

Vivre à Lorgues



JOURNAL COMMUNAL

La vido vidanto à Lorgue

n°109 3^{ème} trimestre 2011



Le mot du maire

Notre commune a fait l'objet très récemment et par deux fois dans la même semaine d'un reportage au journal télévisé de TF1 à 13 H. On ne peut que se réjouir de cet intérêt pour notre commune manifesté par cette grande chaîne nationale.

Le premier reportage avait pour sujet les événements du 15 juin 2010 et la commémoration de son premier et triste anniversaire. Il mettait en avant l'intervention courageuse de trois de nos concitoyens : Jeay Jones Leblond, Karim Abed et Luc Auvinet avec un Thoronéen Sylvain Richet collégien à Lorgues, pour sauver madame Turchi des eaux qui avaient envahi son logement. Ce reportage a mis en avant ce bel acte de courage de nos concitoyens, et à travers eux nous avons également pensé à toutes celles et tous ceux qui ont su faire preuve d'une grande solidarité et d'une grande générosité dans ces moments particulièrement difficiles.

Le second reportage mettait en valeur notre marché provençal reconnu comme étant l'un des plus importants en qualité des produits vendus comme en nombre de commerçants de notre région. TF1 ne s'est pas trompée : notre marché, qui perpétue la tradition ancestrale du commerce ambulancier, reste un moyen essentiel d'approvisionnement en produits frais et sains qui fait sa réputation. Il demeure un espace de liberté, de convivialité, de rencontres et d'échanges. Son succès est tel que nous avons créé le vendredi matin, un marché dit " paysan " pendant la saison d'été où on garantit la vente de produits locaux directement par le producteur, grâce au concours de la chambre d'agriculture et du syndicat d'initiative.

Pour l'un comme pour l'autre des deux sujets traités par TF1, nous Lorguais, nous ne pouvons qu'être fiers de cette reconnaissance médiatique de notre commune et de ses habitants qui l'animent, la font vivre et reconnaître sur tout le territoire français.

CLAUDE ALEMAGNA

SOMMAIRE

● EDITO-SOMMAIRE

Le mot du Maire.

Page 1

● CHRONICA PROVENÇALA

Réflexions sur l'évolution de la langue Provençale.

Page 2, 3

● TRADITIONS

Le tambourinaire.

Page 4, 5

● PATRIMOINE

Le train des pignes.

Page 6, 7, 8, 9

● BALADE

Un mardi matin à Lorgues.

Page 10, 11

● DIETETIQUE

La volaille est-elle la viande idéale ?

Page 11

● HISTOIRES VECUES

Trois pater et un avé... Pour une pintade !

Page 12

Du haut de la fontaine de la Noix. - Lu pour vous.

Page 13

● ENVIRONNEMENT

Un milliard de sacs "plastique".

Page 14

● DETENTE

La recette d'Anne Lopez.
La grille d'Antoine

Page 15

● L'ANNUAIRE DE V.A.L.

Page 16

Réflexions sur l'évolution de

L convient, en préambule à ces réflexions, de bien s'entendre sur le vocabulaire. Car ce n'est pas par hasard que le titre a choisi le mot « langue ». Il existe en effet une variété de substantifs pour évoquer ce moyen essentiel de communication : dialecte, patois, idiome, argot, ...etc. mais chacun recouvre une réalité différente.

Le langage est un ensemble de signes verbaux propre à une communauté d'individus qui souhaitent communiquer entre eux. Mécanisme qui, au bout d'un temps certain d'organisation, devient une « langue maternelle ». Et l'accession au concept de « langue » correspond à sa reconnaissance, dans une région, par les habitants de ce territoire, pour créer un univers d'intercompréhension. On évalue entre 4000 et 6000 le nombre des langues parlées en ce monde.

Nous sommes en Eurasie et faisons partie de la grande famille indoeuropéenne, qui comprend les langues mortes (le grec ancien, le sanskrit... etc) et de nombreux groupes de langues vivantes. Notre français d'aujourd'hui se situe dans le groupe des « langues romanes ».

« Le premier instrument du génie d'un peuple, c'est sa langue » disait Stendhal. D'où l'importance de bien se souvenir que le provençal a bien été une langue, une langue romane, dont nous allons parler.

I faut bien reconnaître qu'il y a peu de traces de la naissance du provençal, notamment par défaut d'écrits. Il est certain que c'est le latin qui a été l'ancêtre de toutes les langues romanes, et donc de notre français actuel sur l'ensemble du territoire de ce qui fut la Gaule, à l'exception de trois points de résistance réelle à la romanisation : l'alsacien

(germanique), le breton (celtique) et le basque (le plus ancien, d'origine incertaine, peut-être indoue).

Les cinq siècles qui ont suivi l'invasion de Jules César ont laissé des textes, administratifs et religieux. Ils sont complétés par l'archéologie qui, par ses découvertes successives, même encore de nos jours, nous éclaire sur ce

à l'autre, sous la poussée des événements historiques, avec des zones de transition plus ou moins larges, et des réactions variables des terrains sociologiques.

Certains linguistes, poussant jusqu'à l'extrême cette version de la fusion progressive des parlers les uns dans les autres, ont pu dire qu'il n'y avait pas de « dialectes »

Les langues de France métropolitaine



qu'était la civilisation de cette époque, et nous aide à découvrir ce que fut cette très longue et très lente évolution. Car, c'est dans cette durée que se fondirent les dialectes antérieurs, par une série de changements qui s'interpénètrent le long de zones de transition plus ou moins larges. Ce fut un bouleversement linguistique important. Mais les dialectes ne constituant pas des entités linguistiques, c'est très lentement qu'on est passé d'une langue

mais des « traits linguistiques » qui entraient respectivement dans des combinaisons diverses. Tout comme la phonétique spécifique (qui constitue « l'accent » !) n'est pas tout à fait la même à Marseille qu'à Arles ou Manosque, et encore moins qu'à Nice.

Ainsi savons-nous que la « provincia narbonensis », c'est-à-dire le sud-est de la Gaule fut profondément romanisé un

la langue Provençale

demi-siècle avant les autres provinces, et avant l'arrivée de César, avec Aix comme capitale (Aquae Sextius), et malgré l'influence certaine

fil des générations et de l'histoire, la configuration actuelle, relativement complexe**.

Les recherches philologiques, récentes et sérieuses ont ainsi fait apparaître trois sous-dialectes sud-provençaux (le rhodanien, le maritime et le nisart) ainsi que deux groupes nord-provençaux (le dauphinois et l'alpin).

Mis en concurrence avec le latin jusqu'en 1500 environ, le provençal s'est ensuite trouvé confronté au français administratif, devenu « langue officielle ». Mais il n'a pas fallu moins de quatre siècles pour que le français devienne la langue principale en Provence***, sous les pressions conjuguées de la scolarité de Jules FERRY, du service militaire, de la centralisation administrative, de l'accroissement des moyens de transport, etc...

laire des villes, ne parlait guère, au quotidien, que le provençal. Mais la Révolution, avec l'enquête de l'Abbé Grégoire sur le patois, pour préparer l'uniformisation, commença à le mettre en difficulté. C'est entre la guerre de 1870 et celle de 1914 que se confirma sa baisse d'utilisation. Et c'est à la fin du 20ème siècle que l'on côtoie les dernières générations bilingues, surtout en milieu rural où l'on vivait encore sous le même toit, des vieux aux petits-enfants, et où subsistaient des espaces de sociabilité masculine : le café, le cercle, les boules, la chasse, mais aussi la vigne, la transhumance...

C'est donc par tâtonnements successifs qu'on est passé du provençal francisé au français provençalisé, contribuant d'ailleurs ainsi à l'évolution de ce français qui est de moins en moins une langue « homogène ».

