

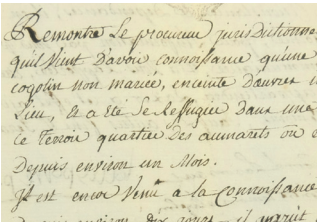
Si vous citez tout ou partie d'un article, pensez à citer l'auteur et l'ouvrage:

ROMAGNAN Bernard, « Comment aller de Saint-Tropez à Sainte-Maxime : par terre ou par mer (XVI^e-XXI^e s.) ? », *Freinet-Pays des Maures*, n°14, 2018, p. 87-94.

Freinet Pays des Maures



L'évolution de La Garde-Freinet de 1613 à 1746.



Une justice de proximité à la fin de l'Ancien Régime : la justice seigneuriale de Cogolin (1773-1789).



Comment aller de St-Tropez à Ste-Maxime : par terre ou par mer (XVI^e-XXI^e s.) ?



Les Maures, aux origines des maquis de Provence.



Conservatoire du Patrimoine du Freinet

■ n°14 ■ 2018

Freinet

Pays des Maures

Conservatoire du Patrimoine du Freinet ■ n° 14 ■ 2018

Sommaire

L'évolution urbaine de La Garde-Freinet de 1613 à 1746. ELISABETH SAUZE.....	5
Une justice de proximité à la fin de l'Ancien Régime : la justice seigneuriale de Cogolin (1773-1789). Fabien SALDUCCI	53
Comment aller de Saint-Tropez à Sainte-Maxime : par terre ou par mer (XVI ^e -XXI ^e s.) ? BERNARD ROMAGNAN.....	87
Les Maures, aux origines des maquis de Provence. JEAN-MARIE GUILLON.....	95

En couverture :
Extrait du cadastre de
La Garde-Freinet,
dit « napoléonien »,
section A, 1815.

Comment aller de St-Tropez à Ste-Maxime : par terre ou par mer (XVI^e-XXI^e s.) ?

*Freinet,
pays des Maures*
■ n° 14, 2018,
Conservatoire
du Patrimoine
du Freinet,
La Garde-Freinet
(Var)

Tout habitant d'une des communes qui bordent le golfe de Saint-Tropez connaît des difficultés quotidiennes pour se déplacer de Saint-Tropez à Sainte-Maxime. La route d'une longueur d'une douzaine de kilomètres emprunte les RD 559 et 98. La circulation y est généralement ralentie par de nombreux embouteillages, en hiver et aux intersaisons aux heures de pointe et, en été, à toute heure en raison de l'afflux massif de touristes. Ces inconvénients sont accentués par les intempéries, particulièrement les épisodes méditerranéens dont les orages torrentiels perturbent en un instant le flux de véhicules et bloquent parfois tout déplacement.

**Bernard
ROMAGNAN,**
président du
Conservatoire du
Patrimoine

Transport par voie terrestre

Pour les siècles passés, nous disposons de peu d'informations sur l'état des routes, mais il semble que les caprices du temps fussent la principale source du frein au déplacement des hommes et des femmes. Trois exemples échelonnés du XIV^e au XX^e siècles en sont la parfaite illustration.

En 1323, Robert, roi de Sicile, comte de Provence, Forcalquier et Piémont,

inquiet des intrigues et troubles fomentés par ses adversaires, par une lettre datée du 8 février, ordonna à Robert de Milet, trésorier royal de Provence, d'organiser une « *visite de toutes les fortifications des côtes de Provence et des munitions d'armes et de vivres depuis Albaron jusqu'à la Turbie* »¹. L'ordre fut immédiatement exécuté entre les 22 février au 22 mai suivants. Du 22 au 24 mars, Robert de Milet et sa suite visitèrent successivement Bormes, Gassin, Ramatuelle, Saint-Tropez, Grimaud et La Bastide de Miramas^A. Mais le 25 mars, de Roquebrune où il résidait alors, le trésorier royal chargea Jean Cologne, vice-baile du Luc et du Freinet, de se rendre à Cogolin et aux Garcinières, seigneuries où ils n'avaient pu se rendre les jours précédents à cause des inondations qui en interdisaient l'accès – ce qui montre qu'il ne se déplaçait pas par terre mais par mer pour faire cette inspection. Le problème de communication terrestre ici remarqué dans le golfe de Saint-Tropez était alors général le long de la côte méditerranéenne. La piraterie maritime, en provenance surtout d'Espagne et du Magreb, endémique jusqu'à la fin du XVI^e siècle, constitua longtemps l'obstacle principal à la régularisation des liaisons vicinales par cabotage.

