

SOCIETE DES AMIS DU VIEUX REVEST ET DU VAL D'ARDENE

Sommaire :

- » La route des carrières.
- » Free Delivery.
- » L'assemblée générale.
- » Inventaire de la bibliothèque.
- » Sommaire des derniers bulletins.



La Pyramide de CASSINI – Mise en place de la pierre commémorative.

Président fondateur : CHARLES AUDE

Bulletin n°34 – Février 2003

Président en activité : CALDANI Claude

Mairie – Place Jean Jaurès

83200 - Le Revest les Eaux

LA ROUTE DES CARRIÈRES

Au nord du Revest, s'ouvre une brèche béante dans le flanc du plateau calcaire. C'est la carrière du quartier Fiéraquet. Vous l'atteignez en empruntant la route de Signes, goudronnée jusqu'au stade de la colline, puis en suivant la route de Fiéraquet, poussiéreuse, dépourvue de revêtement bitumeux, sauf dans les premiers cents mètres creusés de nombreux nids de poule. Arrivé au point le plus haut, après les tas de granulats, vous débouchez sur une large et belle route goudronnée qui sort de la carrière, emprunte vers l'est une large et profonde tranchée qui scie le chaînon calcaire puis enjambe le ravin du Cierge, passe au pied de l'ancienne carrière de marbre traverse le plateau de Tourris pour rejoindre la route CD 46 au col "des chênes". Si la portion allant du Revest à la carrière de Fiéraquet connaît peu de circulation, par contre la section qui dessert la carrière de Fiéraquet offre un ballet incessant de camions aux vitesses souvent surprenantes. Mais avant, quel était le cheminement de la pierre extraite de cette carrière et quels problèmes se posaient alors ?

La route de tous les dangers

La route de Signes était l'unique voie d'accès à la carrière.

Entre le plateau de Tourris et le quartier de Fiéraquet, existe le profond ravin du Cierge, si facile à franchir maintenant qu'on ne sait plus qu'il existe si l'on n'est pas à pied. Une route empierrée reliait Fiéraquet et les deux petites carrières (dont une de marbre) de la rive droite du ravin. On peut encore accéder à ces carrières à partir du Chemin des Turcos. La route s'arrêtait là. Sur l'autre rive, rien ; de gros travaux auraient été nécessaires que rien, pour l'heure, ne justifiait. La carrière de marbre et la carrière de Tourris pouvaient évacuer le produit de leur extraction par une route privée (domaine de Gasquet) vers le col de Tourris. C'est pourquoi les camions desservant la carrière de Fiéraquet, après avoir pris la route de Signes (baptisée, récemment, chemin de Baboulène) devaient traverser Le Revest, puis rouler sur le CD 846 pour atteindre Toulon et La Valette, causant de facto d'importantes nuisances aux riverains.

Une situation insoutenable.

Déjà, du temps de l'exploitation de la carrière des Crues (quartier du stade de la colline) et de la carrière Vettier, ouverte en juin 1964 à Fiéraquet, les camions des carrières perturbaient la vie du village par leur incessant trafic. Le 24 décembre 1968, monsieur Robert Péronne, habitant "le Grand Chêne", au Revest, se plaignait au maire de la commune dans les termes suivants : "Cette nuit, à 2h40, les premiers camions ont commencé à passer..." Puis vint la SOTEM (Société de Terrassement et Mécanique) qui augmenta l'exploitation de la carrière de Fiéraquet dès 1971.

Levée de boucliers.

Le passage des camions à travers l'agglomération et sur le CD 846 s'accrut au point de rencontrer une vive opposition des villageois et riverains pour les multiples perturbations qu'ils subissaient journellement. Le président du Syndicat d'Initiative, monsieur Royer, se fit l'avocat des nombreux plaignants et en appela au député, le général Pouyade, le 6 mai 1970. Il faut dire que le Syndicat d'Initiative s'était engagé dans le mouvement qui exigeait une voie d'évitement, associé au Syndicat Varois de Défense contre les Nuisances des Carrières et pour la Protection des Sites (président : M. Jean Verne ; secrétaire général : M. Armand Lacroix).

Nuisances journalières.

"Cette situation, écrit-il, est signalée à l'Administration depuis des années ; elle s'aggrave sans cesse aux dépens de la sécurité et de la tranquillité de tous." Il énumère les griefs : *"un trafic intense durant toute la journée, une partie de la nuit, et particulièrement aux heures les plus matinales ; le gabarit du matériel utilisé occupe souvent la totalité de la largeur des voies empruntées, notamment CD 846 du village au carrefour de la Ripelle et chemin de Signes ; la longueur des semi-remorques de 35 T (de plus en plus nombreux) ne leur permet pas, dans les virages, le moindre respect du code ; la plupart des camions sont en état apparent de surcharge ; les bennes ne sont pas étanches et laissent fuir une partie de la cargaison sur la chaussée ; les chargements pulvérulents, n'étant ni aspergés ni bâchés, sont soulevés par le vent et vont se déposer sur les chaussées, sur les propriétés riveraines, sur les autres usagers. Chaque nouveau passage soulève la poussière antérieurement répandue sur la route, la végétation est recouverte d'une pellicule minérale ainsi que les autos suiveuses ; les conducteurs de deux roues sont aveuglés. Cette accumulation de matériaux sur les chaussées peut provoquer le dérapage des cycles et rend tous les freinages hasardeux...."* Une mention toute particulière doit être faite au camion de couleur verte assurant le transport de sable fin de la carrière Vettier à l'usine d'enrobage de Malvallan. Il circule journellement en surcharge évidente, les tas de sable sec dépassant largement la hauteur des ridelles."