Les publications mettent aujourd'hui en lumière les réalisations régionales et les éditeurs n'hésitent plus à lancer sur le marché des ouvrages généraux sur le problème. Voire même à rééditer des textes anciens, tel le dictionnaire (1860) de Camille MOIRENS, contemporain de MISTRAL, republié récemment par Equinoxe, (présenté dans V.A.L. par André LAGIER).

Mais peu nombreux sont ceux qui, aujourd'hui, soient à même de tenir un discours suivi en provençal, sauf bien entendu s'ils sont militants, s'ils entretiennent leur provençal dans une association, et s'ils sont conscients que cela fait partie des racines et de la culture de ce pays.

Jacques GAUNEAU

*Grammaire historique des parlers provençaux modernes. BIRONJAT 1932.

**Le nouvel atlas linguistique de la France. A. DAUZAT. 1939.

***La langue française en Provence, de Louis x? v au félibrige. A. BRUN. 1927.



des comptoirs grecs tout au long de la côte. On comprend que la langue de cette région ait déjà été une entité ethno-linguistique originale*.

Résultant à la fois des multiples substrats préexistants (gaulois, ibère, ligure, aquitain, etc...) des modalités de la latinisation, des mouvements de populations dus aux multiples invasions (Francs, Wisigoths, Burgondes, etc...) s'était constitué, sur le territoire de l'ancienne Gaule, une différenciation linguistique.

A la fin des invasions, elle aboutit à une sorte de bipartition, désignée aujourd'hui par les termes de « langue d'oïl » au nord, et de « langue d'oc » au sud.

A l'intérieur de chaque domaine s'est réalisée progressivement une fragmentation dialectale, dont la répartition est encore repérable. Le gallo-romain-méridional, ou « Occitan », présente quatre ensembles, désignés d'ouest en est sous les noms de : gascon, languedocien, catalan, et...PROVENÇAL.

Il semble bien que la langue provençale ait commencé à s'affirmer expressément à partir du Moyen Age, au moment du rattachement de cette province à la couronne de France. En l'espace de 250 à 300 ans s'est dessinée, au

Il semble bien que la langue provençale ait commencé à s'affirmer expressément à partir du Moyen Age

rence avec le latin jusqu'en 1500 environ, le provençal s'est ensuite trouvé confronté au français administratif, devenu « langue officielle ». Mais il n'a pas fallu moins de quatre siècles pour que le français devienne la langue principale en Provence***, sous les pressions conjuguées de la scolarité de Jules FERRY, du service militaire, de la centralisation administrative, de l'accroissement des moyens de transport, etc...

Jusqu'au milieu du 19ème siècle, il est certain qu'une large majorité des populations rurales et des classes popu-

Vivre à Lorgues
TRADITIONS

Le tambour

*La regalido petejavo ;
Le feu joyeux pétillait ;
Lou tambourin vounvounejava,
Le tambourin bourdonnait,
Grèu e countinuous coume lou chafaret
Grave et continu comme le murmure*

*De la mar founso, quand afloco
De la mer profonde, quand elle bat
Pasiblamen contro li roco...
Paisiblement contre les rochers...*

MISTRAL, *MIRÈIO*, CHANT VII

Le tambourinaire un musicien pas ordinaire.

Le tambourinaire, c'est celui qui joue de l'instrument double associant galoubet et tambourin.

Le galoubet est une flûte à bec jouée de la seule main gauche, tandis que la main droite frappe en mesure avec une massette sur un tambour accroché dans la pliure du bras gauche par une lanière en cuir.

Si les premières représentations de l'ensemble « flûtet-tambourin » apparaissent aux alentours du 12ème siècle, c'est au cours des 17ème et 18ème siècle que l'association des deux instruments devient particulièrement une spécificité provençale. A la fin du 19ème, le succès populaire regroupe jusqu'à une centaine de tambourinaires dans des défilés géants.

Galoubet et tambourin sont deux instruments inséparables : au galoubet la mélodie, au tambourin le rythme (l'accompagnement).

Le galoubet

Qui aurait pu penser que ce long sifflet d'une trentaine de centimètres pouvait couvrir deux octaves avec seulement une perce de trois trous en opposition à la base ? L'instrument est maintenu entre l'annulaire et l'auriculaire, tandis que le médium et l'index occupent les deux trous de la face antérieure et le pouce le trou de la face postérieure.

Avec un même doigté, le musicien peut obtenir plusieurs notes en soufflant plus ou moins fort. Par exemple, en bouchant tous les trous, en soufflant tout doucement, il obtient le son le plus grave appelé aussi fondamental. En augmentant progressivement la pression, on change de régime vibratoire, un peu comme si l'on

faisait varier la longueur du tuyau.

C'est en bouchant ou découvrant les trous totalement ou à demi qu'est obtenue une succession de notes. Le régime vibratoire du galoubet est fonction du sifflet et de la pression intérieure pour libérer une série d'harmoniques. Une des difficultés et non des moindres étant la justesse du doigté pour définir l'ouverture des demi-trous.

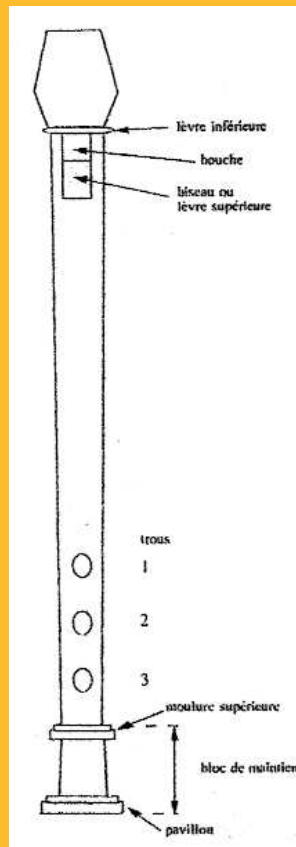
Le galoubet est un instrument de conception simple, difficile, sinon délicat à jouer.

Facteur en lutherie.

Ce n'est pas seulement un objet à produire des sons harmonieux. Le galoubet est beau et doux au toucher. Bien que populaire, la fabrication des galoubets est effectuée par de véritables artistes, des facteurs en lutherie ayant la maîtrise du tournage sur bois et de solides connaissances musicales.

L'instrument est le plus souvent monobloc travaillé dans des essences nobles, locales ou exotiques : buis, genévrier, oliviers, ébène, palissandre, voire en ivoire, autant de matières ayant un beau poli et des teintes chaudes claires ou foncées. Le galoubet se divise en trois parties : le sifflet (comprenant le bec, le canal, la languette, le biseau et la fenêtre), le corps percé de trois trous (deux au dessus et un en dessous) et le pavillon (séparé du corps par une virole) aidant au maintien de l'instrument.

Il est débité dans des planches dépourvues de nœuds après séchage de plusieurs années. Le carrelet ainsi obtenu fixé sur un tour à bois est percé sur toute sa longueur (opération faite à la main). Puis le luthier, dégrossit le carrelet à la gouge, aménage l'extrémité du bec et tourne l'ensem-



inaire

ble de l'instrument : le bec, le pavillon, le corps et les moulures de maintien. La partie la plus délicate de la fabrication est le façonnage du sifflet : incision de la fenêtre et taille du biseau. Le luthier creuse ensuite le canal ou conduit intérieur du sifflet avant de poser la languette en cade peu sensible à l'humidité. La préparation du canal et le façonnage de la languette sont d'une importance capitale car en dépend le timbre.

Lorsque l'instrument « parle » convenablement, le luthier trace l'emplacement des trous, procède au perçage. Les trous sont agrandis progressivement à la lame, ce qui fait monter le son jusqu'à la comparaison avec un galoubet étalon.

Après les derniers réglages du sifflet et essayages, le luthier appose sa signature.

