

JOURNAL DE MONACO

Administration et Rédaction,
Rue de Lorraine, 15,
à Monaco (Principauté).

POLITIQUE, LITTÉRAIRE ET ARTISTIQUE.

Tous les ouvrages français et étrangers
dont il est envoyé 2 exemplaires sont
annoncés dans le journal.

PARAISANT LE DIMANCHE

INSERTIONS :

Annances 25 Cent. la ligne
Réclames 50 id.

On traite de gré à gré pour les autres insertions

On s'abonne, pour la France, à Paris, à l'Agence Havas, rue J.-J. Rousseau, 3, et chez M. St-Hilaire, éditeur de musique du Conserv. Imp. et directeur du Comptoir général des compositeurs, rue du f. Poissonnière, 10.
A Nice, LIBRAIRIE VISCONTI, rue du Cours.
à PAGENÈ-DALGOUTTE, rue Paradis, au coin du Jardin Public.

Les abonnements comptent du 1^{er} et du 15 de chaque mois et se paient d'avance

Les lettres et envois non affranchis seront refusés. — Les manuscrits non insérés seront rendus.

ABONNEMENTS :

Un An 12 Francs.
Six Mois 6 id.
Trois Mois 3 id.

Pour l'étranger les frais de poste en sus.

Monaco, le 18 Août 1867.

NOUVELLES LOCALES.

S. A. S. M^{me} la Princesse-Mère est arrivée le 4 août à Stuttgart, d'où S. A. S. est repartie le 14 pour le Château de Marchais.

Le *Fernand Cortez*, à bord duquel se trouvait le Prince Albert, étant retourné en Espagne, S. A. S. accompagnée de M. de Manzanos, lieutenant de vaisseau, attaché à sa personne, s'est embarqué sur le *Blasco de Garay*, vapeur à aubes.

A la date du 17 juillet, le Prince n'avait pas encore quitté la Havane et sa santé était excellente.

Le Colonel Vicomte de Grandsaigne, premier Aide-de-Camp du Prince Charles III, a eu l'honneur d'être reçu par l'Empereur des Français au Camp de Châlons et de remettre entre les mains de S. M. à l'occasion de Sa fête, une lettre de S. A. S.

Le Colonel a été accueilli par l'Empereur avec la plus grande distinction et a eu l'honneur de déjeuner avec Sa Majesté.

Parmi les récentes nominations de généraux de brigade faites par l'Empereur des Français, nous avons vu avec plaisir celle de M. Guilhem, Colonel du 1^{er} régiment étranger.

Avant d'être envoyé au Mexique, à la tête de ce corps important, ce brave Colonel avait commandé le 90^e de ligne, le premier régiment français qui, après l'annexion, ait tenu garnison à Nice, où il a laissé d'excellents souvenirs.

Le Colonel Guilhem a été aussi très apprécié à Monaco; il y fut reçu plusieurs fois, ainsi que ses Officiers, par S. A. S.; et la Famille Princièrè lui a constamment témoigné la plus flatteuse bienveillance.

Lundi dernier, à neuf heures du matin, a eu lieu la distribution des prix aux élèves de l'école communale. Comme toujours, cette intéressante fête de famille avait attiré dans la salle de la Mairie un public jaloux d'assister au succès de ces enfants qui ont recueilli, ce jour-là, la récompense des travaux de toute une année.

Le discours d'usage a été prononcé par M. Bertrand, instituteur communal, qui a démontré à ses

jeunes élèves l'utilité du travail qu'il ne faut pas seulement considérer comme un devoir mais encore comme une joie. Puis M. de Castellet, Président du Comité de l'instruction publique, dans une spirituelle improvisation, a repris le thème de l'honorable professeur et l'a orné des fleurs d'une brillante rhétorique. L'orateur n'a pu s'empêcher de donner dans son discours un regret à la mémoire de M. Tamburini, le Maire dévoué que vient de perdre Monaco. Enfin, rendant un éclatant témoignage à la haute sollicitude du Prince Charles III pour les progrès intellectuels de la Principauté, il a fait allusion à la nouvelle école des garçons qui s'élève et qui, dirigée par les Frères de la Doctrine Chrétienne, achèvera l'œuvre d'enseignement pour toute la jeune population de Monaco.

Jamais l'éloquent Président du Comité de l'instruction publique n'avait été si bien inspiré; jamais il n'avait trouvé un langage plus noble, et plus simple, et tel qu'il convient de le parler à l'enfance.

Le même jour, à cinq heures du soir, une solennité pareille nous appelait à l'école communale des filles dirigée par les Dames de Saint-Maur. Cette nouvelle fête scolaire était présidée par S. Exc. M. le Baron Imberty, Gouverneur Général, assisté des Membres du Comité de l'instruction publique.

Les petites filles ont joué une pièce empruntée au répertoire du théâtre enfantin, et toutes les jeunes actrices improvisées ont été charmantes de grâce et de naïveté. Des chants et des morceaux de musique fort bien exécutés ont varié la séance.

