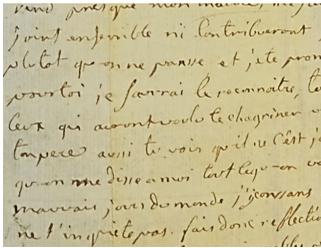


Si vous citez tout ou partie de l'article, pensez à citer l'auteur et l'ouvrage:

ROCCHIA Gérard, « Pourquoi Napoléon 1<sup>er</sup> devait-il traverser La Garde-Freinet et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? », *Freinet-Pays des Maures*, n° 12, 2016, p. 20 - 23.



Une affaire de mœurs au XVIII<sup>e</sup> siècle à Saint-Tropez



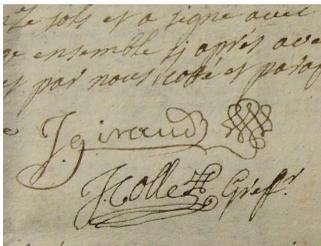
Napoléon Bonaparte et La Garde-Freinet

© C. Diot



Anthropologie du levage de liège

© NEA

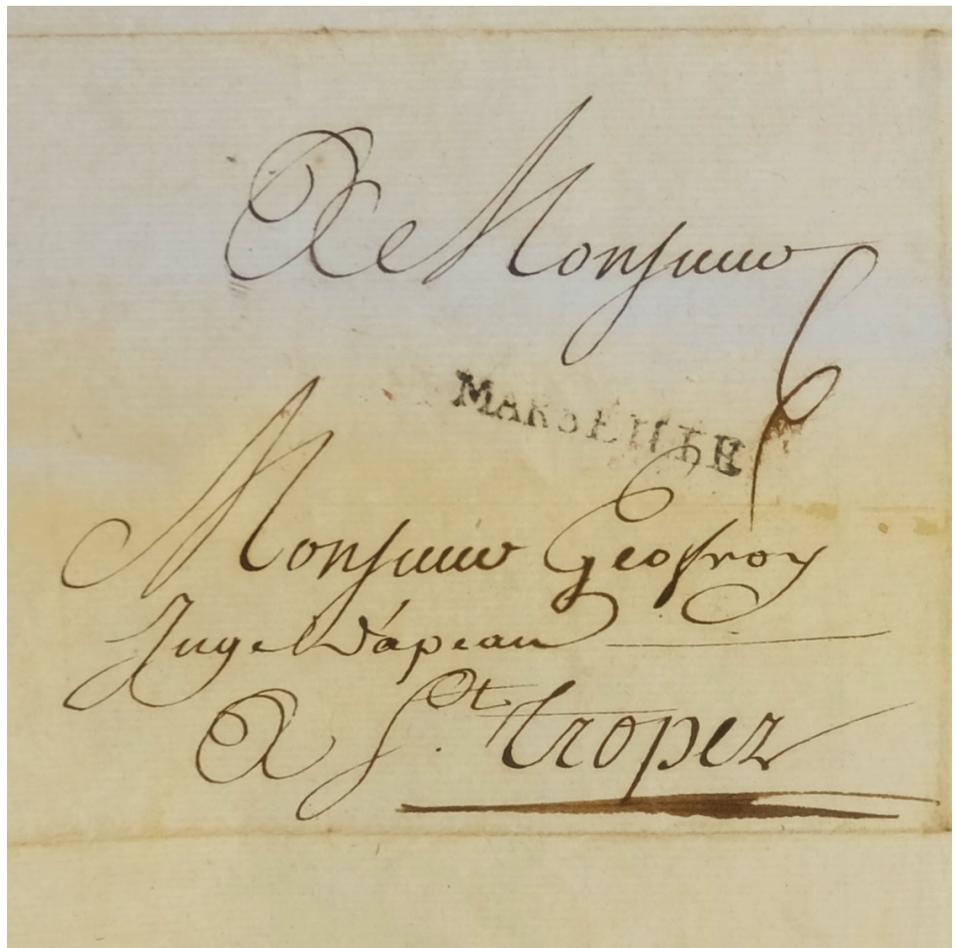


Feux de forêt, une coutume agricole



Le transport du bois sur les ruisseaux du Freinet

# Freinet Pays des Maures

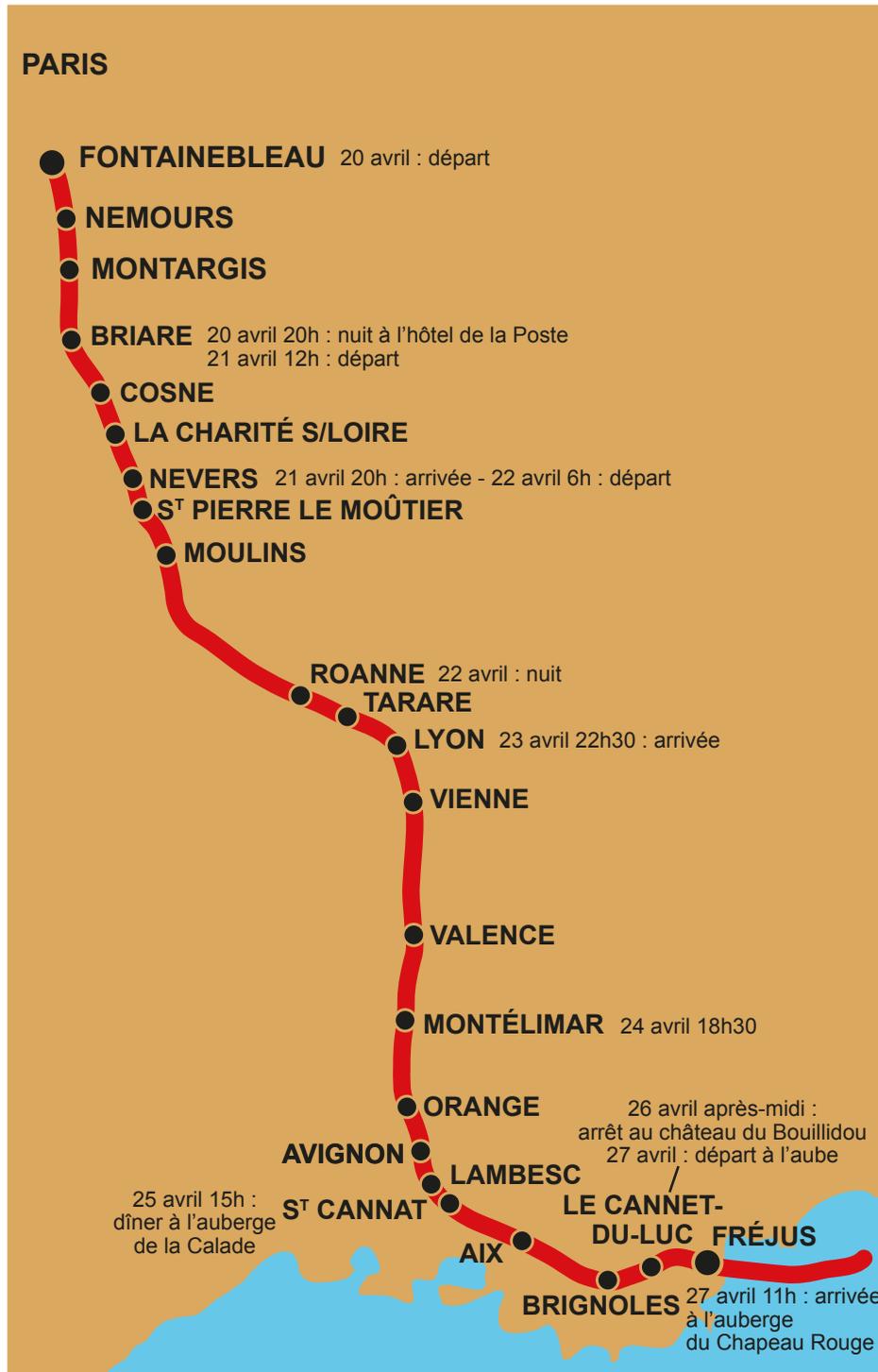


# Sommaire

---

|  |    |
|--|----|
| De l'amour à la mort : l'affaire Périer à Saint-Tropez (1761-1766)<br>Fabien SALDUCCI .....  | 5  |
| Pourquoi Napoléon 1 <sup>er</sup> devait-il traverser La Garde-Freinet<br>et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?<br>Gérard ROCCHIA ..... | 20 |
| Technologie sans artefact, <i>propos sur l'écorçage du chêne-liège en France</i><br>Narjys EL ALAOUI .....                           | 25 |
| Incendies de forêt à La Garde-Freinet en 1745 : une pratique coutumière<br>Elisabeth SAUZE .....                                     | 43 |
| Le ribérage dans les terroirs du Freinet (XVIII <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècle)<br>Bernard ROMAGNAN .....                      | 53 |

**En couverture.**  
**Extrait de la lettre de**  
**Salze père à César**  
**Geofroy.**



Périple de Napoléon vers l'île d'Elbe.