Le tambourin

Le tambourin, compagnon indispensable du galoubet, se compose d'un fût de 70 à 80 cm de hauteur, de 35 à 40 cm de diamètre. Normalement, le diamètre est égal à la moitié de la hauteur. Le tambourin est le plus souvent en bois de noyer ou de hêtre, traditionnellement orné de sculptures. On utilise ces bois parce qu'ils sont beaux et se laissent sculpter facilement. Les qualités acoustiques du bois ont infiniment moins d'importance que ses qualités plastiques pour la mise en œuvre de la sculpture. Le tambourin est suspendu au bras gauche par une bretelle en cuir.

Les peaux sont montées sur des cercles de section carrée en frêne ou en châtaignier qui se plient facilement. Elles sont tenues par des cerceaux de section ronde peints en rouge.

Ces cerceaux portent dix boutons d'os ou d'ivoire qui retiendront le cordonnnet (ficelle) de chanvre. Cette ficelle servira à tendre la peau supérieure en déplaçant les dix coulants de

cuir. Plus on monte les coulants, plus la peau est tendue.

Quand le tambourinaire ne se sert plus de son instrument, il le détend en descendant complètement les coulants, de façon à ne pas abîmer le tambourin.

La peau de dessus est une peau de veau mort-né. Au siècle dernier, elles étaient en peau de chien. Sur cette peau, on utilise une cordelette de chanvre très fine : la chanterelle, laquelle doit toujours vibrer et tient lieu de basse continue. La chanterelle n'est pas attachée au cercle de tension, elle passe dessous, bloquée à une extrémité par un simple nœud. A l'opposé, du côté de la bretelle, elle passe à travers une languette de cuir placée sous le cercle et vient s'enrouler autour du bouton la surmontant. La peau de dessous est en chevrette, plus épaisse.

La massette

La massette

Elle se compose de 3 parties : la pomme, la tige, le gland. Elle mesure de 35 à 40 cm. Le gland est en os ou ivoire. On ne tient pas la massette à pleine main, mais du bout des doigts pour « toucher » le tambourin. Le jeu de la main droite doit rester très doux. C'est la souplesse du poignet qui commande les vibrations.

Le fabricant de tambourin est aussi un facteur en lutherie. Ses qualités sont plus celles d'un menuisier et d'un sculpteur que celles d'un parfait musicien.

Fonctionnement du

tambourin

La massette « touche » la peau supérieure (on ne frappe pas, on « touche »).

Les vibrations produites par la massette descendent à l'intérieur du tambourin, pour venir frapper la peau inférieure. Les vibrations rebondissent sur la peau inférieure et reviennent frapper la peau supérieure, soulevant la chanterelle en la faisant vibrer.

Le tambourin n'est pas un instrument à « percussion » mais à « répercussion ».

Christiane TURNER et Gérard BRUN

Source : « Le galoubet-tambourin » instrument traditionnel de Provence.

Maurice GUISS, Thierry LEFRANCOIS et Rémi VENTURE. EDISUD.
NOTA : un concert galoubet-tambourin est prévu à l'automne.



Le train des pignes

Pourquoi

" Le train des Pignes " ?

Deux lignes au départ de Nice portaient la même désignation : Nice-Digne encore en activité et Nice-Meyrargues (la nôtre) désaffectée depuis plus de 60 ans. L'appellation " Train des Pignes " n'a rien d'officiel. Les explications les plus courantes veulent que le train allait si lentement dans les montées, que les voyageurs avaient le temps de ramasser les pommes de pin pour allumer leur feu, ou encore, que la locomotive (à vapeur) brûlait des pignes en complément du charbon.

Au pays de Mistral et de Giono, comme une bonne galéjade, la référence au " Train des Pignes ", s'inscrit mieux dans la mémoire populaire que " Sud " pour Chemin de fer du Sud de la France ou " C.P " pour Chemin de fer de Provence ! C'est un rapport affectif et passionnel !

Le train relie Paris à Nice

Au 19^{ème} siècle, le réseau routier est le même que sous Louis XIV avec transport par chariots.

A partir de 1850, le chemin de fer est un facteur de développement économique en accord avec la révolution industrielle. Aussi, chaque département, chaque ville, souhaitent voir passer le train chez eux, au point qu'en 1865, la loi Migneret, définit les règles d'implantation des lignes " d'intérêt local ".

En Provence, peu d'initiatives en dehors de la ligne P.L.M : 1857, Paris-LYON-Marseille, 1859 prolongement jusqu'à Toulon et jusqu'au fleuve Var en 1864 (limite frontalière jusqu'en 1860), 1871, liaison avec Vintimille, achevant le plus long parcours français avec 1123 km. C'est une grosse artère longeant le littoral, mais délaissant tout le

centre, moyen et haut Var, à l'exception de l'embranchement Les Arcs-Draguignan en 1864 et Cannes-Grasse en 1871.

Les lignes d'intérêt local : La compagnie des Chemins de fer du Sud de la France

En 1879, après vingt ans de vœux stériles et six projets farfelus (plan Freycinet), pour la haute et moyenne Provence, seront retenues les liaisons Nice-Digne et Nice-Meyrargues par Grasse, Draguignan et Barjols. Projets très coûteux car traversant des zones accidentées. L'Etat se désengage et il est décidé en 1882, que ces lignes seront concédées à des entreprises privées avec des clauses techniques précises : voies métriques, ouvrages limités, pente maxi de 30mm/m, desserte du plus grand nombre de localités, d'où des tracés sinueux.

L'Etat cherche des investisseurs. La Société Marseillaise de Crédit Industriel, Commercial et de Dépôts accepte de construire la ligne Meyrargues-Draguignan et Draguignan-Grasse pour un coût moyen au kilomètre de 170 000 francs, chiffre qui sera largement dépassé. La convention est signée le 17 août 1885 pour une durée de 99 ans, soit jusqu'en 1984 !!! Ainsi naît la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France.

La ligne centre-Var et au-delà, celle passant par Lorgues

En juin 1886, les travaux commencent par adjudication à 11 entreprises locales pour le tronçon Draguignan-Meyrargues. A mesure de l'avancement, les tronçons sont exploités. Le 23 avril 1888, Draguignan-Salernes est

Souvent évoqué dans différentes publications, le Train des Pignes, appartient à l'histoire de Lorgues. Les " Chemin du Train des Pignes est " et " Chemin du Train de Pignes ouest " indiquent l'ancien tracé de part et d'autre de la route de Salernes, traversant sur 9 km, le nord du village de la Florièye à Saint-Antonin. Globalement plat, bien ensoleillé, c'est le parcours idéal pour les promeneurs (du dimanche) en famille, des cyclistes (amateurs), avec des vues splendides sur la crête des Maures et Notre-Dame des Anges. Le Train des Pignes appartient au patrimoine.

ouvert. Une plaque tournante à Salernes permet de changer de sens. Le train passe à Lorgues ! Le 23 mars 1889, un train spécial, bourré de personnalités inaugure la ligne entre Meyrargues-Draguignan sur 97,5 km : 54,5 km Draguignan-Barjols et 43 km Barjols-Meyrargues. Le 13 avril 1890, ce sera au tour du Président Sadi Carnot. Il passera à Lorgues vers 14h30.

Pendant que s'achève en 3 ans (!) ce tronçon, les études de la liaison Est Draguignan-Nice sont en cours. Le tracé est plus complexe : 7 tunnels, 6 ponts ou viaducs sont nécessaires pour franchir les pré-Alpes de Grasse et d'importantes vallées. Le 26 mai 1888, les travaux sont adjugés à 9 entreprises locales. Les grands viaducs sont confiés à la société Gustave Eiffel. Le 1er juillet 1890, Draguignan-Montauroux (45,3 km) est mis en circulation. Montauroux-Grasse (18,6 km) est ouvert le 8 novembre 1890. Enfin, la section Grasse-Colomars*-Nice est livrée le 7 juin

1892. La construction totale aura duré 6 ans !!! **Entre la décision et la livraison, il se sera écoulé 10 ans.** (A comparer avec ce que sera la LGV, si toutefois elle voit le jour).