Dans un discours où les sentiments les plus élevés s'allient à un profond amour de l'enfance, M. de Payan, Secrétaire Général du Gouvernement, a félicité les respectables Dames de Saint-Maur dont l'intelligence et le dévouement ont tant contribué au développement de l'éducation dans la Principauté, puis s'adressant aux jeunes élèves :

« Chères enfants, a dit l'orateur, quelle que soit la place que vous assignent votre intelligence et votre assiduité, unissez vos voix en ce jour de fête pour remercier le ciel de vous avoir appelées à la vie dans ces temps prospères, car si vous interrogez le passé, il vous dira que les jeunes filles, vos aînées, n'ont pas été dotées de la bonne fortune qui vous est offerte. Naguère encore, il n'était pas donné à tous de participer aussi libéralement, aussi largement aux immenses avantages de l'éducation et de l'instruction. Pour réaliser cette pensée généreuse et civilisatrice, il a fallu que la divine providence mit au cœur de l'Auguste Souverain qui veille sur vos jeunes destinées, cette grandeur d'âme qui ins-

pire la plus tendre sollicitude et cette volonté paternelle prête à tous les sacrifices que nous impose le bonheur de nos enfants. »

Ce discours, plein de justes pensées, a été unanimement applaudi.

Enfin, les élèves ont reçu le prix de leurs travaux, la récompense de leurs jeunes aptitudes.

Voici le nom des principaux élèves couronnés :

Pour l'école communale des garçons :

MM. Deloye Jules — Palmaro Fortuné — Vilaret Emile — Bonaventure Ambroise — Olivier Sébastien — Beslin Emile — Bègue Julien — Blanqui Adolphe — Aureglia Louis — Bèranger Gustave — Penna Joseph — Boëri Jean — Bery Guillaume — Marquet Jean — Vatrican Jean — Sangeorges Jean — Millo Ange — Abbiate Eugène — Médecin Félix — Crovetto Louis — Buiffa Marius — Tillot Joseph — Rogier Antoine.

Pour l'école communale des filles :

MM^{les} Eugénie Bègue — Pauline Olivier — Joséphine Barral — Louise Barral — Nathalie Otto — Louise Médecin — Mathilde Bianchi — Victorine Sangeorges — Arthémise Olivier — Fanny Barral — Théodorine Bellando — Antoinette Baud — Louise Olivier — Adeline Lingèri — Eulalie Palmaro — Joséphine Aureglia — Emilie Delpiano — Victorine Bonaventure — Françoise Mélin — Maria Blanchon.

On le voit, les lauréats sont nombreux, c'est que tous les élèves se distinguent par un grand amour du travail, tous veulent dignement répondre à la sollicitude dont ils sont environnés; aussi, nous l'espérons, cette jeunesse que nous applaudissons de grand cœur lundi dernier, n'oubliera jamais tout ce que S. A. S. a fait pour le bonheur de ses sujets; car, à Son gouvernement aussi sage que paternel, la Principauté de Monaco doit son progrès moral non moins que sa prospérité matérielle.

Jedi dernier, 15 août, un *Te Deum* solennel a été chanté dans l'église cathédrale de Monaco, en l'honneur de la fête de l'Empereur des Français Napoléon III.

M. le V. Consul de France, S. Exc. le Gouverneur Général, les Officiers et Dignitaires de la Maison du Prince, les autres autorités et fonctionnaires de la Principauté et tous les français résidant à Monaco ont assisté à cette cérémonie à laquelle étaient aussi présents les Consuls d'Espagne, d'Italie et de Tunis.

On lit dans le *Journal de Nice* :

Les derniers travaux qui restent à exécuter pour l'achèvement de la section du chemin de fer de Nice à Monaco, sont poussés activement. Les terrassements et ouvrages d'art sont entièrement terminés jusqu'à Monaco. Il reste seulement à construire quelques murs de soutènement dans la tranchée de la douane, à l'entrée de la Principauté.

Les maisons de garde et le bâtiment des voyageurs de Villefranche sont achevés en élévation ; les fondations de ceux de Monaco sont prêtes.

La pose des rails pour la voie définitive, commencée, il y a moins de quinze jours, est faite jusqu'au souterrain de Villefranche. Sitôt qu'elle aura atteint la station de cette ville, l'entreprise Lefèvre et Mauriel commencera la deuxième couche de ballast avec ses locomotives et continuera ce travail sans interruption jusqu'à Monaco.

Si rien ne vient entraver la marche des opérations il est certain que la Compagnie de Lyon sera en mesure de livrer cette partie de la ligne du 15 au 30 octobre prochain.

GERBE PARISIENNE.

Le public parisien attendait avec impatience qu'on livrât à ses regards curieux la façade du nouvel Opéra. On réservait cette surprise pour les fêtes du 15 août. Chacun a pu admirer ce chef-d'œuvre de M. Garnier ; et voici la description qu'en donne dans le *Moniteur* M. Théophile Gautier.

La façade se compose d'un soubassement avec deux avant-corps, percé de sept arcades, dont les intervalles sont ornés de groupes, de statues et de médaillons. Au-dessus s'élève un ordre corinthien à colonnes coupées, séparant sept vastes baies et formant ce qu'on appelle en Italie une loggia. Deux frontons s'arrondissant sur l'entablement des avant-corps rompent heureusement l'horizontalité de la ligne. Cet ordre supporte un attique décoré de groupes, de bas-reliefs et de cartouches, et terminé sur la ligne de ciel par un cordon de masques tragiques et comiques en bronze.