Pour l'époque moderne, du XVI^e au XVIII^e siècle, en l'absence totale d'archives communales pour Grimaud, et partielle pour Sainte-Maxime, les délibérations de la communauté de Cogolin apportent quelques informations. Cette période est jalonnée de demandes de réparations, réfections ou constructions de ponts en bois ou en pierres régulièrement emportés par les eaux de La Mole et de La Giscle² ne permettant plus aux habitants de circuler^B. Les débordements des cours d'eau sont fréquents, comme en juin 1760 où « *les inondations empêchent de venir à Saint-Tropez* », jusqu'à perturber le bon fonctionnement des instances communales car « *le conseil n'a pas pu se rencontrer à cause du mauvais temps* »³.

Enfin, plus près de nous, le 29 septembre 1932, des pluies torrentielles emportèrent une partie du ballast de la voie de chemin de fer, des portions de la route entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime, ainsi que les deux ponts sur le fleuve côtier, Préconil, de cette dernière commune, rendant tout trafic impossible pendant plusieurs semaines entre les agglomérations de la côte varoise⁴.

L'état précis le plus ancien connu de la route de Saint-Tropez à Sainte-Maxime nous est fourni par les plans du cadastre dits napoléonien^C. La route traverse successivement les communes de Saint-Tropez, Gassin, Cogolin, Grimaud pour aboutir à Sainte-Maxime. Le voyageur devait passer sur plus d'une dizaine de ruisseaux, torrents et fleuves côtiers, à l'aide de ponts en bois en maçonnerie quand on disposait de moyens financiers suffisants. Son tracé suivait le bord de la côte mais devait contourner l'embouchure des fleuves côtiers : Bourrian à Gassin, valat des Mûres et Refren (aujourd'hui torrent de la Garde) à Grimaud, Giscle à Cogolin et Préconil à Sainte-Maxime. Ces cours d'eau, à leur débouché,

A. Village déserté aujourd'hui sur la commune du Plan-de-la-Tour.

B. La communauté « mettra des pilotis sur la rivière de Renoux pour que les habitants puissent passer », A. C. Cogolin, BB 9, février 1732.

C. Datés de 1808 à 1814.

D. Ces estuaires, localement appelés garonnes, ont pendant des siècles servi de ports naturels, en particulier celui de Refren, connu jusqu'à la fin du Moyen-âge sous le nom de Saint-Pons.

avaient formé des estuaires assez vastes^D que l'ensablement progressif au fil des siècles avait transformés en marécages, entrecoupés d'étangs dont la taille variait au gré des intempéries^E. Les divagations fluviales les plus importantes se situaient à l'embouchure de La Giscle dont le plan dit napoléonien mentionne « *un lac de la Foux* ».

Le chemin se détournait prudemment de ces zones humides fluctuantes et incertaines car elles représentaient un réel danger en cas d'inondation : le 29 mai 1754, deux hommes qui allaient à la foire de Grimaud se noyèrent ; le 24 avril 1764, François Guillaibert, maître cardeur de la Garde-Freinet mourut de la même façon⁵ ; le 20 juillet 1773, un jeune homme de 15 à 16 ans fut découvert en décomposition « *au quartier de Saint-Pons au bord d'un bras d'eau appelé La Petite-Foux, tout proche de la mer* »⁶. Les archives fournissent de nombreux exemples des accidents dus aux inondations survenues sur cette route empruntée à pied par les personnes ordinaires, à cheval par les plus riches et par les bêtes de somme pour transporter des marchandises.