Ce sont 211 km qui sont livrés à l'exploitation. Le train dessert 49 gares. Au mieux, il faut 9h35 pour aller de Nice à Meyrargues. Lorgues est à 0h35 de Draguignan, à 1h45 de Barjols, à 5h35 de Grasse en incluant 2 heures de correspondance à Draguignan ! Il faut bien casser la croûte !

Les militaires veulent une ligne stratégique

La Provence est frontalière de l'Italie, laquelle est alliée de l'Allemagne et de l'Autriche-

Hongrie. La ligne P.L.M. est en bordure du littoral Estérel et risque de subir des tirs de batteries des bateaux ennemis. Les militaires exigent le raccordement de la ligne PLM entre Draguignan et Nice par la ligne intérieure. Or cette ligne est à voie métrique. En 1890, pour atteindre l'écartement normal de 1,440 m, la pose de 2 rails est envisagée. En fait, après des essais, on se contentera d'un 3ème rail, mais il faudra concevoir les ouvrages, les tunnels, les ponts, les quais, les dégagements pour le croisement des trains en conséquence...

Quel exploit technique mais... à quel prix !

19 tunnels totalisent 3785 m. Le plus long est celui de

St-Jeannet (860 m, un tunnel passe sous Callas (sur le tronçon Flayosc/Lorgues, il y a 3 tunnels). Il y a 28 grands ouvrages ponts et viaducs pour franchir vallons et vallées. 23 sont en pierre : Le Loup (11 arches de 20 m et 360 m de long), La Cagne (12 arches de 16 m et 192 m de long) et plus près de nous, le viaduc du Rayol (300 m) encore intact entre Seillans et Claviers. 4 sont métalliques, celui de la Manda sur le Var (6 travées de 60 m et 400 m de long), celui des Ribes (2 travées de 60 m et 120 m de long) et la fierté de la ligne, le viaduc de la Siagne (2 travées de 63 m, et 2 de 52 m pour 231 m de long à 72 m au-des-

sus de la Siagne). Toutes les tranchées sont empierrées, les parapets ont des pierres de parement... Sans qu'il en soit réellement fait mention, il faut comptabiliser les dizaines de ponts assurant la continuité des chemins existant avant le percement de la ligne (3 sur Lorgues). De même, il faut prendre en charge les passages à niveau (505 sur la ligne de Meyrargues dont 53 gardés par un agent chargé de l'entretien d'une portion de voie, logé sur place dans ces petites habitations actuellement vendues à des particuliers (dont une près de la Florièye).

Ce n'est pas qu'un exploit technique, c'est une œuvre d'art ayant nécessité l'emploi quasi permanent de 6 000 ouvriers et l'encadrement travaillant simultanément sur plusieurs tronçons.

Déficit permanent. Mauvaise estimation

La ligne est d'un intérêt majeur. En désenclavant le Haut Pays, elle favorise l'essor économique tout en créant des emplois dans tous les corps de métiers, de l'in-

génieur au comptable, du forgeron au télégraphiste... et évidemment les cheminots : plus de 300 employés permanents (600 pour les 2 lignes Nice-Meyrargues et Nice-Digne gérées par la compagnie).

La compagnie connaît une grave crise financière. Pour les deux lignes, le coût total est de 110 000 000 F pour 319 km, près de 350 000 F le km, loin des prévisions contractuelles : exigences des militaires, imprévus, évolution de la conception... on parle de pots de vins, de travaux trop luxueux... mais à l'évidence, l'estimation a été mal faite. La ligne ne sera jamais rentable, à plus forte





Voici comment est relaté le trajet Nice-Meyrargues en 1932. A peine exagéré !

" Plus que jamais, Meyrargues devient le terminus follement lointain et hypothétique. En se basant sur l'horaire d'été 1932, le voyageur aventureux qui voudrait parcourir la ligne entière, devrait quitter Nice le jour A à 17h45, pour arriver à 20h20 à Grasse où il lui faudra passer la nuit ; de là, il repartira le jour B à 5h20 pour parvenir à Draguignan à 8h25 ; aucune correspondance n'étant assurée, il passera la journée dans la préfecture varoise jusqu'à 16h05 heure de départ pour Barjol où il arrivera à 18h35 ; après une seconde nuit à l'hôtel, il se lèvera avant le chant du coq le jour C pour ne pas rater le train de 4h50 qui le mettra enfin à Meyrargues à 6h30...plus de 37 heures après son départ ! Il est vrai que les voyageurs dépassent rarement les limites du canton pour se rendre à Draguignan.

●●● raison lorsque la route sera concurrente.

Pourtant, c'est un moyen de transport d'utilité publique

Dès l'ouverture, le 7 juin 1892, la satisfaction est générale. Certes, on se plaint : éloignement de certains villages, lenteur, manque de confort, aléa des correspondances avec le PLM... bien que les horaires ne soient pas garantis (sage précaution). Cependant, le train joue un rôle économique : acheminement des passagers, des marchandises, de la poste, des produits industriels, des produits du sous-sol et du bois. Les gisements de bauxite de Sillans, Tavernes et Pontevès procurent 60 000 tonnes de fret par an. En 1914, les carrières de pierres étaient en mesure de fournir près de 100 tonnes par jour. Salernes pouvait évacuer rapidement ses produits céramiques vers Marseille via Draguignan. La forêt trouve des débouchés : les traverses de chemin de fer, du bois de chauffage vers les villes... Les chênes de l'arrière-pays sont abattus en grande quantité. Quant aux voyageurs, le chiffre le plus élevé est atteint en 1943 avec 500 000 personnes transportées.

L'embellie ne durera pas. Déjà, pendant la guerre 1914-1918, le matériel avait été réquisitionné. Le trafic est en dents de scie. La ligne travaille à perte, les actionnaires sont ruinés.

Le déclin

Dès 1928, il n'y a plus de train direct entre Nice et Meyrargues. La ligne est sectionnée en quatre avec correspondance et... attente : Nice-Grasse, Grasse-Draguignan, Draguignan-Barjols, Barjols-Meyrargues. Si en 1892, il fallait 9h40 pour joindre Nice et Meyrargues, il faut maintenant 48 heures (voir encadré) ! C'est un véritable défi au bon sens et l'utilisation des autorails à partir de 1935 ne changera pas grand-chose. Il n'est pas étonnant que le transport par cars se révèle efficace dès

1930.

Le trafic marchandise chute de 60 à 70%. Par exemple, le transport de la bauxite tombe de 60 000 t en 1914, à 5 000 t en 1929.

Les destructions de 1944 portent un coup fatal

Sous l'occupation, la Résistance active avait lourdement frappé le matériel roulant : sabotage de locomotives, attaques de trains... mais à la Libération, ce sont les ouvrages d'art, ponts et viaducs qui seront frappés : le 2 août 1944, le pont de Manda sur le Var est coupé par un bombardement des alliés. Le dépôt de Nice est aussi bombardé : il ne reste plus que 3 locomotives en état de marche.

Le 24 août 1944, alors que la vigilance de la Résistance s'est relâchée dans l'euphorie de la libération, un commando allemand déclenche les charges explosives mises en place pour détruire trois des principaux ouvrages de la ligne : quatre arches du viaduc du Loup, deux arches du viaduc de Pascaressa près de Tourette-sur-Loup, deux travées métalliques du viaduc de la Siagne.



Exploitation mixte

Tous les efforts de réparation sont concentrés sur la ligne Nice-Digne.