Mobilisation de toutes les énergies.

Monsieur Royer en appelle à tous ceux qui peuvent intervenir pour dénouer cette situation ; ainsi, il rappelle à Monsieur le colonel Carré, dans une lettre du 10 juin 1970, qu'un car a évité de justesse une collision avec un camion. Il demande que des mesures soient rapidement prises pour que soient limitées les nuisances, tout au moins dans un premier temps : respect des tonnages (arrêté municipal du 6.2.69 : la limitation de tonnage sur la Route de Signes (celle qui va vers le stade) est fixée à 15 tonnes par camion, pour évacuer un volume fixé à 200 000 tonnes par an) ; interdiction de circulation de poids lourds de 22 h à 8 h sur tout le CD 846 ; vérification des tonnages transportés ; contrôle de l'étanchéité des bennes ; aspersion ou bâchage des cargaisons pulvérulentes sur CV 3, sur CD 846, sur CD 46 du Revest à Toulon et à La Valette ; obligation pour toutes les carrières de posséder une installation permettant l'aspersion au départ de leur établissement." Le président du Syndicat d'Initiative plaide la cause avec persévérance, en appelant à toutes les autorités susceptibles d'apporter une aide efficace. Ce sont le député Pouyade, qui s'adresse au préfet R. Faugère ; le président de la Délégation du Var pour la Protection de la Nature, monsieur Paul Guerrier, directeur du C.E.G.(collège d'enseignement général) d'Ollioules ; le V.A.E. de Scitiaux de Greiche, préfet maritime de la 3ème région ; le colonel Carré, conseiller municipal du Revest ; monsieur René de Mostuejols, responsable d'exploitation de la carrière de Fiéraquet.

Certes, les problèmes peuvent être atténués par le respect de la réglementation mais le charroi n'en continuera pas moins. Aussi faut-il envisager une solution radicale : faire passer les camions par une voie détournée.

Une nécessité absolue d'ordre public

La municipalité cherche une solution

La municipalité s'est très tôt préoccupée de la situation créée par les carrières. Dès 1956, elle demandait aux autorités de tutelle une nouvelle route qui épargnerait la tranquillité des Revestois. Le 11 novembre 1967, un rapport était établi par le Conseil Municipal. "Conscients des inconvénients créés par les carrières dont Le Revest est entouré, certaines à proximité des habitations et du barrage de Dardennes, avec pour résultat "poussières, tirs de mine avec tremblement au sol, ébranlement des maisons, destruction du site, trafic de camions trop important par rapport aux routes existantes d'où encombrement et danger", les conseillers proposent "regroupement des carrières existantes sur des terrains communaux situés au nord de la commune ; interdiction d'ouverture de nouvelles carrières en dehors de cette zone ; création d'une route prolongeant celle de Tourris vers Fiéraquet et rejoignant celle d'Évenos". (compte-rendu d'une séance de travail adressé aux autorités administratives et politiques du département, communiqué par le docteur Ch. Vidal, adjoint-délégué, à monsieur le président du syndicat d'initiative).

En attendant, monsieur le Maire A. Sauvaire a interdit la descente des camions sur la route du barrage (lettre de monsieur Pérone Robert du 24 décembre 1968).

Un conseil municipal favorable à la route

Ouvrir une nouvelle route représente bien des démarches, longues et onéreuses ; il va falloir procéder à des expropriations, à des accords avec les carriers de Tourris, engager un lourd financement, convaincre les carriers de Fiéraquet qu'ils ont intérêt à souscrire à cette nouvelle option. Il faut du temps. La situation empirant, la population s'impatiente. Monsieur le Maire reçoit courrier sur courrier de la part de monsieur Royer. Enfin, dans sa lettre du 13 mars 1970, monsieur A. Sauvaire, maire, annonce à monsieur Royer que le Conseil a procédé à l'inscription de cette nouvelle voie au 6ème plan et "est intervenu énergiquement auprès des services pour faire reconnaître l'utilité de cet accès au point de vue départemental et non communal."

Le 14 janvier 1972 (voir journal du 29 janvier) , une délibération était prise par le conseil municipal chargeant les Ponts et Chaussées de la préparation du projet et de la surveillance des travaux de la route de dégagement Fiéraquet-Tourris, si toutefois les discussions en cours permettaient sa réalisation. La construction de cette route était liée, en effet, à la location aux carriers des terrains municipaux nord-est de Fiéraquet. Le maire avait fait remarquer quel avantage représentait la route, à la condition que la commune n'engageât aucun frais.

Le 9 juin 1972, les 13 conseillers présents (sur 17) étudiant une fois de plus la question de la création d'une route nouvelle pour les carriers manifestaient, en majorité, une opinion favorable.

Mais pas d'amodiation, pas de route.