Transport par voie maritime

Saint-Tropez, ville repeuplée en 1470, disposait du privilège de défendre sa cité mais, en contrepartie, l'obligation d'assurer la surveillance de toutes celles du Freinet⁷. Presque un siècle plus tard, en 1561, les moines cisterciens de l'abbaye du Thoronet essayèrent de redonner vie au terroir de Sainte-Maxime à partir de la création de 300 *acaptas*, baux emphytéotiques répartis sur l'ensemble du vaste territoire de leur seigneurie. Cette tentative se solda par un échec et jusqu'au XVIII^e siècle le terroir de Sainte-Maxime resta qualifié de désert (c'est-à-dire dépourvu d'une agglomération chef-lieu, alors que les hameaux et les bastides isolées pullulaient dans les zones agricoles un peu à l'écart du littoral). Pour autant, les Tropicains avaient besoin et obligation de se rendre régulièrement dans ce territoire. L'impossibilité de disposer d'une voie de communication terrestre fiable a conduit les habitants, tant de Saint-Tropez que de Sainte-Maxime, à privilégier le transport maritime. Le parcours, d'un peu plus de 4 kilomètres à vol d'oiseau, traverse tout le golfe de Grimaud du nord au sud^F. Particulièrement pratique, il permettait à un bateau de charger en une seule fois beaucoup plus de personnes et de marchandises que ne pouvait le faire une bête de somme ou une charrette. L'utilisation des voiles nécessitait peu d'hommes et permettait un moindre coût. En cas d'absence de vent, les mariniers étaient sollicités pour mouvoir l'embarcation à force de rames⁸. Le chemin terrestre retrouvait néanmoins toute sa pertinence dans les périodes d'intempéries (en particulier les forts coups de mistral) qui rendaient la navigation dangereuse.

E. Problème identique et mieux étudié à l'embouchure de l'Argens jadis constitué par les étangs de Villepey.

F. Actuel golfe de Saint-Tropez.

Circulation des personnes

La première mention explicite de circulation par bateau entre les deux cités est datée de 1564, peu de temps après la tentative de repeuplement de Sainte-Maxime : « *per dutanso de peste* » il fut expressément demandé de ne pas accepter l'entrée des personnes à Saint-Tropez non munies de bulletins de santé venant de la Bastide de Miramar « *tant per mar que par terro* »⁹. Pour les mêmes raisons, il fut interdit en 1588, de naviguer la nuit : « *que personne non tendra aulcung baptiment de là à Sancto-Maximo de nuech sur la peno de confiscation du baptiman ou barche* »¹⁰ et en 1616, de prendre des voyageurs : « *fere dire et desfandre au bateliers du presantz lieu que vont au terroir [de] Saincte-Maxime et le lonc des costes n'enbarquer aucungz pesans mendians.* »¹¹ A tout le moins, ces textes témoignent d'une activité maritime entre les deux ports et en dehors de ces périodes d'alerte sanitaire, la circulation des personnes était autorisée. En décembre 1652, deux patrons tropéziens, Sauveur Ricou et Abel Ollivier, véhiculèrent le sieur Marquesy et « *diverses personnes aparans de la ville de Sainte-Maxime pour visiter le marquis de Castellane, gouverneur de la citadelle* ». Lequel marquis en retour, se rendit à Sainte-Maxime avec « *madame sa fame, sa suite et ardes* »¹². Différentes personnalités utilisèrent ce moyen de transport : en 1703, André-Hercule de Fleury, évêque de Fréjus, futur ministre d'Etat de Louis XV, traversa le golfe avec les « *perssonnes de service de monsieur de Fréjus* », sur une embarcation pour se rendre à Saint-Tropez lors d'une visite pastorale, visite d'inspection des paroisses du diocèse¹³. Les patrons tropéziens transportèrent également Monsieur d'Artagnan en 1708¹⁴ et, lors de la grande peste provençale de 1720, Monsieur de Laugier, « *commandant pour la santé en ce département* »¹⁵. Remarquons, autre avantage du transport maritime, que ces personnalités ne se déplaçaient sur les routes qu'à cheval ou très exceptionnellement à l'aide d'un véhicule à deux ou quatre roues sur des chemins habituellement impraticables et la traversée en bateau, même si elle comportait le risque d'être soumis à un éventuel mal de mer, leur offrait le double avantage du confort et du gain de temps. A l'occasion les bateaux tropéziens faisaient la navette entre les deux villes pour acheminer des troupes. Au printemps 1712, les barques de Cauvin et Clémens convoyèrent 50 grenadiers dont la mission consistait à prendre en charge un prisonnier détenu dans une prison à Saint-Tropez¹⁶. Au cours de l'hiver 1744, en pleine Guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), ce ne sont pas moins de 4 patrons qui effectuèrent 11 voyages pour des troupes cantonnées à Sainte-Maxime¹⁷.