La ligne Nice-Meyrargues est remise en état pour réparer les dégâts occasionnés par la Résistance et les combats mais il est exclu de réparer les viaducs trop endommagés. Les trains peuvent circuler entre Montauroux et Meyrargues.

Le 1er novembre 1944, un service routier de substitution est mis en place entre Colomars et Montauroux et confié à des entreprises d'autocars de la région, sous la responsabilité des Chemins de Fer de Provence. Au printemps 1945, une partie du



Pont de San Bastian



Pont de la Lauvette

matériel roulant de la ligne est affecté à la ligne Nice-Digne.

La fermeture

La route fait de plus en plus de concurrence. Le 4 novembre 1949, le Ministre des Transports, Christian Pineau, invite l'administration des Chemins de Fer de Provence à fermer la ligne Nice-Meyrargues fin 1949. La ligne ferme le 2 janvier 1950, pour permettre le retour des familles s'étant déplacées pour le Jour de l'An. De nouvelles lignes d'autocars se mettent en place, confiées à 3 exploitants regroupés au sein d'un syndicat : la Société des Transports Routiers de Provence (S.T.R.P.).

Les voies sont déposées dès 1951. L'Etat cède gratuitement les infrastructures aux communes. Des tronçons de ligne deviennent des dessertes livrées à la circulation. Les gares sont cédées comme maisons d'habitation, voire d'école comme à Sillans-la-Cascade. Des tunnels serviront de champignonnières.

Un patrimoine à mettre en valeur.

Concédée pour 99 ans à la Compagnie des Chemins de Fer de Provence, l'exploitation n'aura duré que ...68 ans avec des hauts et des bas du 7 juin 1892 au 2 janvier 1950.

Cette ligne, c'est l'histoire d'hommes et de femmes qui ne sont plus ou qui vont

disparaître. Même si c'est du passé, de nombreux Lorguais se souviennent encore avec une pointe de nostalgie du Train des Pignes. Il faut rendre un hommage appuyé aux " accros " de la loco à vapeur ou de l'autorail diesel, à tous ceux portant à la connaissance du public " l' Histoire du Train de Pignes ", par des expositions, conférences ou projections, par des initiatives de toutes sortes comme celle de Daniel Esplandu le Président de l'Amicale des Salettes. Un projet de voie verte, dans un cadre européen, empruntant le tracé de la ligne est à l'étude. Le Conseil Général du Var voudrait mettre en valeur au titre d'essai, le tronçon gare de Flayosc à Salernes (24 km). Les tunnels entre Sauve-Clare et Salernes ont été nettoyés et rendus à la circulation piétonne et cycliste.

Pour les Lorguais, de Sainte-Foy (limite de Saint-Antonin) à la gare de Flayosc, sur 14 km, nous découvrons toute l'architecture de la ligne : talus remblais, tranchées empierrées, viaduc sur la Florièye, tunnels, gares de Lorgues et de Flayosc, maisonnette de " garde barrière " avant la Florièye et en prime, 3 ponts de franchissement. Pour ceux envisageant de faire le trajet à pied, ou il faut le faire en deux étapes ou conduire une voiture à la gare de Flayosc pour le retour. Ils ne seront pas déçus !

**Michel CHAPELAIN
René GALLET**

* Colomars (près de Nice) est le point où se séparent les deux lignes de Digne et de Meyrargues.

Sources : " Le Siècle du Train des Pignes ". José Banaudo. Les Editions du Cabri.



Plaque d'altitude



Viaduc de Florièye 9

Un mardi matin à Lorgues

C'est aussi le jour des retrouvailles hebdomadaires où madame C. Ouctamal rencontre madame G. Mal-partou. Elles échangent des propos sur leurs douleurs : j'ai essayé la fite algique de la télé mais j'ai toujours de la retrose ! et toi, ton mollet te fait encore souffrir ? Bien sûr ce

serait à cause de la varice, tu me connais depuis la libération tu sais pertinemment bien que je n'ai jamais été ni pingre, ni avare !!. Et comment va le petit, toujours avec Carlita ? oui, ils voyagent beaucoup et je crois que je vais être mamie, mais ... Je n'ai pas entendu la suite, poussé par le flot des arrivants avec chiens, poussettes, caddies je me suis retrouvé devant le violoniste qui avec son chat sur les épaules nous distille des airs d'antan. Ma marchande d'œufs frais, tout juste sortis du cloaque des pondeuses, est toujours là, à la même place qu'elle occupe depuis plusieurs décades. Près d'elle c'est un enchantement pour les yeux et les narines : un parterre de fleurs, d'arbrisseaux odorants au parfum d'agrumes, de chèvrefeuille, tout pour agrémenter votre jardin à des prix corrects.

A quelques enjambées de là on entre dans le

**Si le dimanche à Bamako
c'est jour
de mariage (chanson),
le mardi
à Lorgues c'est jour
de marché.**

secteur de l'habillement, du corsage à 5 €, le jean à 10 €, la paire de chaussettes vendues à la 1/2 douzaine. Devant un attroupement un démonstrateur de mandoline, non pas celle de Pierrot qui a charmé Colombine, mais un article révolutionnaire aux dires du camelot qui en quelques secondes nous débite des rondel-

les blanches de radis noir pas plus épaisses qu'un jeton de machine à café.

Devant la Mairie une présentation de montres à quartz où vous n'avez que l'embarras du choix et en déboursant 5€, vous aurez l'heure exacte pendant longtemps.

Le marchand de parapluies se désole de cette période de sécheresse et aimerait payer son emplacement au prorata de son chiffre d'affaires, c'est ce qu'il vient de dire au duo de policiers municipaux transformés en encaisseurs des droits de places. Devant un parterre de matelas un vendeur assure qu'on ne peut trouver mieux pour un sommeil sans tasse de tilleul, sans comprimé de somnifère. Il reprendra au meilleur prix votre ancienne literie où vous avez conçus vos descendants !.

Devant de tels arguments son sourire est engageant et vous êtes prêts...à dire : on va



réfléchir, on va voir notre budget, ce qui amène une proposition de crédit.

Mais l'insolite vous le trouvez au-dessus de la pharmacie St-Ferréol.

Depuis 1978 Gilbert vous proposait épices et plantes condimentaires jusqu'en 2001 où il était emporté par un décès rapide. Son fils Thomas prenait l'étalage en héritage et depuis il est fidèle au marché de Lorgues avec plus de 80 produits à la disposition d'une clientèle habituée à ses herbes de Provence, ses poivres noir, blanc, vert, rose, de Jamaïque, du curry, thym, romarin, origan, basilic, fenouil, sumac...

Il conseille, oriente les choix pour tel ou tel usage. Pour son petit commerce il n'a pas de balance, il ne vend rien au poids, une petite mesure de 2 décilitres, un genre de boisseau cerclé de cuivre patiné par le temps, telle est

son unité de transaction : pleine mesure, demi-mesure ou quart de mesure et vous êtes servis. De la vigne rouge pour soulager les lourdeurs de vos vieilles jambes, de la bourdaine qui rendra votre intestin moins paresseux, quelques feuilles d'eucalyptus pour assainir votre habitation et souvent pour 1€ symbolique vous vous sentez déjà soulagés.

Ce que Thomas ne vous proposera jamais : c'est de la poudre de perlimpinpin.

Sur le retour, des musiciens andins jouant des airs typiques de leur pays nous rappellent que la musique n'a pas de frontières.

Ah ! si Gilbert Bécaud avait connu le mardi à Lorgues il aurait certainement ajouté deux couplets à sa chanson : les marchés de Provence.

Antoine PAYET

DIÉTÉTIQUE

La volaille est-elle la viande idéale ?

Economique, facile à préparer, réputée diététique, la volaille est devenue la viande la plus consommée par les Français.