La municipalité veut bien une route nouvelle mais elle ne veut pas gréver son budget. Qui paiera ? Elle exigera de celui des carriers qui remportera le marché de prendre à sa charge la construction de cette voie d'évitement. Or, si tout le monde est d'accord pour que le village soit mis à l'abri du trafic des carrières, l'idée de louer des

terrains communaux à un exploitant suscitent des oppositions catégoriques tout au moins de vives inquiétudes. En effet, aliéner une partie du territoire communal au profit d'un particulier hérisse le poil ; ouvrir une nouvelle carrière c'est accentuer la défiguration d'un rare paysage sur lequel s'appuie le village ; c'est aussi augmenter les nuisances tant visuelles que sonores sans parler d'une intensification du trafic sur Tourris et du dépôt de fines particules minérales sur la végétation d'alentour ; qu'advient-il de la nappe phréatique ? et la chasse sera compromise sur ces parcelles cédées. On voudrait bien la nouvelle voie mais sans extension des carrières. Certains même suggèrent purement et simplement de les fermer, tout au moins que la S.O.T.E.M., en place à Fiéraquet, épuise son terrain sans possibilité d'extension. Déjà la carrière des Crues ne fonctionne plus, comme celle de Malvallon d'ailleurs. L'Association pour la Protection des Sites abonde dans ce sens. Et pourtant cette carrière est d'un profit certain pour les finances municipales. C'est quasiment la seule industrie de la commune et il semble bien difficile de se passer de cette manne financière. Les carriers frappent à la porte car l'affaire est bonne.

Les Amendes suscitent des convoitises

Ce ne fut donc pas tâche facile pour la municipalité que de choisir celui des candidats qui lui semblait le meilleur. Ils étaient nombreux qui voulaient ce gisement de grande qualité : le terrain communal des Amendes était au centre de toutes les espérances. Non seulement le carrier devait offrir des avantages pécuniaires à la commune, construire la route sous peine de se voir refuser l'amodiation, mais aussi se plier aux conditions de protection du site : changer l'orientation du front de taille de façon que la carrière soit en partie masquée, limiter les nuisances sonores, limiter le tonnage d'extraction annuelle pour un bail limité dans le temps (il sera de 25 ans), sur des terrains communaux, sans espérance d'ouvrir une nouvelle carrière, même sur un terrain privé. Le terrain communal offert est celui des Amendes.

Le 19 mars 1970, la S.A.R.L. Zanini dépose une option de bail auprès du maire de la commune pour extraire de la pierre des deux côtés du Vallon du Cierge, à la hauteur des carrières de marbre, "dans les conditions les moins visibles et les moins bruyantes".

Le 22 avril 1971, la COMEC (Compagnie Méditerranéenne d'Exploitation de Carrières) rappelle au maire ses courriers des 18 mai 1967, 4 août 1969, 8 mai 1970, et renouvelle sa demande d'exploitation des Amendes, d'autant qu'elle vient de fermer la carrière de Malvallon qu'elle avait ouverte en 1933.

Le 27 mai et le 26 juin 1971, la Société Anonyme des Carrières des Crues (groupe de Barbentane) demande une concession dans la partie haute du Vallon du Cierge, dans la zone du Grand Cap. Elle rappelle qu'en 1970 elle avait déposé un projet commun avec la COMEC et les CARRIÈRES DE LA VALETTE, sous le nom de Groupement des Carrières du Var. Les installations, les fronts de taille seraient parfaitement défilés par rapport aux habitations du Revest.

Le 29 juillet 1971, s'adressant au maire, docteur Charles Vidal, la nouvelle Société UNI-CARRIÈRES, qui regroupe toutes les sociétés citées ci-dessus en réponse aux souhaits de l'Administration, propose de construire, à ses frais, une route franchissant le ravin du Cierge et rejoignant le hameau de Tourris et ce, en accord avec les propriétaires du Domaine de Tourris (n.d.l.r. : hoirie de Gasquet) "qui accepteraient d'y laisser librement circuler les véhicules légers et d'y autoriser éventuellement le transit de matériaux en provenance de la carrière de Fiéraquet dans la limite de 200 000 tonnes par an, ceci afin de permettre à votre municipalité de se libérer du trafic des poids lourds dans la traversée du Revest." Et de solliciter l'amodiation de tout le gisement des Amendes, conformément aux promesses du précédent maire faites aux Sociétés regroupées dans Uni-Carrières. Monsieur Zanini, président du conseil d'administration de Uni-Carrières, s'étonne que la SOTEM soit favorisée alors que les sociétés regroupées ont posé leur candidature antérieurement et que la SOTEM et monsieur Vettier ont été expulsés des parcelles 103 et 104 (section B du Revest) par ordonnance de référé. Ces terrains étaient exploités par la Société Groupement des Carrières (citée ci-dessus) à la suite de la Société CAR.SI.MAR, exploitante de la carrière de Fiéraquet.

Enfin, la S.O.T.E.M., déjà sur place, sur les terrains de Fiéraquet. L'exploitation du gisement appartenant à la SCI de Fiéraquet avait d'abord été faite par l'Entreprise Vettier (dès 1964), et depuis janvier 1971 par la SOTEM, dont le gérant était monsieur Maurice Garassin.

Qui sera l'heureux élu ?

En rencontrant le maire, chacun des candidats put faire valoir son offre. Il y eut des courriers, un peu vifs parfois. L'Association pour la protection des sites et le président du Syndicat d'Initiative penchaient plutôt pour

Uni-Carières, après les rencontres qu'ils avaient pu faire avec ses responsables et les échanges de lettres. Des déclarations furent faites à la presse. L'affaire devenait chaude.

Lors de la séance du Conseil Municipal, en date du 27 avril 1973 (cf ci-dessous : décision capitale), le maire rappelait en faisant l'historique de la question que les pourparlers avec la SOTEM duraient depuis bientôt deux ans. Il était temps maintenant de mettre un terme à des discussions actuellement au point mort. Mais après cette séance mémorable, les contestataires ne baissèrent pas la garde et le maire dû répondre par voie de presse.