Voilà l'ossature de la façade indiquée. Toutes ces parties essentielles d'architecture sont en pierre blanche. M. Garnier a réservé pour l'ornement et les constructions plus légères les ressources des marbres diversément colorés, des bronzes et des ors. Il pense, avec raison, qu'un monument n'est pas complet s'il ne joint à la beauté de la forme le charme de la couleur. Sans pousser à l'extrême le goût de la polychromie, le jeune architecte de l'Opéra, qui reste sage jusque dans ses hardiesses, a cherché la coloration par la variété des matériaux gardant leurs nuances naturelles. Rien n'est peint sur cette façade, où la pâleur froide des monuments monochromes est habilement évitée et qui néanmoins conserve une sérénité lumineuse et tranquille, que ne trouble pas la diversité des tons sobrement employés, et résultant du choix de la matière. Tout est sincère dans cette magnificence. Par exemple les grandes colonnes en pierre des travées sont monolithes, et n'ont pas moins de dix mètres vingt centimètres de hauteur. Cela leur donne une élégance, une fierté de jet, une sécurité d'aplomb, que ne sauraient avoir des colonnes composées de plusieurs morceaux, qui ressemblent toujours un peu à des dames empilées. Il n'y en a guère de cette taille dans les monuments modernes, et il faudrait aller jusqu'aux colonnes en granit de Finlande, de Saint-Isaac, pour leur trouver des rivales. Encore des monolithes de cette dimension sont-ils plus faciles à décomposer dans le granit que dans la pierre.

On se représente aisément, malgré l'insuffisance de cette rapide description, la beauté de cette façade si fermement assise et dont le relief ne ment à aucune disposition intérieure, car M. Garnier a pour principe

en architecture que le dehors doit être le repoussé du dedans, de même que la forme humaine n'est que la saillie des organes qu'elle renferme. Le jeune artiste a songé en outre que le monument qu'il élève devait exprimer des idées de splendeur, de richesse, de joie et de plaisir, avoir l'air souriant, pour ainsi dire, et tout en gardant le caractère de la force, de la durée, de l'éclat, éviter la sévérité des lignes et les profils moroses. L'Opéra, c'est le temple de la civilisation moderne, c'est là qu'aboutissent l'art, le luxe, l'élégance, tous les raffinements de la haute vie. Les heureux du monde qui le fréquentent sont difficiles et veulent y retrouver les somptuosités de leurs palais ou de leurs hôtels.

Il faut être à la fois charmant et grandiose, coquet et pur, à la mode et classique ; le problème n'est pas aisé à résoudre. M. Garnier a réussi dans cette tâche presque impossible. Le nouvel Opéra prendra sa place parmi les plus beaux monuments de Paris et sera une des sept merveilles de la grande ville. Dans ce colossal édifice, dont le comble au-dessus de la scène égale en hauteur les tours de Notre-Dame, tout est nouveau, cherché, inventé exprès, et ne rappelant aucune forme connue. Il n'y a rien de baroque, mais tout est original. Les chapiteaux, les astragales, les modillons, les claveaux, les consoles, si vous les regardez attentivement, vous surprennent par quelque détail inattendu et charmant. Nous ne savons si ce sera là l'architecture de l'avenir, mais ce n'est déjà plus l'architecture du passé.

Il y a autant de différence entre le style de M. Garnier et celui des architectures anciennes qu'entre le style de la Renaissance et le style romain ; son œuvre est absolument personnelle, et porte un cachet partout reconnaissable ; il a été digne du rare bonheur qu'il a conquis dans une solennelle épreuve, le bonheur de réaliser son rêve jusqu'au bout, de donner son suprême effort, de mettre dehors tout son génie, de s'exprimer tout entier et peut-être, dans la furie de l'inspiration, d'aller au delà de lui-même. Sa chimère est là, devant lui, solidifiée en pierre, en marbre, en bronze, en or, dans la forme précise qu'il lui voulait, et il peut dire aussi sûrement que le poète : *Exegi monumentum*.

VARIÉTÉS.

LA ROUTE DE LA CORNICHE.

A-t-on assez inventé, a-t-on assez débité d'histoires, au sujet de la route de la Corniche ?

Pourquoi cette route, au lieu de suivre le littoral, ce qui, en effet, paraissait bien plus naturel, a-t-elle été attachée aux flancs des montagnes ?

Pourquoi ? Les réponses ne se sont pas fait attendre.

Les uns ont expliqué que le tracé en avait été fait contrairement à la volonté de l'Empereur, même à son insu, et que, la vérité ne lui ayant été connue que lorsque les travaux étaient déjà trop avancés pour les interrompre, on avait accepté les faits accomplis ; mais l'Empereur en avait adressé de si vifs reproches à l'ingénieur qui l'avait trompé, que ce pauvre ingénieur, dans son désespoir, s'était immédiatement brûlé la cervelle ; nous citerons tout à l'heure un événement qui, mal interprété, a pu donner lieu à cette croyance. Toujours est-il que voilà une des histoires.