Dite « blanche », elle est moins grasse donc moins calorique que la plupart des autres viandes dites « rouges ».

Autre atout, sa richesse en protéines, et en Oméga 3, molécule connue pour son rôle dans la prévention des maladies cardio-vasculaires.

Elle serait également bénéfique aux personnes atteintes de diabète de type 2 (maladie associée à un risque de complications rénales et vasculaires).

Jean-François HUNEAU, professeur de nutrition humaine à AGRO-PARIS-TECH déclare : « Du fait de leur propre système de digestion et de leur métabolisme, les volailles contiennent moins d'acides gras saturés que les viandes rouges ». C'est d'ailleurs leur principal atout.



Toutefois, adopter une consommation exclusive de volaille est à déconseiller, car les autres produits carnés apportent des quantités intéressantes de fer et de vitamines B12, indispensables, notamment, à la maturation des globules rouges. »

Les animaux (dont nous faisons partie) ont la particularité de stocker sous la peau une bonne partie de graisse (réserve et protection) ce qui se traduit souvent par la rondeur des formes plus ou moins seyantes suivant le

volume. L'activité physique est un régulateur. Ce qui différencie les volailles élevées en batterie dites des volailles en plein air et du gibier évidemment en plein air sauf les faisans élevés pour la chasse ! Les lapins peuvent être assimilés aux volailles.

Pour l'exemple, il est intéressant de connaître le pourcentage de graisse de la viande de quelques

animaux couramment consommés : poule avec peau, 22,5g pour 100g ; oie, 17,5g ; lapin, 5 à 6g ; dinde, 19g ; lièvre, 1g ; sanglier, 2,7g.

Ce qui est offert au consommateur actuellement est éviscéré, donc, plus de foie, de cœur, de gésier pour des raisons hygiéniques !! Donc, privé d'une partie utile.

Comment Henri IV pourrait trouver une poule à mettre au pot ?

Robert BADIN Claude DERAMBURE

Trois pater et un avé... Pour une pintade !

Nous avons (nous avions plutôt) nous aussi notre duo Pepone-Don Camillo, à Lorgues, mais dans un tout autre genre. Pas de politique, pas de religion en ligne directe avec le Père. Non. Seulement une franche amitié construite au fil du temps.

De temps en temps ça donnait de bons mots à savourer (!) comme cette pintade aux choux partagée en ce mois de juillet 65 entre le mécanicien Albert Poitevin, son fils Jean Pierre, le révérend-père Etienne Jung, vicaire de la paroisse de Lorgues et moi-même, permissionnaire cet été là (étant sous les drapeaux).

Albert Poitevin dirigeait à l'époque le garage de mécanique générale sis face au cimetière. Pas avare de bons mots, c'est avec le révérend-père Jung qu'ils excellaient tous deux dans cette discipline (?) surtout à l'occasion de déjeuners amicaux et pantagruéliques.

Un jour de Juillet 1965. Il est midi.

Sur la terrasse de sa maison qui jouxte le garage, sous la pergola recouverte par un bignonia, nous prenons l'apéritif avant d'attaquer entre autres mets le plat principal concocté par Madame Poitevin, une pintade aux-choux.

La conversation est à bâtons rompus. On parle de tout. De la marche de la commune à la réfection de la toiture de la collégiale, de mon séjour sous les drapeaux, etc...

Un « à table » lancé par Madame met fin pour un temps aux conversations. On s'installe... Après le Bénédicité, et un « Bon appétit à tous »... on attaque les entrées... et il n'y a plus que le bruit des « mandibules » qui se fait entendre. Le plat principal : la pintade aux choux arrive sur la table. Succulente! On s'en lèche les doigts. Un délice...



Entre deux bouchées Albert Poitevin s'adresse au révérend :

- C'est bon, qué, mon révérend ?

- Ah, çà, je pense bien. Il n'y a rien de meilleur. Bravo à la cuisinière !

- Tiens, je vais faire faire une enseigne que je mettrai à l'entrée de la pergola, ici, dit alors Albert Poitevin.

- Drôle d'idée, répond le père Jung.

- Oui, une pancarte, en fait, et Foucou, le peintre y inscrira :

« Quoi que l'on dise, quoi que l'on fasse

On est bien mieux ici qu'en face !!! »

Albert Poitevin désigne le cimetière qui est à 50 mètres

derrière lui, en nous faisant un clin d'œil complice. Le révérend, un peu décontenancé par cette annonce, avale sa bouchée de pintade, réfléchit deux secondes :

- Vous êtes poète à vos heures, Albert !!! C'est une idée ! Encore que, pour vous reprendre mot à mot (et c'est une constatation délicieuse vu ce que l'on mange chez vous, entre parenthèses) cher

Albert, si je pouvais, je mettrais à l'entrée du cimetière une petite pancarte où il y aurait inscrit :

« -Quoi que l'on dise, quoi que l'on fasse

Certains qui sont ICI, viennent d'en face. »

Et ! vlan !, un point chacun, qué ! Albert !!

- Té, je n'ai plus faim. Vous m'avez gâté cette excellente pintade, dit le garagiste en repoussant son assiette.

- Et moi aussi, dit madame Poitevin, qui me suis donnée tant de mal...

- C'est une bonne chose et... nous allons dire trois Pater et un Ave pour ce péché de gourmandise. Le révérend se signe dans le même temps. Ce qu'il dit fut fait... trois Pater et un Ave... mais nous finîmes la pintade tout de même, sans eux, nous les jeunes !!! Un délice vous dis-je... et trois Pater et un Ave pour cette pintade c'était pas cher payé !! Croyez-moi !!!

Une pensée et une prière aujourd'hui, - trois Pater et un Ave, qué !! - pour ces quatre-à qui sont depuis plusieurs années au paradis, à la table du Seigneur.

Souvenir de jeunesse.

Jean-Louis CASCETTA

Du haut de la fontaine de la Noix

« Au papy Boomeur d'aujourd'hui »

Ecole communale début des années 50 Classe de Monsieur Barbagelata (CM1).

- A quelle occasion dit-on : chevaux ?
- ????
- Alors, personne ? Chevaux, che..vaux. La diligence avance....
- Une petite voix :
- Quand il y a plusieurs « cheval » !!!
- Bien, Jean Pierre. Tu me copieras 10 fois : un cheval, des chevaux, pour demain.

Ecole communale fin des années 50 Classe de Monsieur Giraud (certif).

- On apprend la fable du corbeau et du renard.
- Le renard est un malin. Imaginez une autre situation par rapport à des poules par exemple....Christian !
 - Oui, Monsieur ! Euh... la nuit était en train de tomber... euh... le renard s'approcha du poulailler... euh... à pas de loup....
 - Eclat de rire général.
 - Christian à la porte !! Et à pas de loup, qué!
 - Oui, Monsieur !

« LORGUES, TU ES CHER A NOTRE CŒUR (II) »

Il a récidivé le Lorguais exilé en terre « étrangère ». Il, c'est Alain Marcel, fils de feu Manou Marcel (employé communal) qui vient de sortir (Mai 2011) un second volume largement illustré (photos, cartes postales) sur la vie des Lorguais et sur leurs activités au quotidien, du milieu du 19ème siècle aux années 50/60, intitulé tout simplement « LORGUES, Tome II ». Certains s'y reconnaîtront ou reconnaîtront parents, amis, voisins, mais, « c'est surtout l'importance de notre patrimoine que, Alain Marcel, nous invite à prendre conscience et la nécessité de le sauvegarder et de nous inscrire dans sa continuité. » Il va sans dire que c'est un livre à acheter toutes affaires cessantes (si ce n'est déjà fait) auprès de nos libraires locaux.

J.L.C.