Un choix justifié

Le 27 juillet 1973, le maire, docteur Charles Vidal, s'adressait aux habitants du Revest dans Var-République, tellement la polémique devenait vive (articles dans la presse et lettres), pour ce qui concernait le choix de la S.O.T.E.M.

Aspect financier

Il démontrait les avantages pécuniaires indéniables de ce choix. "Le syndicat (n.d.l.r. : de défense contre les nuisances des carrières) a publié une lettre de M. Zanini, selon laquelle on m'aurait proposé d'acheter nos pierres à 0,40 F la tonne, soit 7% du chiffre d'affaires. C'est inexact. Seul, M. Roussel m'a fait savoir qu'il vendait les pierres de Tourris à ce prix-là (sa lettre du 1er août 1972 citée en référence). Ce n'était pas là une offre ferme de M. Zanini." Il rappelle que dans une lettre du 29 juillet 1971 de M. Zanini, il était dit "que le prix qui nous serait payé devrait tenir compte du péage exigé pour emprunter la route créée dans le domaine de Tourris. Ce péage était fixé à 0,20 F la tonne dans une lettre du 1er août 1972 de monsieur Roussel (mandataire de l'hoirie de Gasquet)...Le prix que nous aurions perçu à la condition que monsieur Zanini ait acheté la pierre 0,40 F était donc ramené à 0,20 F la tonne. Pour représenter 7% du chiffre d'affaires, il eut fallu que le carrier vendit le matériau un peu moins de 2,90 F la tonne. Or, le prix actuel variant entre 7 et 9 %, cela nous ramène sensiblement à 2,5% et il continuerait à décroître. Nous avons, nous, obtenu 3,5%. Quel que sera le prix de vente, nous percevrons le 3,5% du total."

Aspect écologique

Le maire poursuit sa démonstration. Il attire l'attention des Revestois sur la protection de l'environnement que représente cette option. "Ce n'est pas pour implanter une carrière, car s'il n'y en avait pas eu au Revest, nous ne serions pas allés en chercher. Par contre, pour protéger le paysage, nous avons proposé à la S.O.T.E.M. d'abandonner l'exploitation de tous ses terrains, face à la vue et d'orienter son front de taille vers nos terrains situés dans une zone non visible. C'est ce qui a été accepté. Je n'avais aucune raison de donner ces terrains en location à une autre entreprise pour obliger la S.O.T.E.M. à continuer l'exploitation de ses propres terrains. Nous aurions eu ainsi deux carrières au lieu d'une, car, quoi qu'on écrive, la S.O.T.E.M. disposait encore de douze hectares à exploiter." À ceux qui demandent qu'on ferme purement et simplement les carrières, le maire rétorque : "De toutes façons, ce n'est pas le maire du Revest qui a le pouvoir et le droit d'imposer la fermeture d'une carrière."

Une décision capitale

27 avril 1973, séance du conseil municipal.

"La grande salle de notre mairie, rapporte monsieur Édouard Fousse, conseiller municipal et correspondant de presse - journal du 3 mai - s'avérait trop petite pour contenir tout le monde ; des gens durent rester sur le palier ainsi que dans les escaliers. À notre connaissance, jamais une telle présence ne s'était manifestée à une séance de conseil municipal. C'est dire l'importance que les habitants attachaient à ce délicat problème....À différentes reprises, les auditeurs applaudirent les conseillers municipaux proposant la signature de la convention, la construction de la route et la nouvelle orientation du front de taille."

L'ordre du jour concernait en effet la signature de convention avec la société d'exploitation de carrières S.O.T.E.M. pour l'amodiation (location) de parcelles communales à Fieraquet et la construction d'une route de dégagement. Monsieur Rouge, conseiller municipal, avait fait un résumé très succinct et précis de la situation et avait déclaré qu'il n'y avait plus de raison pour perdre le temps ; la route devait être construite rapidement et la convention signée. Messieurs André Chiarlone, Persichino, le colonel Carret avaient clairement exprimé une opinion favorable et monsieur Moretti, premier adjoint, avait apporté quelques précisions techniques.

Le maire mit les deux questions aux voix :

= la route de dégagement : *Le Conseil Municipal au complet (17 membres) se prononça pour la construction d'une route de dégagement.*

= amodiation d'une parcelle communale des Amendes : 15 conseillers municipaux votèrent pour , monsieur Banon maintint son opposition, et madame Lacroix s'abstint, préférant un référendum.

Et maintenant, la route

La convention stipule (article 17) que " La voie communale utilisée actuellement comme voie d'accès à la carrière sera maintenue en bon état d'entretien par le Preneur. Elle sera interdite aux véhicules lourds des carriers dès qu'un autre itinéraire de dégagement aura pu être aménagé, et le Preneur sera tenu de procéder à sa remise en état."

La SOTEM a donc la construction de la route à sa charge. C'est le conseil municipal du 25 mai 1973 (cf presse du 1er juin) qui autorisera le maire à donner le feu vert à la SOTEM pour commencer les travaux de la route de dégagement sur les terrains communaux. Cela donnera un gain de temps considérable dans la création de la route tant souhaitée

Lors de la séance du Conseil Municipal du 27 avril 1973, le maire avait indiqué que le délai de la route pour son achèvement serait d'un an à partir de la mise à disposition des terrains à la commune . Le préfet venait de signer l'arrêté de cessibilité. Il faudra encore longtemps, hélas, pour que le projet prenne forme.