La seconde, un peu plus romanesque, est celle-ci :

L'ingénieur chargé des études du tracé, alors que rien n'était encore décidé sur le parcours de la route, avait été assez heureux pour découvrir à la Turbie une jeune fille, d'une beauté ravissante, dont il était devenu passionnément épris ; on ajoutait que la jeune fille ayant partagé la passion de l'ingénieur, celui-ci, sans plus s'inquiéter s'il serait plus avantageux de faire un tout autre tracé, s'en était tenu à celui de la Turbie.

On doit supposer que cet ingénieur, dont les documents de la Corniche n'ont pu faire connaître le nom,

devait être, en effet, passionnément épris, et de plus posséder un bon cheval, car il s'agissait pour lui de franchir soir et matin, n'importe le temps et la saison, une vingtaine de kilomètres par de mauvais chemins ; la légende affirmant que ses amours étaient un secret pour tout le monde et que, pour ne point les faire soupçonner, cet heureux ingénieur était d'une rare exactitude dans l'accomplissement de ses nombreux devoirs ; c'était, assure-t-on, le premier à l'ouvrage et le dernier à quitter son bureau.

La troisième histoire repose sur quelque chose de plus positif : à l'époque du tracé de la route de la Corniche, la ville de Monaco était le chef-lieu du deuxième arrondissement des Alpes-Maritimes et place de guerre de troisième classe ; ses habitants se voyant menacés de rester tout à fait en dehors du tracé, avaient pétitionné et fait des Mémoires contre le projet de la Turbie, et, s'appuyant de l'opinion du général de division Sorbier, inspecteur général d'artillerie, sollicitaient pour que la nouvelle route vint aboutir au jardin dit de la *Condamine*, pour être suivie à très peu de frais jusqu'à Menton ; ils demandaient, en un mot, ce que l'on exécute aujourd'hui, c'est-à-dire la route du littoral.

L'opinion du général Sorbier, qui, un peu plus tard, fut nommé commandant de l'artillerie de la garde impériale, était que la place de Monaco, avec sa situation exceptionnelle, ses fortifications, ses casernes, ses citernes, ne pouvant être attaquée par mer et pouvant au besoin être approvisionnée par de simples embarcations côtoyant le rivage, était appelée à jouer le même rôle que le fort de *Bard* dans la campagne de Marengo ; soit d'arrêter sous ses murs toute armée voulant pénétrer en France par la Basse-Provence, et que pour cela il n'y avait qu'à faire passer la nouvelle route au pied de son rocher, et détruire complètement l'ancienne, déjà à peu près impraticable, qui de la Turbie descendait à Menton.

Les habitants de Monaco mentionnaient dans leurs pétitions que cette opinion avait été aussi celle du général Cervoni, commandant la 8^e division militaire, et du général Eberlé, commandant à Nice, qui l'avait accompagné dans sa visite à Monaco.

Voilà les faits.

Voyons maintenant par quelle version on a cherché à expliquer ce que l'on appelait la persistance des ponts et chaussées à vouloir absolument faire passer la route par la montagne.

L'ingénieur en chef des Alpes-Maritimes ayant remplacé l'auteur du tracé était M. Teulère, et c'était lui qui, sous les ordres de M. de Fougères, inspecteur général, était chargé de la direction des travaux ; or, qu'avait-on prétendu pour combattre les opinions qu'on lui prêtait, (car on le signalait comme étant absolument opposé à tout projet d'une route sur le littoral), on avait prétendu, disons-nous, qu'il avait fini par persuader au ministre de l'intérieur que, si la route ne passait pas par la montagne, nos soldats, en débouchant du quartier de Beau lieu, seraient foudroyés jusqu'à Monaco par les croisières anglaises.

En écrivant de telles choses, on voulait faire passer M. Teulère, non seulement pour un homme entêté, (sa volumineuse correspondance dénote qu'il l'était réellement) mais aussi pour un ingénieur absurde (et il était bien loin de l'être), car on ne manquait pas de dire dans les Mémoires en faveur de Villefranche et de Monaco, que M. Teulère, après avoir préservé nos soldats le long de la mer d'Eza, consentait volontiers à ce qu'ils fussent foudroyés sur la jetée en construction à Menton et dans bien d'autres parcs de la route.

Tout cela n'était pas sérieux ; pour terminer toutes ces histoires inventées à plaisir, nous nous bornerons à dire que M. Teulère n'avait été nommé à Nice qu'en l'an XIII et qu'il n'était chargé que de faire exécuter le projet discuté et adopté par l'assemblée des ponts et chaussées ; c'est cette assemblée qui aurait pu mieux décider, mais elle devait connaître la volonté du premier consul.

Ainsi il est bien établi que nul ingénieur ne s'est brûlé la cervelle de désespoir, pour avoir encouru les

reproches de l'Empereur (1); que nul ingénieur n'avait été enchaîné à la Turbie par les charmes d'une beauté cachée, et enfin que M. Toulère n'avait jamais effrayé le ministre sur les attaques des croisières anglaises.