Circulations des marchandises

D'autres documents montrent l'intérêt et la commodité de ce mode de cheminement pour les marchandises. En 1651, la commune de Saint-Tropez manquant de blé, les consuls obtinrent l'autorisation d'acheter les grains détenus par le rentier de la seigneurie de Sainte-Maxime, céréales chargées sur des bâtiments tropéziens¹⁸. En 1665, Louis Gondrict de Saint-Tropez signa un contrat d'achat de 100 quintaux de glace au sieur Gaston de Badier, sieur de Roquebrune et Jean Bovis, rentier de la glacière du lieu. A partir du mois de juin, un quintal de cette marchandise devait être livré quotidiennement à 7 heure du matin à la tour de Sainte-Maxime puis acheminé à Saint-Tropez par bateau¹⁹. Entre 1744 et 1747, au cours de la Guerre de Succession d'Autriche, la ville de Saint-Tropez menacée par la flotte Anglaise dut renforcer les défenses de la ville. Les consuls affrêtèrent plusieurs bâtiments pour transporter des fascines et fagots d'osier façonnés par Félix Olivier du Plan-de-la-Tour et destinés à la citadelle. Enfin, toujours pendant ce conflit, cinq voyages furent nécessaires pour le fourrage « *que les habitants devoient envoyer à Roquebrune* » via Sainte-Maxime, pour « *le service du Roy* »²⁰.

Organisation de navettes entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime

Le besoin de circuler entre les deux villes devait revêtir une réelle nécessité car dès le XVII^e siècle, les édiles des deux cités essayèrent d'organiser des liaisons ponctuelles ou régulières. Le 9 octobre 1672, les consuls de Sainte-Maxime, prirent une délibération pour demander l'autorisation à « *nosditz seigneurs de la Cour* », d'établir, « *trois bateaux annuellement* », pour circuler entre les deux ports afin de permettre aux acaptants^G de faire prospérer leurs propriétés. Ils argumentaient que « *la terre de Sainte-Maxime, qui est de fort grande estandue, confrontant la mer et ne se trouvant point habitée par assemblage de maison, mais seulement par cabanes et metteries en divers endroitz (...) par des acaptans fort esloignés les uns des autres, la plus grande partie (...) desdits acaptans sont de Saint-Tropés (...) ne pouvant cultiver laditte terre de Sainte-Maxime commodément qu'ils n'establissent des bateaux pour passer la mer de Sainte-Maxime audit Saint-Tropés* ». Cette facilité était réservée aux acaptants qui devaient payer « *pour cette commodité ce qu'ils trouveront à propos* »²¹. Pourtant, dès 1632, des marins tropéziens avaient essayé de mettre en place un service quotidien de transport. Le 19 février, trois patrons « *Balthesard Aurel, Jehan et Estienne Mailhe* » envisagèrent d'établir un service régulier par la signature d'une convention, d'une durée de cinq années et par laquelle ils s'engageaient en association « *que chescung d'eulx fourniront au traget et passaige du port de Saint-Tropés à Sainte-Maxime et dudit Sainte-Maxime audit port, ung*

G. Propriétaires exploitants.

batteau susfisant et capable, équipé de ses attraites et voilles pour passer et porter au travers dudict gouffe les personnes et marchands et aultres choses nécessaires que journellement se presanteront ». Les profits étaient partagés en trois parts égales, tous les dimanches pour les paiements en argent, et tous les ans en nature pour les récoltes rémunérées par droit de *candou*, substantif provençal pour désigner une sorte d'abonnement^H. Par ailleurs, un acte de vente passé à Sainte-Maxime le 2 août 1763 indique que le bâtiment vendu par Jean-Joseph Maille, bourgeois, à Antoine Barlet, matelot, servait « *à faire le passage de ce golfe* »²². Ne nous laissons pas abuser par l'espace de 130 années qui sépare ces deux textes et que d'autres témoignages non encore retrouvés permettraient sans doute de combler. L'existence d'un service régulier entre les deux villes ressort de l'ordonnance rendue au cours de l'hiver 1703 par André-Hercule de Fleury, évêque de Fréjus, qui enjoignit « *audit sieur maire et consuls de tenir la main à l'exécution des ordonnances roiaux touchant l'observation des dimanches et fêtes, et à ces fins, d'empêcher par amandes et autres peines que les bateaux de Ste-Maxime n'apportent, les jours de dimanche, des marchandises ou provisions à vendre, si ce n'est dans le cas de nécessité que nous le leur permettrons après la grand-messe et non auparavant* »²³.