Retard à l'exécution

Le 26 janvier 1974, on put lire dans la presse, sous le titre "route de dégagement", les explications concernant le retard apporté à la réalisation de l'ouvrage. " La construction de la route de dégagement dont nous espérons la mise en service pour le début de cette année, a subi de nombreux retards indépendants de notre volonté aussi bien que de celle des constructeurs. Les lenteurs des formalités administratives en vue de l'expropriation des terrains, ont été aggravées par des erreurs d'écriture au niveau des divers organismes dont l'intervention est indispensable. Erreurs dans les numéros des parcelles, omission de nom, fautes de frappe, ont successivement nécessité de nouveaux jugements qui nous ont amenés jusqu'aux premiers jours de l'année. À ce moment seulement, le dossier a pu être déposé au service des Hypothèques pour vérifier l'absence d'hypothèque sur les terrains.

Enfin, ce n'est que le 20 janvier que, toutes ces formalités accomplies, nous avons pu demander au percepteur de procéder au règlement.

Un dernier retard est survenu à ce niveau que nous souhaitons de courte durée, car ce n'est qu'un mois après le versement de la somme soit aux expropriés, soit à la Caisse des Dépôts, que nous pourrions occuper le terrain. Les constructeurs, quant à eux, sont tout prêts à attaquer les travaux dès que la loi autorisera notre occupation.

Voilà le point actuel de la situation sur cette question. Nous ne pouvons que regretter ces divers retards en espérant fermement sortir rapidement de toutes ces difficultés administratives et judiciaires." (communiqué de presse non signé ; certains termes laissent à penser qu'il émane de la municipalité).

La route de dégagement en chantier

Le Syndicat d'Initiative du Revest communique dans le journal du 6 juin 1975 :

" Après avoir eu tant de fois de mauvaises nouvelles à communiquer à propos des carrières, nous en avons cette fois une bonne à annoncer. La route de Fiéraquet à Tourris par le ravin du Cierge, à la fin, personne n'y croyait plus. Eh bien ! Les travaux ayant, enfin, démarré, se poursuivent très activement et le ravin du Cierge est largement dépassé. D'ici peu de mois, ce sera une superbe route touristique ouverte à tous et dont la largeur permettra une circulation et un garage aisé. De ce belvédère naturel une vue splendide sur la mer ainsi que sur le barrage et le village du Revest est assurée sur tout le parcours. On voit aussi les falaises du mont Caume et du Baou de 4 Heures. A une période où la plupart des routes dites touristiques de la région toulonnaise se voient peu à peu englobées dans le réseau général encore insuffisant des routes d'évitement, il est agréable de voir ouvrir une rocade comme celle de Fiéraquet à Tourris."

La patience enfin récompensée

Ainsi monsieur Edouard Fousse titre-t-il son article du 7 novembre 1975.

"Il s'agit bien sûr de la route de dégagement et du passage des camions dans l'agglomération ainsi que sur les très dangereuses voies qui la desservent. La construction du premier tronçon que beaucoup connaissent a procuré aux Revestois, aux excursionnistes et aux promeneurs du dimanche une promenade agréable, avec une vue panoramique superbe. Ce plaisir s'est amoindri quand la confection de la route s'est arrêtée et chacun s'est inquiété de savoir si les "30 tonnes" allaient continuer pendant longtemps à traverser le village.

Il est difficile d'imaginer les difficultés de toutes sortes, administratives, judiciaires, ainsi que les multiples points de procédure soulevés par les parties que la municipalité a rencontrées. Tout allait donc s'arrêter ? C'est la question qu'on était en droit de se poser.

Cet arrêt a été motivé par une recherche de compromis entre les carrières de Fierraquet et de Tourris. Nous croyons savoir que ce compromis a été trouvé.

Les travaux reprennent ce qui va permettre dans les jours prochains de relier le nouveau tronçon créé avec une route privée déjà existante sur Tourris. Dès la fin de ce mois de novembre, les camions seraient à même d'emprunter cette voie. Il est évident qu'à l'origine c'était une route communale qui devait être construite dans toute sa largeur. Le second tronçon se fera ultérieurement, mais l'objectif primordial recherché par la municipalité était le détournement du village par les camions ; il est évident qu'elle ne pouvait que souscrire pleinement à cette solution d'attente qui consiste à utiliser une voie privée actuellement roulable."

1976 : fin du cauchemar

" Cette fin d'année 1975 vient de voir la route de dégagement ouverte à la circulation " déclare le maire, docteur Charles Vidal, lors de ses vœux de 1976 exprimés dans le journal Var République . Enfin !...Impatients sans doute de la découvrir, des particuliers l'ont parcourue si bien que le maire, ayant reçu une observation de la S.O.T.E.M., a lancé un avis par voie de presse (9/3/76) : " Le maire tient à signaler que la route en construction reliant Fierraquet à Tourris n'est pas ouverte officiellement à la circulation et n'a pas encore été réceptionnée par la commune. Le syndic de l'entreprise SOTEM chargée de sa construction informe qu'il est dangereux d'y circuler pour les voitures comme pour les piétons. "

Fin mars 1976, le maire interdit définitivement la circulation des poids lourds sur la route de Signes. On peut lire dans le quotidien Var République du 28 mars 1976, l'arrêté pris par le maire.

"Étant donné que le C.V.O. n°3 est particulièrement étroit, sinueux et dangereux ; étant donné qu'une nouvelle voie de dégagement permet le trafic d'une carrière dont le C.V.O. n°3 était le seul moyen d'accès,

que les exploitants de la carrière abandonneraient la route de Signes pour les transports lourds dès que la nouvelle voie serait ouverte,

le maire a pris l'arrêté suivant :

-la circulation sur le C.V.O n°3 dit "Route de Signes" est interdite aux véhicules d'un poids égal ou supérieur à sept tonnes en charge. Cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules de la voiries ou de lutte contre l'incendie.