Arrivons maintenant à l'histoire vraie de la route de la Corniche. (2)

Mais avant il peut être utile de faire connaître que, dès les premières années de la révolution, la question d'une route, partant de Nice pour aller à Menton, avait été déjà discutée; on va voir dans quel sens elle fut décidée.

C'était en l'an III de la république, époque où tous les travaux, même les plus urgents, restaient en projets, faute de fonds pour les exécuter; ce qui n'empêcha pas les représentants du peuple Ritter et Turreau envoyés par la Convention nationale près les armées d'Italie et des Alpes, de prendre la décision suivante:

« A Nice, 17 frimaire, an III.

« Aux citoyens, membres de l'administration du département des Alpes-Maritimes.

« Nous avons examiné, citoyens, la proposition que vous faites d'établir sur le bord de la mer la communication de Nice avec Monaco et Menton, de préférence à ce qui avait été projeté pour diriger cette route par les montagnes d'Eza et de la Turbie; nous sommes disposés à prendre en considération les motifs sur lesquels vous établissez cette préférence, mais il est nécessaire, avant tout, que vous nous adressiez le plan de communication et le devis de la dépense qu'elle occasionnera.

Vous trouverez ci-joint l'arrêté par lequel nous autorisons l'Agence du commerce de faire l'achat des outils que vous demandez, pour occuper les cinq cents hommes qui doivent y être employés, et de faire remettre ces outils à votre disposition.

« Salut et fraternité. »

(Suivent les signatures).

Il est bien entendu que les 500 hommes n'ont pas été recrutés, que les outils n'ont pas été achetés et qu'il n'a plus été question ni du plan, ni du devis, pour la route si aisément décrétée.

La première pièce, d'une quinzaine de cartons, remplis en grande partie par des documents concernant la route de la Corniche, est une dépêche de M. Cretet, qui était directeur général des ponts et chaussées, avant de devenir ministre de l'intérieur; cette dépêche, adressée au général Chateaufrandon, préfet des Alpes-Maritimes, datée, à Paris, le 3 thermidor an X (1802), est ainsi conçue:

« Citoyen, le citoyen Sigaud, ingénieur en chef des Hautes-Alpes, doit se rendre dans votre commune, pour faire les reconnaissances nécessaires à la confection d'une nouvelle route de Nice à Gènes en la dirigeant par la Corniche, suivant l'intention du premier consul.

« Je vous invite, citoyen préfet, à vouloir bien procurer à cet ingénieur en chef toutes les facilités dont il pourrait avoir besoin dans votre département, pour l'exécution du travail important dont il est chargé.

« Je vous salue, Signé: CRETET. »

Le 1^{er} consul avait manifesté son intention: la route devait être construite par la Corniche, et dès ce moment, il ne pouvait plus être question, du moins pour l'administration, du bord de la mer.

M. Sigaud se rendit en effet à Nice, et se mit immédiatement à l'œuvre; le résumé de son grand travail se trouve dans le rapport de M. l'ingénieur Rolland, membre de l'Assemblée des ponts et chaussées, rapport qui mérite d'être lu mais trop étendu pour être inséré

ici; nous devons nous borner à indiquer que la route devait avoir sur tous les points 8 mètres de largeur que sa longueur de Nice à la Turbie était calculée à 15,723 mètres, divisés en seize pentes, dont la plus faible était de 15 millimètres par mètre et la plus forte de 75 millimètres.

Le rapport est continué en ces termes:

« On avait d'abord essayé de suivre une partie de la route de Nice à Turin, dans la longueur de 6,460 mètres, jusqu'au village de la Trinité, et ensuite de suivre le plan N. de la montagne; mais de ce point pour arriver à celui de la Turbie, on n'a pu trouver assez de développements pour des rampes praticables, et encore aurait-on été forcé d'en établir quelques unes sur des passages dont le sol n'est pas solide; il exigeait d'ailleurs beaucoup d'ouvrages d'art le long du cours du Paglion; deux autres tracés qu'on a essayés sur le flanc N. de la montagne pour arriver au point H. du dernier projet ont offert les mêmes inconvénients; le tracé en rouge jusqu'à la chapelle de la Turbie est le seul qui soit praticable et sans inconvénient....

« Toute la partie de ce projet partant de Nice, sur 4 lieues de long, est à 5 et 600 pieds au-dessus de la mer; elle a été étudiée avec soin et intelligence; je ne crois pas qu'il soit possible de faire mieux. La dépense des travaux, calculée d'après des nivellements et profils exacts, pour une route de 8 mètres de largeur, est évaluée à la somme de 220,000 francs, y compris 34,000 francs pour indemnité de terrains (4).

« En conséquence, je propose d'approuver cette première partie du projet de la route de Nice à Gènes, d'en autoriser l'exécution et de témoigner à l'ingénieur, qui a pris des fatigues extrêmes, que l'administration est satisfaite de son travail.

« A Nice, le 15 fructidor an XI.

« Signé: ROLLAND. »

Avis de l'Assemblée générale.

« L'Assemblée générale des ponts et chaussées est de l'avis du rapporteur.

« Paris, 8 frimaire an XII.