Un projet de taxe de transport

En 1751, un événement suscita l'effroi des acteurs économiques locaux et nous confirme l'intensité du trafic entre les deux ports. Une délibération communale du conseil de Saint-Tropez, datée du 28 mars, nous apprend que : « *le sieur Abbe, curé de Ste-Maxime, sollicite auprès de monseigneur de Rouillé, ministre de la marine^I, un privilège exclusif pour le passage par mer de Ste-Maxime à St-Tropés et de St-Tropés à Ste-Maxime sur une taxe et un taux exorbitant et comme cette demande est absolument contraire au service du Roy (...) et au bien public et particulier, il requiert messieurs les consuls de faire à ce sujet toutes les représentations nécessaires auprès de monsieur de Rouillé pour le supplier très humblement de refuser au sieur Abbe le privilège qu'il demande.* »²⁴ On aura compris que le curé de Sainte-Maxime constatant la fréquence de ce trafic, y a vu une bonne opportunité d'augmenter ses revenus. Un brouillon de lettre adressée aux procureurs du pays, sans nom d'auteur et daté du 8 avril de la même année, rend compte des démarches entreprises par les édiles du Freinet pour tenter de trouver une parade à ce projet dommageable aux échanges commerciaux et aux déplacements des habitants du golfe de saint-Tropez²⁵. L'absence d'informations supplémentaires laisse supposer que cette imposition ne fut jamais appliquée.

H. Le contrat indique également que celui qu'y veut s'en démettre, devra verser 30 livres aux deux autres associés et la même somme aux recteurs de la chapelle Sainte-Anne de Saint-Tropez. A. D. Var, 3E24 / 67, m^e Brunel, St-Tropez, f^o 97v^o-99v^o, 1632, 19 février.

I. Antoine-Louis Rouillé, Comte de Jouy (1689-1761), secrétaire d'État de la Marine de 1749 à 1754.

En guise de réflexion conclusive

Il est tout à fait légitime de penser que la traversée du golfe de Saint-Tropez par la mer a été un moyen de transport plus rapide que par la route. Seul Aubin-Louis Millin, dans son célèbre « *Voyage dans les départements de la France* », témoigne du temps nécessaire à cette traversée : « *et nous traversâmes le golfe de Grimaud^J (...). Il ne faut qu'un quart d'heure pour ce passage, et le tour a plus de trois lieues de Provence.* »^K Il est non moins évident que ce recours, impraticable sinon inconnu des autres localités non pourvues d'un port et d'un personnel adéquat, vint tout naturellement à l'esprit des Tropicains, marins de profession et équipés pour la navigation tant de cabotage qu'au long cours.

À l'issue de cette petite enquête sur les déplacements dans le golfe de Saint-Tropez au cours des siècles passés, il apparaît que la circulation des personnes et des biens entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime trouva deux alternatives, la première terrestre, réservée probablement aux gens de peu, et la seconde maritime, privilégiée par les personnes d'importance et pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, la majorité des déplacements entre ces deux villes se font par la route avec les graves inconvénients que cela engendre : encombrements, accidents, pollution atmosphérique. Avec les échéances climatiques des décennies à venir, saura-t-on trouver des solutions soucieuses de préserver la santé des hommes, des femmes et l'intégrité de l'environnement du golfe de Saint-Tropez ?

J. Que l'on appelle aujourd'hui golfe de Saint-Tropez.

K. Une lieue terrestre vaut entre 3 et 4 km suivant la région, soit la douzaine de kilomètres qui séparent Saint-Tropez de Sainte-Maxime par la route.