La gendarmerie et les gardes-champêtres municipaux sont chargés de l'exécution du présent arrêté. Le Maire, docteur Charles Vidal.

Quel soulagement ! Finis le bruit et la poussière ; finis les dangers inhérents à ces charrois incessants, encombrants et rapides ; les nuits ne seraient plus écourtées. Le Revest retrouvait enfin sa sérénité.

VERNET Roland

Documentation : = dossier constitué par le Syndicat d'Initiative à cette époque (lettres et autres textes)
= articles de presse (Var République)
= cartes I.G.N. au 1/25 000° (édition de 1973), Toulon 1 - 2 et Toulon 3 - 4

FREE DELIVERY

Bombardier lourd type B-24 « Libérateur »

du 464 B.G (Groupe de Bombardement)

et 776 B.S. (Escadrille de Bombardement)

Abattu au dessus de Toulon le 5 juillet 1944

Pilote : 2nd Lt. Edward A. Grunewald L.

Co-pilote : 2nd Lt William T. Newborg.

Les circonstances de l'accident :

Le 5 juillet 1944 à 12h45 au dessus de Toulon, un B-24 Libérateur est atteint la « Flak » (D.C.A. allemande) à l'altitude de 20000 pieds (environ 6000 mètres).

À bord, 10 hommes d'équipage. Le commandant est le lieutenant Grunewald.

L'avion « Free Delivery » s'écrase quelques secondes plus tard au lieu dit « La Chaberte », sur les pentes du Coudon, à la limite des communes du Revest et de La Valette.

L'explosion des obus de la Flak cause la mort immédiate de trois membres d'équipage : Newborg, Creswell et Holcombe. Tous trois venant de l'Alabama. Grunewald, Allen et Porter ont subi de graves brûlures.

Lors de la deuxième explosion, le pilote (Grunewald) a été éjecté de l'avion (il portait toujours des cicatrices en 1945). Le sergent Lubiewjewski a pu sauter en parachute. Après une ouverture rapide du parachute, il a été dévié par le vent à l'intérieur des terres où il a été recueilli par la Résistance.

Allen, Porter et Wooding, faits prisonniers, ont été regroupés au stalag Luft 1, rejoints plus tard lors de l'avancée alliée par Rosenfeld.

Porter est par la suite resté dans l'armée de l'air et a pris sa retraite avec le grade de lieutenant-colonel, après vingt trois ans de service.

Déclaration de John D. Porter (membre d'équipage) :

Le surnom de l'avion sur lequel nous volions était " *Free Delivery* " (Livraison Gratuite) ; c'était un modèle H. Notre avion précédent, que nous avions démoli au décollage à Gioia del Colle, était nommé " *Off Limits* " (Accès Interdit) et c'était l'un des rares modèles G de notre flotte. En ce qui concerne ce dernier vol (qui était le premier pour certains, en particulier Rosenfeld qui volait comme caporal sur sa première mission), tout allait exceptionnellement bien jusqu'à ce que nous soyons touchés par la *Flak* qui a causé la mort immédiate de trois membres de l'équipage et en a blessé gravement plusieurs autres. Les tués étaient, fait assez macabre, les trois hommes venant de l'état de l'Alabama: Newborg, Cresswall et Holcombe.

Parmi ceux qui ont survécu, Grunewald, Allen et moi-même avons subi de graves brûlures, principalement sur le visage, avec diverses autres blessures. Wooding était blessé au genou et les autres avaient des blessures légères de toutes sortes. Higgins avait des problèmes avec ses mains après avoir fait une tentative très courageuse pour secourir Holcombe. Le feu avait tellement brûlé ses gants que ses doigts étaient immobilisés à cause du cuir raidi. Pour ma part, je devais recevoir d'excellents soins médicaux dispensés par un spécialiste allemand des brûlures qui m'ont évité des séquelles. Grunewald, (le pilote) qui était resté dans l'avion après la première explosion, et qui a été éjecté lors de la seconde, portait toujours des cicatrices en 1945 mais il devait suivre un traitement médical aux U.S.A. Aujourd'hui, je pense qu'il s'en est sorti. Quant à Allen, je n'en sais rien.

En ce qui concerne Lubiewjewski (surnommé "Murphy"), il n'a pas respecté la règle d'ouvrir son parachute tardivement. En conséquence, il a été dévié par le vent loin à l'intérieur des montagnes (où il a été récupéré par les forces amies). Personnellement, je mets en doute le rapport que huit parachutes ont été vus, étant donné qu'il y a eu trois tués; quant à moi, mon parachute s'est ouvert avec beaucoup de difficultés à environ trois cents mètres du sol, en partie à cause de mon état d'inconscience pendant plus de la moitié de la chute.

Cinq d'entre nous avons été groupés pendant quelque temps (les trois morts plus Lubiewjewsky et Grunewald manquaient toujours) jusqu'à ce qu'ils répartissent dans différents camps les officiers et les autres. Pour Allen et moi même c'était une bonne chose car nous passions, tous les deux, par des moments où nous n'étions pas très bien. Wooding a fait du bon boulot en s'occupant bien de nous avec pour résultat que, lorsque nous sommes arrivés, lui et moi, au *Stalag Luft 1*, il s'est effondré sur sa couchette pendant trois jours, gagnant ainsi le surnom de "Rigor Mortis" pour sa ténacité.