« Suivent les signatures, certifiées par le ministre. »

Ce rapport fut bientôt suivi d'une lettre du conseiller d'Etat directeur général, adressée à M. Dubouchage, préfet des Alpes-Maritimes sous la date du 23 du même mois de février, ainsi conçue:

« Citoyen, le ministre de la guerre m'a renvoyé, avec son approbation sous les rapports militaires, le plan de la route de Nice à Gènes, entre Nice et la Turbie.

« J'ai examiné et fait examiner ce projet à l'Assemblée des ponts et chaussées, et je vous transmets son avis, que vous voudrez bien communiquer à l'ingénieur en chef, en l'invitant à s'y conformer.

« Je vous autorise, en conséquence, à faire exécuter ce projet et vous prie de prendre les mesures les plus capables d'en accélérer l'exécution et d'en assurer la bonté.

« Je joins, à cet effet, ce plan, revêtu de mon approbation. »

Les travaux sont aussitôt après mis en adjudication et commencés mais ils n'ont été en pleine activité que dans les premiers jours de l'an XII¹.

De cette époque 1803 à 1812, la route arrivait à Menton, les voitures pouvaient parfaitement y circuler sans obstacle, en même temps que les travaux étaient continués du côté des Alpes-Maritimes jusqu'au territoire de San-Remo, et d'un autre côté dans le département de Montenotte, dont le chef lieu était Savone.

Mais quelle que fut l'activité déployée par M. Teulère et les ingénieurs sous ses ordres et aussi celle des entrepreneurs, on ne pouvait parvenir à calmer l'impatience du ministre de l'intérieur qui les pressait journellement au nom de l'Empereur.

Il est vrai qu'il y avait eu des retards et même des interruptions dans le cours des travaux dont les causes avaient été minutieusement signalées par le préfet; ainsi le ministre ne pouvait ignorer que les mineurs, lassés de miner dans ces masses de rochers, se mettaient en grève, exemple qui était suivi par les terrassiers, les uns et les autres ne consentant à rentrer dans les ateliers qu'au moyen d'une augmentation de salaires que les entrepreneurs n'étaient pas toujours disposés à accorder.

A cette époque, on n'était pas encore familiarisé

(4) Les travaux ont coûté trois fois autant; les indemnités n'ont pas dépassé 42,000 francs.

avec les grèves des ouvriers, si fréquentes de nos jours; aussi, à Paris, paraissait-on ne pas en comprendre les effets, et dans tous les cas pour y mettre un terme et sur l'ordre de l'Empereur, le ministre de la guerre annonça-t-il au préfet qu'il allait lui envoyer neuf cents hommes du régiment espagnol, Joseph Napoléon, qui tous avaient accepté avec empressement de travailler à la route, moyennant une gratification bien modérée, à payer par les entrepreneurs.

Mais le ministre exigeait que ces 900 hommes, pour leur bien être et aussi pour le bon ordre et la discipline, fussent casernés à Monaco, où des ordres étaient donnés à ce sujet.

On dut faire observer au ministre qu'il faudrait à ces hommes près de deux heures tous les matins pour se rendre de Monaco sur les travaux et autant le soir pour rentrer dans leur casernement; circonstance qui, pendant six mois de l'année, avec les heures réglementaires de repos, réduirait les journées à peu près de deux tiers de leur durée ordinaire.

Le ministre de la guerre se rendit à ces observations mais il fit connaître en même temps que les neuf cents soldats devaient être baraqués convenablement et, en outre, qu'il s'était établi une imprimerie à Monaco; le génie allait s'occuper d'échelonner des baraques tout le long de la route en construction (opération longue et coûteuse), lorsque à la suite d'un arrangement intervenu entre les entrepreneurs et les travailleurs récalcitrants, tout rentra dans l'ordre et les travaux continués jusqu'au moment où les événements de 1814 les firent cesser tout à coup.

Telle est l'histoire de la route de la Corniche:

(Journal de Nice.)

GALLOIS MONTBRUN.

HYACINTHE GISCARD, Rédacteur-Gérant.

MOUVEMENT DU PORT DE MONACO

Arrivées du 10 au 16 Août 1867.

MARSEILLE. b. *Volonté de Dieu*, français, c. Palmaro, m. d.
 NICE. b. *Trois frères*, id. c. Forconi, id.
 ID. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, id.
 GOLFE JUAN. b. *Eveline*, français, c. Gabriel, sable
 ID. b. *St-Michel*, id. c. Isoard, id.
 St-MAXIME. b. *Ames du purgatoire* id. c. Palmaro, bois
 SANREMO. b. *Providence*, italien, c. Gazzolo, briques
 SAVONE. b. *St-Joseph*, id. c. Parodi, bois
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, sur lest
 GOLFE JUAN. b. *St-Louis*, français, c. Jaume, sable
 ID. b. *St-Réparate*, id. c. Mangiapan, id.
 ID. b. *Résurrection*, id. c. Ciaïs, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, m. d.
 TOULON. b. *Jeune André*, français, c. Palmeri, chaux
 NICE. b. *Marie*, id. c. Constantin, m. d.
 GOLFE JUAN. b. *St Jean*, id. c. Barralis, sable
 ID. b. *Marin*, id. c. Arnulf, id.
 GOLFE D'EZA. b. *St-Réparate*, id. c. Mangiapan, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, m. d.
 GOLFE JUAN. *St-Louis*, français, c. Jaume, sable
 ID. b. *Assomption*, id. c. Isoard, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, m. d.
 MARSEILLE. b. *Louis et Clara*, français, c. Bessey, m. d.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, sur lest
 VILLEFRANCHE. b. *Marin*, français, c. Arnulf, chaux
 NICE. b. *St-Christophe*, id. c. Grandi, m. d.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, id.