Lu pour vous Christiane Turner

L'univers expliqué à mes petits enfants

Ce petit livre simple et lumineux à lire pour s'instruire à tout âge a été inspiré à Hubert REEVES par les conversations qu'il a eues avec l'une de ses petites-filles ; certains soirs d'été où ils contemplaient ensemble le ciel étoilé : « De quoi se chauffe le soleil ? », « Comment évaluer son



âge ? ».

L'histoire et l'avenir d'un univers en expansion ? Y sommes-nous seuls ? L'horloge et l'horloger. Qu'est-ce qu'un trou noir ?

La science de cet astrophysicien et vulgarisateur renommé n'exclut pas la poésie de ses propos.

● **Auteur** Hubert Reeves ● **Editions** Seuil ●

Un milliard de sacs « plastique »

C'est ce que la grande distribution a utilisé en France en 2009, selon Eco-Emballages. Ce qui représente, tout de même, une baisse de 90% en sept ans. Mais les choses ne sont pas aussi simples. Dans le meilleur des cas, ces sacs ont été remplacés par des cabas réutilisables, toujours en plastique et non biodégradables. Bien souvent ils l'ont été par des sacs « oxodégradables »*



qui, certes se dégradent en un an (contre deux cents à quatre cents ans pour un sac ordinaire), mais dont la décomposition dans l'environnement laisse une petite poudre due au polyéthylène : « Un déchet dont personne ne sait ce qu'il devient car, à la différence des sacs biodégradables, les oxodégradables ne sont pas assimilés par les micro-organismes. Ces matières résiduelles sont capables de réagir avec d'autres molécules de l'environnement sans que l'on connaisse leur impact réel », explique Yves Grohens, directeur du laboratoire d'ingénierie des matériaux de Bretagne, à Lorient.

*Oxodégradables : dégradation par oxydation, par l'oxygène de l'air et non pas par processus biologique.

Robert BADIN

Un plastique avant le pétrole ;

Les anciens se souviennent encore des boutons en fausse nacre et des boules de billard. Ces objets - que l'on n'appelait pas encore « plastique » - étaient fabriqués à partir de lait, plus précisément, à partir de la caséine du lait.

Le procédé était simple : En résumé, on ajoutait du vinaigre d'alcool à du lait chaud demi-écrémé. Le vinaigre précipitait la caséine qui était séparée, séchée et moulée pour obtenir le produit fini désiré.

L'ENJEU :

La caséine extraite du lait a été l'un des premiers « plastiques » (pas encore appelés ainsi) utilisée pour la fabrication des boutons, des bijoux ou des boules de billard.

L'invention remonte à la fin du 19^{ème} siècle, avant d'être détrônée par la bakélite puis par le PVC (Polychlorure de vinyle) et autres polyéthylènes.

Aujourd'hui, les plastiques « naturels » (pas forcément synonymes de biodégradables !) sont de retour. L'huile, l'amidon, les sucres tirés du maïs, de la betterave, du soja, servent de base, à la place du pétrole, pour l'élaboration de nouveaux plastiques.

R. B.

Vivre à Lorgues

Appel à rédacteurs

occasionnels, temporaires ou permanents.

VIVRE A LORGUES (VAL) paraît depuis plus de vingt années. Une douzaine de rédacteurs permanents constitue le Comité de Rédaction. Certains sont là depuis l'origine. Souvent, le journal s'enrichit de rédacteurs occasionnels.

Différent du Bulletin Municipal, journal d'information, de forme moderne, polychrome avec des articles courts, des photos, rendant compte de l'activité municipale et associative,

VAL conserve depuis 20 ans une présentation plus austère, traitant de thèmes plus généraux, concernant l'histoire d'un village riche d'événements, de culture du terroir, de traditions et d'environnement.

VAL a besoin d'élargissement, de rajeunissement et de « sang » nouveau.

Vous, lecteurs assidus, impliqués dans la vie Lorguaise, vous pourriez écrire des articles, soit en rejoignant notre équipe soit en ayant envie de raconter tel ou tel événement que VAL publierait sous le titre « Propos recueillis par... »

VAL a besoin de vous car il est le journal de tous les Lorguais

se croisant, se parlant et vivant dans le même village.

Si l'envie vous prend de venir nous rejoindre, même ponctuellement, contactez - nous ou laissez-nous un message au

04 94 73 75 55 ou au **04 94 60 13 02**

Vous serez les bien venus !

La recette d'Anne Lopez

Magret de canard fumé au chèvre et au miel du pays

Ingrédients pour 6 personnes :

- 1 pâte brisée,
- 12 tranches de magret de canard fumé,
- 2 poivrons (rouge et jaune),
- 1 bûche de chèvre,
- 30 g de beurre,
- 3 à 5 c. à s. de miel du pays (selon le goût),
- du sel, du poivre, de l'huile d'olive, de l'origan.

Préparation :

- Faire préchauffer le four (th 6 /180°),
- Beurrer un moule à tarte,
- Garnir le moule avec la pâte brisée,
- La faire cuire à blanc pendant 15 mn à 180°, après l'avoir piquée à la fourchette,
- Epépiner les 2 poivrons et les couper en lamelles,
- Les faire revenir à la poêle avec 2 c à s d'huile d'olive pendant 4 à 5 mn,

- Avec les lamelles, tapisser le fond du moule à tarte,
- Mettre les magrets de canard fumés par-dessus,
- Saupoudrer d'origan (selon le goût),
- Couper en rondelles la bûche de chèvre et en recouvrir les magrets,
- Ajouter le miel sur l'ensemble de la tarte et poivrer,
- Mettre au four et laisser cuire 20 min à 180°.

A servir aussitôt avec, par exemple, une salade. Pour ceux qui aiment les plats relevés on peut y ajouter un soupçon d'huile pimentée ou de Tabasco.



Bon appétit.

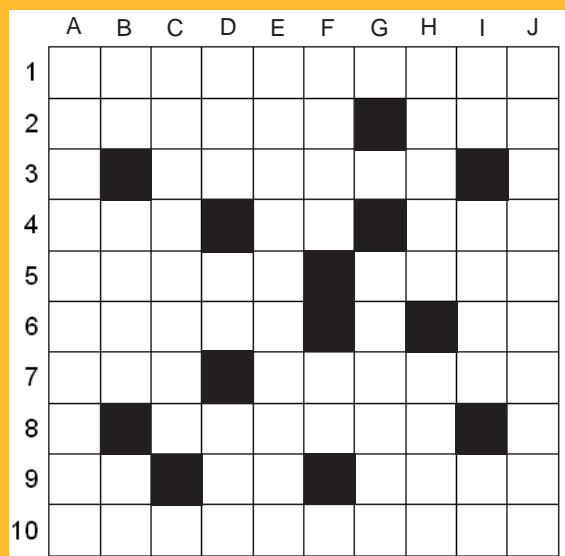
La grille d'Antoine

PAR ANTOINE PAYET

N° 109

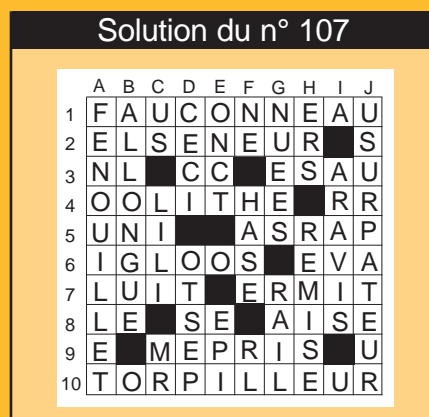
HORIZONTALEMENT

- 1 - Son feuillage est très odorant.
- 2 - Amande recouverte de sucre. L'écueil du figaro.
- 3 - Intéresse l'œil.
- 4 - Prénom. Coefficient. Général sudiste.
- 5 - Estimer. Inquiétude.
- 6 - Avant l'oligocène. Ruisselet.
- 7 - Dans le renseignement. Unir.
- 8 - Fente pour la greffe.
- 9 - Drame japonais. Cardinaux opposés. Enchanté.
- 10 - Sursaute.