Plus tard, juste avant notre libération par les troupes russes, Rosenfeld a été déplacé dans notre camp à cause du fait que les Alliés s'approchaient des divers camps d'internement pour hommes du rang. Autant que je me souviens, il avait raconté aux Allemands qu'il était sergent-mécano, les privant de la possibilité de l'obliger à travailler comme devaient le faire les simples soldats. Avec ses origines juives, c'était une manœuvre plutôt habile vu ce qu'ils auraient pu lui faire. Heureusement, le Gouvernement des États Unis ne l'a jamais exposé...

Comme je l'ai déjà précisé, j'ai perdu le contact avec tous les membres de l'équipage et les membres de l'escadrille. Je suis resté dans l'Armée de l'Air et j'ai pris ma retraite avec le grade de Lieutenant-Colonel après vingt-trois ans de service. Wooding était toujours sous les drapeaux en 1949 et les autres étaient partis après la guerre. J'ai vu le Major Bhlem pendant un moment en 1948 quand il a été rappelé après une brève période d'inactivité. Il était commandant de notre escadrille à l'époque où j'ai été abattu. Quand le Major Bhlem a été abattu à son tour, le Capitaine Reddeil a pris sa suite et celui-ci a été abattu lors de sa dernière mission. Il était Lieutenant-Colonel quand il a été abattu et, plus tard, il est resté dans l'Armée de l'Air où il a été récemment promu Général de Brigade.

Épilogue :

Le lieutenant Grunewald et le sergent Allen ont été décorés pour leur acte de courage. (Atlantic City AAFB)

Le lieutenant Grunewald a maintenu l'avion sur sa ligne de vol le plus longtemps possible afin que le reste de l'équipage puisse sauter en parachute.

Le sergent Allen, malgré le feu depuis le compartiment radio jusqu'au poste de pilotage a essayé de libérer le co-pilote. Il a été gravement brûlé.

Traduction des documents des archives américaines par Claude Majastre et Dorien Clifford.
D'après les informations transmises par Philippe Castellano. (Association Aéro-Relic à Cannes)

MAIRIE DE La Vallette sur Var

ARRONDISSEMENT DE Antony

N° 47
C. (1)
non

Le sept Juillet mil neuf cent quarante quatre
à neuf heures, en vertu de nous avons constaté le décès
parlementaire remuant à hier après midi de Birmingham (1)
Cresswell, No 141 & 15 15 Birmingham
No 141 & 15 15 de l'avion 2484 qui
s'est abattu
et de le corps calciné a été recueilli sur la
et de servitude de notre Commune au quartier de
La Chabot (sans renseignements)

Dressé le sept Juillet mil neuf cent quarante quatre
neuf heures, sur la déclaration d'Alphonse Gaudin
Secrétaire de la Mairie, quarante sept ans, domicilié
à La Vallette sur Var

qui, lecture faite, a signé avec Nous, Henri Gal, Maire de La Vallette sur Var
(Approuvant avec mots sur papier 1484 mil.)
(1) Ory E. approuvant avec mots sur papier 1484 mil.)



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE samedi 11 janvier 2003

Membres présents : 17

Absents excusés : MM. Confetti Marcel, Moretti, Protta Jean Robert Van Laere. Mme Marie-Françoise Diard.

Le quorum n'est pas atteint mais l'assemblée se tiendra quand même. Le quorum n'est pas nécessaire pour une association du type loi 1901.

Caldani Claude, président de l'association, ouvre la séance à 16h20 et transmet à l'assemblée les vœux du conseil d'administration pour la nouvelle année. Il rappelle l'ordre du jour.

I - RAPPORT D'ACTIVITÉS

I- Effectif en 2002 : 49 adhérents. L'effectif est en progression. Madame Regnaud, notre trésorière, feuilletant le cahier ouvert à la création de la société annonce que nous étions 35 l'an passé, 32 l'année précédente, 18 en 1986 première année de l'association. Pour une petite commune comme Le Revest, on peut estimer que cette évolution est encourageante. Nos actions, dont certaines en partenariat avec d'autres associations locales et diverses instances officielles, nous attirent des sympathies qui se concrétisent parfois par des adhésions. Il faut maintenant être à la hauteur des attentes de nos adhérents.

2- Conseil d'administration : Composé de 12 membres, il s'est réuni 3 fois (13 mars, 9 septembre, 17 décembre 2002). Les travaux ont été fructueux. Le président regrette cependant le manque d'assiduité. Deux conseillers ne sont jamais venus aux réunions. C'est regrettable car les forces du conseil en sont d'autant diminuées. Le bureau a été constitué lors de la première réunion ; un seul changement : Roland Vernet, élu lors du CA précédent, a remplacé Yvette Roché au poste de secrétaire. Monsieur Musso Ange, maire, devint vice-président de droit.

3- Bulletin : 2 bulletins ont été publiés. Ceci représente une régression par rapport aux 3 de l'an passé. Nous devons être en mesure de sortir 3 numéros par an, selon le président.

4- Les activités :

4-1- Restauration de la pyramide de Cassini : décidée par l'Assemblée Générale de janvier 2002, la restauration de la plaque de la Pyramide de Cassini, au Grand Cap, a été effectuée par des membres de l'association avec le concours de la municipalité. Monsieur Jacques Chantelot, sculpteur sur pierre, a gravé l'inscription qui se trouvait sur un panneau de bois, fiché au pied de la pyramide et disparu depuis deux ans. Monsieur Vernet René, que le président remercie, a piloté cette opération. La pierre a été scellée au pied de la pyramide. Hélas ! des pluies diluviennes nous ont empêchés d'inaugurer l'ouvrage à la date prévue. Ce n'est que partie remise.