# Pourquoi l'Empereur Napoléon 1<sup>er</sup> devait-il traverser La Garde-Freinet et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?<sup>1</sup>

---

*Freinet,  
pays des Maures  
■ n° 12, 2016,  
Conservatoire  
du Patrimoine  
du Freinet,  
La Garde-Freinet  
(Var)*

**Gérard ROCCHIA**

Par la convention de Fontainebleau du 11 avril 1814, les alliés accordent à Napoléon Bonaparte la souveraineté de l'île d'Elbe avec le titre d'empereur et une pension de deux millions que devra payer Louis XVIII. Le 20 avril, il prend donc le chemin de l'exil vers son nouveau royaume où, suivant le mot de Chateaubriand, il se contentera de régner sur un « carré de légumes ». Ce long périple jusqu'à Saint-Tropez, où est prévu l'embarquement vers cette prison dorée, ne se déroule toutefois pas comme un long fleuve tranquille. En sept jours d'un voyage semé d'embûches et de contretemps, il doit, pour échapper à plusieurs projets d'assassinat, endosser un costume d'officier autrichien orné d'une cocarde blanche et chevaucher en tout anonymat aux côtés de ses ennemis maintenant chargés de le protéger.

Briare, Nevers, Roanne, Lyon, Montélimar, Saint-Cannat et enfin Le Cannet-du-Luc sont les étapes d'un long périple épuisant dont l'aboutissement est à quelques kilomètres, de l'autre côté d'une petite chaîne montagneuse appelée « Les Maures », qui abrite sur son rivage un port de pêche et de commerce alors florissant : Saint-Tropez, terminus continental de l'expédition.

Pour sa dernière nuit sur le sol français, Napoléon trouve un peu de réconfort auprès de sa sœur Pauline qu'il rejoint au château de Bouillidou, sur la commune du Cannet-du-Luc. Bien que malade, elle fut heureuse de recevoir son frère déchu.

Pendant ce temps, le convoi d'escorte s'est reconstitué après avoir été dispersé par les péripéties du voyage ; et il faut s'assurer que les quatorze voitures pourront rejoindre la mer sans trop de difficulté. Or, si cette mission a pu se préserver des embûches posées par les hommes, il n'en est pas de même pour celles imposées par la nature. En effet, pour rejoindre Saint-Tropez, la colonne doit obligatoirement passer par le village de La Garde-Freinet, perché à trois cent soixante mètres d'altitude et que l'on ne peut

**1.** Sur une information de François COPPOLA. Source : NELIAS Thierry, *L'adieu à l'Empire, de Liepzig à l'île d'Elbe*. Librairie Viubert, 2016.



**Le château du  
Bouillidou au  
Cанны-du-Luc.  
Pauline Bonaparte,  
malade, y séjournait.  
Elle ne consentit pas  
à embrasser son frère  
avant qu'il n'ait quitté  
son déguisement  
d'officier autrichien et  
sa cocarde blanche**  
(© C. Diot).

atteindre que par une mauvaise route serpentant à travers les vallons sinueux du massif des Maures au couvert forestier dense, ponctué d'affleurements rocheux. Les courriers envoyés en éclaireurs pour reconnaître le terrain ne tardent pas à revenir totalement déconcertés. La route est impraticable ; ce que confirmera le général Schouvaloff dans son rapport au comte de Nesselrode : *« Il n'y a aucun chemin pour arriver à Saint-Tropez, sinon à cheval ou sur des mulets, mais il est pratiquement impossible qu'aucune voiture y passe. C'est ce que nous apprenions hier en arrivant au Luc. J'envoyais mon aide de camp à Saint-Tropez pour poster deux lettres signées des commissaires autrichiens, prussiens et de moi. L'une au colonel Campbell, l'autre au commandant de la corvette française « La Dryade », pour les prévenir que cette corvette ainsi qu'un bâtiment de guerre anglais devaient se rendre tout de suite à Fréjus ».*

Entretemps, le colonel Campbell a atteint Marseille où, ignorant ces détails, il a ordonné au capitaine Ussher, commandant de « L'Undaunted », de rejoindre Saint-Tropez, qu'il rallie lui-même par la route en passant par Aix. C'est donc dans ce port qu'arrive le matin du 27 avril le bâtiment de guerre anglais pour récupérer son précieux passager. Un petit incident diplomatique survient alors quand un marin français, envoyé sur une

chaloupe par le comte de Montcabre, fait savoir à l'officier anglais que, sur ordre du gouvernement provisoire de Paris, l'empereur rejoindra l'île d'Elbe sur le navire français. C'est un officier autrichien, arrivant lui aussi à bord d'une chaloupe, qui met fin aux palabres en annonçant que Napoléon et son escorte ont été détournés sur Fréjus où doit se faire l'embarquement<sup>2</sup>.

