau routier porteront un sérieux coup à l'exploitation du petit train. Cependant, après les inondations de 1932, la voie est réparée et le matériel modernisé. Les locomotives à gasoil bidirectionnelles font gagner du temps, le trajet Saint-Raphaël-Toulon se fait alors en 2 h 40, l'exploitation de la ligne repart avec succès. Mais la guerre de 1939 interrompt à nouveau le trafic du petit train. En 1943 la gare de Toulon est partiellement détruite et la ligne endommagée sur plusieurs km. Une tentative de reprise de la circulation se fait en 1945, mais la vétusté du matériel et des voies contraint la compagnie à fermer définitivement la ligne le 2 juin 1948. En 1950, la voie ferrée est démontée et elle est vendue à l'Espagne avec le matériel roulant, pays qui la fera fonctionner encore environ 30 ans.

Pendant soixante ans, le Train du Littoral, "train des Pignes" pour les uns, "Macaron" pour les autres, transporta voyageurs, marchandises, matériaux, suscita les rencontres, permit la découverte de magnifiques lieux aux touristes de tout pays, il contribua sans conteste au développement rapide des villes de la côte entre Saint-Raphaël et Toulon.

- **Le 3 mai 2018 causerie impromptue de Mme Monique JEUNEHOMME, en remplacement de la conférence prévue « histoire du Muy » par M. VASSEUR, accidenté :**

La marquise de Rostaing, la reine des fleurs

Prévenue la veille du fait que nous n'aurions pas la conférence programmée, notre adhérente Monique Jeunehomme a bien voulu prendre le micro pour nous parler d'un livre qui l'a beaucoup intéressée et qui l'a incitée à en savoir plus sur l'héroïne de ce roman, La reine des fleurs, écrit par Alain de Savigny, descendant de cette marquise de Rostaing.

La jeunesse, les mariages, le combat pour s'imposer en tant qu'industrielle dans un monde d'hommes et la retraite à Saint-Raphaël de cette marquise furent développés avec talent par notre conférencière improvisée. Mais, désolée, je n'ai pas pris de notes ! Vous pouvez toujours lire le livre !

- **Sortie du 7 juin à Draguignan, visite commentée par M. LANORE :**

La vieille ville et le musée de la Justice dans la maison du bourreau

La rituelle sortie annuelle de notre association nous a fait redécouvrir cette année cette ville-grande-sœur qu'est Draguignan. C'est avec beaucoup d'attention que nous avons suivi tout au long de la journée les excellents commentaires de Monsieur Lanore, guide officiel de l'office du tourisme de Draguignan. Un adepte attentif, Monsieur Claude Marro de la Société scientifique et littéraire de Cannes, a pris des notes tout au long de la visite, il a eu la gentillesse de me les transmettre, ce sont celles qui suivent.

Le nom de Draguignan est mentionné pour la première fois en 909, sous la forme *Dragonianum*. Plutôt qu'au légendaire dragon chassé par saint Hermentaire, ou à l'hypothétique Draconius, il se rapporte vraisemblablement à une racine préromaine, *drag*, qui signifie « vallée resserrée » ou « eau souterraine ». En effet, la ville est bâtie dans un bassin karstique : le quartier de la Jarre, point de rendez-vous avant la visite, est une vaste doline ; le substratum d'une partie de la cité, fragilisé par la dissolution des calcaires, a provoqué un risque d'effondrement de l'église paroissiale, dont la nef a été récemment surbaissée pour alléger l'ensemble. Mais la présence de l'eau tantôt cachée tantôt captée, est à l'origine d'un

artisanat actif qui se développe au Moyen Âge : tanneries, ateliers de tissage, foulonneries, moulins à huile et à farine enrichissent la ville, à laquelle s'ajoute la fonction administrative à partir du XIII^e siècle : ce chef-lieu de viguerie jusqu'à la fin de l'Ancien Régime sera le siège de la préfecture du Var, du I^{er} Empire à 1974, avant d'être réduit au rang de sous-préfecture.

Autour du site primitif, une butte rocheuse où s'installe le bourg castral, la ville se développe en auréoles plus ou moins concentriques ; cité comtale entourée de remparts dont une partie subsiste encore, cité royale dont la dernière muraille a été abattue au XIX^e siècle pour faire place aux boulevards de ceinture. La visite de Draguignan, de la périphérie vers le centre, sera une remontée dans le temps.

Elle commence à la sous-préfecture, où le parc Haussmann rappelle que le transformateur de Paris sous le Second Empire fut préfet du département entre 1849 et 1850. Encore au début de sa carrière, il n'a pas marqué la ville de ses projets architecturaux, mais était chargé de surveiller le "Var rouge", dont le plus célèbre député sera trente ans plus tard Georges Clémenceau. Le "Père la Victoire" est honoré ici par un buste de Rodin, à proximité des Allées d'Azémar – autre préfet – où sont installés les locaux de la Société d'études scientifiques et archéologiques de Draguignan qui nous reçoit pour une courte visite.

À l'entrée de la ville royale, la mairie occupe en partie l'ancien couvent des Cordeliers, un des onze couvents installés aux abords d'une cité assez riche pour en entretenir autant. Édifices religieux et hôtels particuliers aux linteaux armoriés se succèdent jusqu'à l'entrée de la ville comtale, où la collégiale Saint-Michel, rebâtie au XIX^e siècle dans un style éclectique, abrite un tableau de van Loo et plusieurs statues du saint patron de la ville terrassant le dragon, thème récurrent à Draguignan. Une d'entre elles, où le monstre ailé présente un visage humain, rappelle une des interprétations du mythe : le dragon, le Mal, qui est en chacun d'entre nous.

Le déjeuner est pris dans un restaurant historique, *les mille Colonnes*, dont le décor provient d'un café parisien des années 1840 : les montants des glaces qui entourent la salle se reflètent à l'infini dans une composition "en abîme" donnant l'illusion d'une immense colonnade.

L'après-midi, après un court arrêt au musée des beaux-arts (actuellement fermé pour travaux, mais que le conservateur nous a ouvert pour voir un remarquable papier peint panoramique à décor de chinoïseries des années 1820), la visite continue par l'église des Minimes, autrefois entourée de bâtiments conventuels. Elle renferme, entre autres, une statue de sainte Germaine de Pibrac, révéralée en pays toulousain, dont le "miracle des roses" n'est pas sans rappeler celui de la provençale Roseline de Villeneuve. De là, nous gagnons le sommet de la ville, la butte qui porta la première forteresse seigneuriale, dont il ne reste rien. La tour de l'Horloge qui a remplacé le donjon primitif, point culminant de la cité, a été reconstruite dans la seconde moitié du XVII^e siècle et offre un panorama intéressant sur les toits de la cité. À mi-hauteur, la Maison du bourreau abrite le musée de la Justice : des panneaux y relatent l'histoire de l'institution judiciaire, dans un cadre général et à Draguignan en particulier, tandis que des vitrines conservent les instruments d'exécution des peines afflictives.

Le retour se fait par la rue de la Juiverie construite à l'intérieur du rempart, rue où de nombreuses maisons médiévales possèdent encore des baies géminées. Cette rue débouche sur la Portayguière, une des deux portes conservées de la cité comtale, protégée par une tour à gorge.

Avant de regagner nos véhicules, un coup d'œil sur un blockhaus construit pendant la Seconde Guerre mondiale et caché aujourd'hui dans la cour d'un immeuble, nous ramène brusquement à un épisode plus récent de l'histoire de Draguignan.



Le papier peint du musée des beaux arts