Départs du 10 au 16 Août 1867.

GOLFE JUAN. b. *Volonté de Dieu*, français, c. Davin, sur lest
 ID. b. *Marie et Claire*, id. c. Julien, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, id.
 GOLFE JUAN. b. *Trois amis*, français, c. Castillon, id.
 ID. b. *Elan*, id. c. Gabriel, id.
 ID. b. *St-Ange*, id. c. Ricordi, id.
 NICE. b. *Trois frères*, id. c. Forconi, id.
 MENTON. b. *Volonté de Dieu*, id. c. Palmaro, m. d.
 GOLFE JUAN. b. *Eveline*, id. c. Gabriel, sur lest
 MENTON. b. *Ames du purgatoire*, id. c. Palmaro, id.
 GOLFE JUAN. b. *St-Michel*, id. c. Isoard, id.
 SANREMO. b. *Providence*, italien, c. Gazzolo, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, id.
 ID. b. *St-Joseph*, italien, c. Parodi, bois
 MENTON. b. *Philanthrope*, français, c. Jaquet, briques
 VILLEFRANCHE. *St-Réparate*, id. c. Mangiapan, s. lest
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. Ricci, id.

(1) Voici le fait auquel nous avons fait allusion et qui, commenté par les uns et par les autres a pu donner lieu à cette croyance. Pendant le premier Empire, le corps des ponts et chaussées se composait d'ingénieurs de diverses classes et d'aspirants ingénieurs, et M. Gardien le Brun était employé à Nice, en cette dernière qualité.

Ce jeune homme, de 21 ans, fort distingué et allié à la famille du prince architecte, était naturellement admis à la préfecture et dans la haute société de Nice; c'était aussi un intrépide nageur, et ayant voulu absolument se baigner en sortant du bal, par une pluie battante et une très grosse mer, il s'est noyé devant la Croix-de-Marbre, le 7 mars 1810, à neuf heures du matin; cet accident eut, à cette époque, un grand retentissement.

(2) Rarement désignée de ce nom dans les documents officiels.

C'est tantôt la route impériale n. 44 et plus souvent la route de Nice à Gènes, et puis de Nice à Florence; après 1809, de Nice à Rome, et finalement de Nice à Naples; on ne voyait pas alors les chemins de fer.

GOLFE JUAN. b. *St-Louis*, français, c. *Jeume*, sur lest
 ID. b. *Ste-Réparate*, id. c. *Mangiapan*, id.
 ID. b. *Résurrection*, id. c. *Ciais*, id.
 CASSIS. b. *Jeune André*, français, c. *Palmeri*, id.
 GOLFE JUAN. b. *St-Jean*, id. c. *Barralis*, id.
 ID. b. *Marin*, id. c. *Arnulf*, id.
 NICE. b. *Marie*, id. c. *Constantin*, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. *Ricci*, id.
 GOLFE JUAN. b. *St-Louis*, français, c. *Jeume*, id.
 ID. b. *Assomption*, id. c. *Isoard*, id.
 NICE. b. v. *Charles III*, national, c. *Ricci*, id.
 ID. id. id. id. id.
 ID. id. id. id. id.

CAFÉ DE LA VILLE

(Promenade Saint-Martin)

TENU PAR

VICTOR LEFRANC.

Bonnes consommations, Salons particuliers, Billard.

UNE INSTITUTRICE brevetée et munie des meilleurs certificats acquis en Suisse, en Hollande et en Angleterre désire donner des leçons de Français, d'Allemand et d'Anglais. Elle est à même d'enseigner les principes de la musique ainsi que toutes les branches de l'instruction, comme : la littérature française et Allemande, la logique du style avec exercices de composition et de correspondance, l'arithmétique le calcul de tête, la géographie, l'histoire, les divers ouvrages d'utilité et d'agrément, etc.

Pour des renseignements plus détaillés on est prié de s'adresser à M^{me} PREISS, rue du Milieu, 14.

En vente à l'imprimerie du Journal :

La Sténographie

PAR CH. TONDEUR

Commissions en Librairie, abonnement aux journaux

PORTRAITS & PAYSAGES

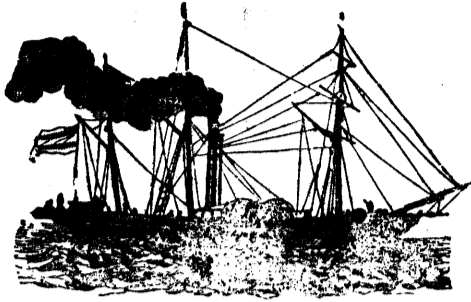
VUES DU PAYS

chez M^{me} FONTAINE, Photographe à Monaco.