Notes

1. Louis Barthélemy, *Procès-verbal de visite, en 1323, des fortifications des côtes de Provence et des munitions d'armes et de vivres depuis Albaron jusqu'à la Turbie*, Paris, 1882.
2. A. C. Cogolin, BB 8, novembre 1674, f° 14v°, 1682, 30 novembre, etc. ; BB 9 1716, 15 avril, f° 141 ; 1729 f° 279, 285, etc. ; BB 11, f° 513v°, 515v°, 524v° etc. ; BB. 12, 1789, 16, 12 f° 58, etc. ; voir aussi Gérard Rocchia, « Pourquoi Napoléon 1er devait-il traverser La Garde-Freinet et pourquoi ne l'a-t-il pas fait ? », *Freinet-Pays des Maures*, n° 12, 2016 p. 20 et suivantes.
3. A. C. Cogolin, B 11, non folioté.
4. Voir sur le site des Archives Départementales du Var « Le Petit Var » de l'année 1932 : 30, 09 p. 347-349 ; 1, 1, p. 352-353 ; 2, 10 p. 356 ; 3, 10 p. 360-361 ; 5, 10 p. 367-368 ; 6, 10 p. 371 ; 7, 10 p. 374 ; 8, 10 p. 379-380 ; « L'illustré du petit journal » du 9, 10, 1932.
5. A. D. Var, série 11, BP 932 (1750-1769), Grimaud, pièces de procédures.
6. A. D. Var, série 11, BP 932 (1770-1779), Grimaud, pièces de procédures.
7. Voir à ce sujet, Laurence Pavlidis et Laurent Pavlidis, « Sociétés littorales et défenses urbaines au XVI^e siècle : l'exemple de Saint-Tropez », *Bulletin des amis du Vieux Toulon*, n° 219 ; et la délibération communale du 2 juillet 1586 sur les discussions et controverses au sein du conseil tropézien à ce sujet, A. C. St-Tropez, BB 5, f° 302v°.
8. A. C. St-Tropez, BB 8, f° 319, 1653, 1 mai : « deux bateaux armés de mariniers pour la rame » ; A. C. St-Tropez, CC 143 1708, 27-29 avril : 1 bateau et 7 matelots, 1 chaloupe et 8 matelots, etc.
9. A. C. St-Tropez, BB 4, f° 233, 1564, 23 juillet.
10. A.C. St-Tropez, BB 6, f° 10, 1588, 13 novembre.
11. A. C. St-Tropez, BB 7, f° 285, 1616, 11 avril.
12. A. C. St-Tropez, BB 8, f° 319, 1653, 1, mai.
13. A. D. Var, 1 G 71, f° 83 et suivants, 1703, 13 mars ; A. C. St-Tropez, CC 138, 1703, 18 avril.
14. A. C. St-Tropez, CC 143, 1708, 27-29 avril.
15. A. C. St-Tropez, CC 156, 1720, 5-24 septembre.
16. A. C. St-Tropez, CC 148, 1712, 5 juin.
17. A. C. St-Tropez, CC 178.
18. A.C. St-Tropez, CC 130, 1651, 17-18 mars.
19. A. D. Var, 3 E 24 / 110, Me Jacaran, St-Tropez, f° 185 1665, 1 juin.
20. A. C. St-Tropez, CC 178, 1744-1747.
21. A. D. 13, B 3364, f° 750-752v°, 1672, 9 octobre.
22. A. D. Var, M^e Alliez, Ste-Maxime, 3 E 84 / 1, p. 524-526, 1763, 2 août, Voir aussi dans Fernand Veran, Fernand Ben, *L'enchantement de Saint-Tropez*, Paris, 1937, p. 173, la mention d'un bateau qui assurait la liaison entre les deux ports dans les années trente.
23. A. D. Var, 1 G 71, f° 83 et suivants, 1703, 17 mars.
24. A. C. St-Tropez, BB 12, p. 904, 1751, 28 mars.
25. A.D. Var, 4 E 74, Ste-Maxime, 1751, 8 avril.

Freinet, pays des Maures ■ n° 14 ■ 2018

L'évolution urbaine de La Garde-Freinet de 1613 à 1746.

Une justice de proximité à la fin de l'Ancien Régime : la justice seigneuriale de Cogolin (1773-1789).

Comment aller de Saint-Tropez à Sainte-Maxime : par terre ou par mer (XVI^e-XXI^e s.) ?

Les Maures, aux origines des maquis de Provence.



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
www.conservatoiredufreinet.org