VERTICALEMENT

- A - Donne de la douceur.
- B - Cité biblique. Dieu du vent ; Métal.
- C - Pièce vocale courte.
- D - Vient d'agir. Mer (phonét.). Possessif.
- E - Château lorguais.
- F - Ils peuvent être pers. Conjonction.
- G - Comme. Arrangement entre deux parties.
- H - Dans l'upas. Passe à Evreux. Véhicule léger.
- J - Métallurgie.



Mairie de Lorgues

Tél : 04 94 85 92 92

Fax : 04 94 85 92 90

www.lorgues.fr

C.C Action Sociale

lorgues.ccas@wanadoo .fr 04 94 85 92 77
78 ou 79

Médicaux

Para Médicaux

Médecins

Bernard J.-P. 04 94 73 70 27
Carrera S. 04 94 73 70 30
Decroocq D. 04 94 73 95 74
Foucault P. 04 94 73 99 22
Grouiller G. 04 94 73 70 27
Kreps S. 04 94 60 85 13
Kreps D. 04 94 60 85 13
Laure Ch. 04 94 73 70 27
Richez F. 04 94 73 70 27
Thirion F. 04 94 73 95 95

Rhumatologue

Joïta M. 04 94 47 41 38

Chirurgiens-dentistes

Clément-Ricard M. 04 94 73 99 83
Domart F. 04 94 73 71 64
Lion J.-F. 04 94 73 26 00
Risso X. 04 94 73 26 00
Roguet J.-F. 04 94 73 27 32

Laboratoire d'analyses

médicales

Pharmacies

Barthélemy F.-X. 04 94 73 70 31
De L'Arsenal 04 94 73 58 05
04 94 73 62 94
Saint-Ferréol 04 94 73 72 97

Infirmiers (es) à domicile

Amand D. 04 94 67 64 22
Boulleret L. 04 94 67 64 22
Brunet P. 04 94 73 90 90
Cretigny I. 04 94 73 90 90
Delattre M.-F. 04 94 73 90 90
Frere D; 04 94 73 90 90
Habary C. 04 94 73 90 90
Hamelin G. 04 94 73 90 90
Lakhal R.D. 06 82 31 87 31
Marivoët C. 04 94 67 64 22
Roux C. 04 94 73 90 90
Siard A. 04 94 73 90 90
Tesson C. 04 94 73 90 90
Urquiza M.-J. 04 94 73 90 90
Wispelaere J.- P. 04 94 73 90 90

S.S.I.A.D. (service de

soins infirmiers à domicile) 06 08 80 12 10
04 94 73 90 39

Service de soins à domicile

pour personnes âgées 06 08 80 12 10

et handicapées

04 94 73 90 39

Psychanalystes

Crouzillat J.-P. 06 87 70 12 48

De Witte K. 06 89 60 71 83

Psychothérapeutes

Amand-Jules C. 06 63 89 03 10

Aneschi M. 06 29 66 70 01

Bruyant M. 06 75 05 16 13

Massei C. 04 94 67 62 29

Petit M. 06 09 03 48 29

Sabben M. 06 71 38 41 07

Vaglio C. 04 94 73 72 98

Orthophonistes

Galy I. 04 94 73 96 72

Ludier-Mrani A. 04 94 73 20 84

Kinésithérapeutes

Appert J.-J. 04 94 73 95 36

Bédier K. 04 94 84 36 85

Bernard F. 04 94 67 66 27

Eglof A. 04 94 85 22 53

Gauriat H. 04 94 85 22 53

Dardenne L. 04 94 85 10 17

Losson P. 04 94 70 84 57

Méhois Y. 04 94 84 37 99

Pinson M. 04 94 73 97 31

Ravey D. 04 94 73 94 77

Stoffaneller M -J. 04 94 73 72 32

Kinésithérapeute

(à domicile uniquement)

Pelletier B. 06 80 35 81 71

Etiopathe

Boitard J.-M. 06 20 47 12 73

Ostéopathes

Bernard F. 04 94 67 66 27

Chastanier M. 04 94 73 94 78

Dardenne L. 04 94 85 10 17

Guillet- Lhermitte JF. 04 94 73 94 78

Soodts G. 04 94 73 94 78

Pédicure Podologue

Ernoux F. 04 94 47 02 37

Toulliou C. 04 94 73 79 16

Audioprothésiste

Albano F. 04 94 82 35 50

Diététicienne

Allègre M. 06 03 28 69 18

Nutritionniste

Naturodiététicienne

Buwaj K. 04 94 47 57 18

06 28 22 86 92

Prothésiste capillaire

Moulet B. 04 94 84 36 55

Vétérinaires

Guirard L., 04 94 73 96 32

Jean É., Postec R. 04 94 73 96 32

Gendarmerie

17 ou 04 94 73 70 11

Police Municipale

89 ou 04 94 85 92 88

Pompiers

18 04 98 10 40 78

Centre de secours

04 91 75 25 25

Centre anti-poison

04 94 60 33 30

La Poste

Multi-accueil 04 94 67 62 69

Lou Pitchounet

04 94 39 00 40

Trésor Public

Médecins de garde 15

Urgences nocturnes 04 98 10 40 78

et jours fériés

ou 18

Transports

Ambulances C.A.V. 04 94 73 24 88

Ambulances Lorguaises 04 94 73 77 38

Taxi Christophe P. 06 09 57 43 16

Taxico 06 08 63 13 43

Taxi Serge 06 85 11 03 84

S.N.C.F. (Renseignements) 36 35

TED petit Bus : Appel gratuit

0800 65 12 20

Office de Tourisme-Syndicat d'Initiative

tourisme@ot-lorgues.com

Secours Catholique 7, rue du Collège (répondeur) 04 94 84 04 87

Sécurité Sociale mairie annexe, Place Neuve 04 94 85 92 77

(Voir calendrier du mois)

Centre Départemental pour l'Insertion Locale

(C.E.D.I.S.) : mairie annexe, Place Neuve

Sur rendez-vous 04 94 85 92 64

Centre de Solidarité Sociale

Sur rendez-vous 04 94 99 79 10

Consultation de nourrissons, P.M.I.

Sur rendez-vous : 04 94 50 90 55

Conciliateur de Justice

mairie annexe, Place Neuve 04 94 85 92 77

Mission d'Animation, C.L.S.H.

Rue de la Trinité 04 94 73 99 18

Mission Locale

Relais Jeunes, Place d'Entrechaus

mardi matin de 9h à 12h. 04 94 76 96 89

Déchets

Quai de transfert de Mappe

Route de Carcès, à 4,5 km de Lorgues.

Horaires d'ouverture :

Lundi, mercredi et vendredi : 9h-12h ; 14h-17h.

Mardi, jeudi : 8h30-12h.

Samedi : 8h30-12h ; 14h-17 h

Dimanche : 9h-12h.

Décharge privée Ste-Anne

Information, Tarification :

V. Henry : 04 94 50 50 50 et 06 89 72 77 31

Ramassage des «encombrants»

Sur rendez-vous 04 94 85 92 64

Vivre à Lorgues

Remerciements à

Robert Badin,
Gérard Brun,
Jean-Louis Cascetta,
Claude Derambure,
René Gallet,
Jacques Gauneau,
André Lagier,
Anne Lopez,
Antoine Payet,
Christiane Turner.

Directeur de publication

Claude Alemagna.

Coordination

Michel Chapelain.

Secrétariat

Micheline Maillard.

Maquette

Alain Bonardi.

Imprimerie

Zimmermann