VOITURES pour la promenade et voyages. S'adresser à Sangeorges, rue de Lorraine, n° 11.

VOITURES pour la promenade et voyages. — S'adresser à Henri Crovetto, place du Casino.

CORRESPONDANCE entre Nice & Monaco.



Les heures de départ des bateaux à vapeur sont fixées comme suit :

DÉPARTS DE NICE :

A 11 h. du m. et à 5 h. du soir.

DÉPARTS DE MONACO :

A 1 h. du soir et à 10 h. 1/2 du soir.

Depuis le 1^{er} mai 1867 le service des Omnibus a lieu de la manière suivante :

OMNIBUS ENTRE NICE & MONACO

DÉPART TOUS LES DEUX JOURS.

De Nice à 10 heures du matin ; — de Monaco à 8 heures du matin.

Bureaux ; à Nice, boulevard du Pont-Neuf. — A Monaco, place du Palais.

Omnibus entre Monaco & Menton

DÉPARTS DE MONACO :

1^{er} Départ 8 h. du m. — 2^e départ 1 h. du soir.
 3^e — 4 h. du soir. — 4^e (du Casino) 10 h. soir.

DÉPARTS DE MENTON :

1^{er} départ 10 h. du matin — 2^e départ 1 h. du soir
 3^e — 4 h. 1/2 du soir — 4^e — 7 h. —

Prix des places : fr. 1 50 — à Monaco, place du Palais ; — à Menton au bureau des Messageries Impériales.

M. ALBIN, HORLOGER de Nice, venant le samedi de chaque semaine à Monaco, où il est appelé par les travaux de réparation et de remontage des pendules à l'établissement du Casino, s'empresse d'offrir ses services aux habitants de la Principauté et aux nombreux étrangers qui y séjournent.

M. ALBIN se charge de fournir dans le plus bref délai et aux meilleures conditions, tout ce qui concerne sa partie, ainsi que les objets en orfèvrerie et en bijouterie qu'on aurait à lui demander.

S'adresser pour les réparations et les achats à l'Hôtel de Paris, à Monte Carlo, et au concierge du Casino

VILLA NON MEUBLÉE

au quartier des Moulins

A LOUER au 1^{er} novembre prochain.

S'adresser à M. Théophile Bellando, notaire, Place du Palais, à Monaco.

HOTEL ET RESTAURANT DE LYON tenu par Joseph Bosco, rue du Milieu n° 23. Table d'hôte. — Service à la carte. — Salons particuliers et Chambres meublées. — Vins fins et liqueurs. — Prix modérés.

HOTEL D'ANGLETERRE, Avenue de Monte Carlo, près le Casino.

HOTEL DES ÉTRANGERS, tenu par Ange Gaziello. Quartier du Port, à la Condamine.

HOTEL DE FRANCE, rue du Tribunal et rue de Carmes. — Table d'hôte et pension.

CAFÉ ET RESTAURANT tenu par J.-B. BARRIERA. Déjeuners à 2 fr. et Dîners à 2 fr. 50. — Pension.

Bains de Mer de Monaco.

SAISON D'ÉTÉ 1867.

La rade de MONACO protégée par ses promontoires est une des plus paisibles de la Méditerranée. La chaleur y est toujours tempérée par les brises de mer. Le fond de la plage, comme celui de TROUVILLE, est garni d'un sable fin d'une exquise souplesse au contact. CABINES élégantes et bien aérées.

BAINS D'EAU DOUCE et BAINS de MER CHAUDS.

Le CASINO de MONTE CARLO, en face de la mer, offre à ses hôtes les mêmes distractions et agréments que les établissements des bords du Rhin, WIESBADEN et HOMBURG. — NOUVELLES SALLES DE CONVERSATION et de BAL. — CABINET de LECTURE, où se trouvent toutes les publications Françaises et Etrangères. — CONCERT l'après-midi et le soir. Orchestre d'élite.

Le TRENTE-ET-QUARANTE se joue avec le DEMI-REFAIT, et la ROULETTE avec UN SEUL ZÉRO.

GRAND HOTEL DE PARIS, à côté du CASINO. Cet Hôtel, l'un des plus somptueux et des plus confortables du littoral de la Méditerranée, a été considérablement agrandi cette année. BEAUX APPARTEMENTS. Magnifique SALLE A MANGER. SALON de RESTAURANT et CAFÉ. CABINETS PARTICULIERS. — CUISINE FRANÇAISE.

La ville et la campagne de MONACO renferment des HOTELS, des MAISONS PARTICULIÈRES et des VILLAS, où les familles étrangères trouvent des logements à des prix modérés. — STATION TÉLÉGRAPHIQUE.

Le nouveau et superbe bateau à vapeur le CHARLES III, fait le service des Voyageurs entre NICE et MONACO plusieurs fois par jour en trois quarts d'heure.

On se rend de PARIS à MONACO par le chemin de fer de la Méditerranée en vingt-trois heures ; de LYON en seize heures ; de MARSEILLE en six heures.