Curieux coup du destin, lorsque l'on sait que c'est à Fréjus que Bonaparte, alors général de l'armée républicaine, débarqua le 9 octobre 1799 depuis Alexandrie<sup>3</sup>, après avoir déjoué la surveillance des navires anglais, pour rejoindre Paris et y prendre rapidement le pouvoir.

Et c'est une banale et si fréquente réalité - l'absence de route carrossable -, qui a empêché l'empereur de traverser notre petit village de La Garde-Freinet, nous privant ainsi d'un grand moment de l'histoire de notre pays. Quel Gardois n'aurait pas été fier de dire un jour à ses petits-enfants : « J'ai vu l'empereur traverser notre village ».

Ainsi vont les destins à la fois des gens comme des lieux.

2. En réalité, ce dernier s'effectua dans le port de Saint-Raphaël.

3. PRADEAU Bernard, « Le débarquement de Bonaparte à Fréjus le 17 vendémiaire An VIII (9 octobre 1799) », dans *Société d'Histoire de Fréjus et de sa région*, Bulletin Hors-série n° 20, 2015.

## Freinet, pays des Maures ■ n° 12 ■ 2016

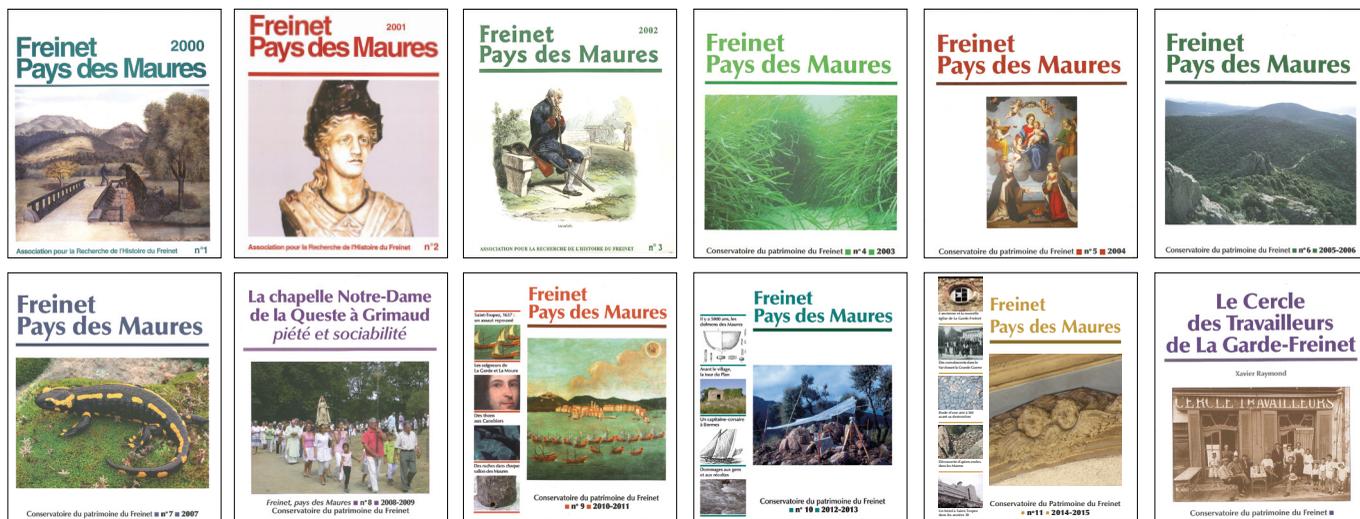
De l'amour à la mort : l'affaire Périer à Saint-Tropez (1761-1766).

Pourquoi Napoléon 1<sup>er</sup> devait-il traverser La Garde-Freinet et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ?

Technologie sans artefact, *propos sur l'écorçage du chêne-liège en France.*

Incendies de forêt à La Garde-Freinet en 1745 : une pratique coutumière.

Le ribérage dans les terroirs du Freinet (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle).



Conservatoire du Patrimoine du Freinet  
Chapelle Saint-Jean, 83680 La Garde-Freinet,

Tél. 04 94 43 08 57 - Fax 09 70 06 50 07

e-mail : [cpatfreinet@orange.fr](mailto:cpatfreinet@orange.fr)

[www.conservatoiredufreinet.org](http://www.conservatoiredufreinet.org)