4-2- Journée de la Citoyenneté : exposition de photos : Le Revest et son école. Action menée en partenariat avec l'Association Loisirs et Culture et avec l'Office de Tourisme.

4-3- Journées du Patrimoine : participation à la tenue du stand présentant les photos du Revest. Beaucoup de visiteurs. Satisfaction générale. On a enregistré des adhésions.

4-5- Coulée verte du Las : Claude Caldani a participé à quelques réunions.

4-6- Aménagements de la Ripelle (parc du château) et de la Touravelle : nous avons accepté d'être consultés sur ces sujets mais il n'y a pas encore eu de réunion.

Le président donne la parole à la salle.

Le secrétaire fait observer que la matière manque pour faire davantage de bulletins. Souvent ce sont les mêmes rédacteurs qui composent pour le bulletin. Les sujets ne manquent pas pourtant. Sans prétendre faire oeuvre d'historien, il est possible d'interroger ceux qui se souviennent. La rédaction des textes n'est pas un problème ;

le travail peut-être collectif. Christiane Martel déclare que les savoir-faire peuvent offrir matière à recherche et pourquoi pas la cuisine d'antan, et propre à la région. Émile Roché ouvre une autre piste de découverte ; il rappelle que Le Revest agricole vivait surtout des fleurs. Une recherche sur cette activité serait possible ; il y a encore des témoins. De même pour les exploitations minières.

Le Président met aux voix le rapport d'activités 2002. Pas d'opposition, pas d'abstention. Le rapport d'activités est adopté à l'unanimité.

II - COMPTE-RENDU FINANCIER

Mme Jacqueline Regnaud présente le compte-rendu financier pour l'exercice écoulé. Les recettes sont un peu supérieures aux dépenses étant donné que nous avons peu de frais. Ce sont les cotisations qui constituent les recettes. Cette année, il n'y avait pas de projet qui pouvait justifier une demande de subvention à la mairie. Les dépenses ont été limitées : édition des 2 bulletins, sculpture de la pierre destinée à la pyramide de Cassini (achat de petit outillage), matériel de papeterie. Nous avons ouvert un compte sur livret et conservons le CCP. Le président pense que nous pourrions dépenser davantage (éditions, documentation, équipement de bureau, aide aux projets divers).

Le compte-rendu financier est adopté à l'unanimité.

III - RENOUELEMENT DU QUART SORTANT DU C.A.

Mme France LAURE, messieurs René VERNET et Ange MUSSO constituent le quart sortant. René VERNET avait été élu pour un an l'an passé en remplacement de monsieur Meiffret, démissionnaire. Monsieur Musso, maire, est membre de droit ; il doit malgré tout se représenter ou désigner un membre du conseil municipal.

Monsieur VERNET René est candidat pour un autre mandat. Madame LAURE France, absente, a fait savoir qu'elle accepterait un autre mandat. Monsieur MUSSO n'a rien fait connaître de ses intentions. Aucun candidat ne se manifeste dans l'assistance.

Sont élus madame France LAURE et monsieur René VERNET. Monsieur MUSSO est considéré comme membre du C.A. en attendant sa décision.

IV - PROJETS

1 - Visite culturelle. VERNET Roland propose de visiter le Béal des Moulins, à Ollioules. Nous serions guidés par monsieur Guigo, président de l'Office de Tourisme d'Ollioules. Un samedi, autant que possible. Le bassin de la Reppe, les problèmes d'irrigation au cours des âges et les solutions trouvées, les installations encore en place, les problèmes actuels seront évoqués ainsi que les projets de coulée verte le long de La Reppe. Les adhérents seront prévenus et invités à se faire connaître.

2 - Journée conviviale à Tourris. Claude CHESNAUD étudie ce projet. Avec l'accord du propriétaire, nous pourrions inviter, au printemps, ceux qui aimeraient découvrir les lieux où vécut la famille DE NAS que notre bulletin a évoqué dans plusieurs numéros. Accès possible par tous moyens à la convenance des participants. Exposition de documents. Présentation des bâtiments.

3 - Année de l'Éducation par le sport. Nous nous intégrerons, le moment opportun, dans les actions qui seront entreprises au niveau local, notamment une exposition. La recherche du parrainage de sportifs de haut niveau est envisagée.

4 - Le Revest et ses artistes. Claude Chesnaud n'hésite pas à parler d'un "siècle des lumières" pour Le Revest qui, à une époque bien déterminée, a vu vivre en son sein une poignée d'artistes-peintres et poètes de renom qui s'y rencontraient très souvent. Les documents ne manquent pas : il faut les ressortir pour mettre en valeur cette époque florissante. Et des gens se souviennent, ce n'est pas si vieux.

5 - Inauguration la plaque scellée au pied de la Pyramide de Cassini. En collaboration avec l'Office de Tourisme qui a programmé sa Fête des Sentiers le 8 mai. En espérant que le temps sera plus clément que l'an passé à pareille date.

6 - Activités d'antan au Revest

- = Mines et carrières. L'extraction du sable, de la pierre de Tourris, de la bauxite, du marbre a créé des emplois nombreux. Des témoignages peuvent être recueillis. On les attend.
- = La culture florale. Voir plus haut (compte rendu d'activités)
- = Les savoir-faire. Idem

7 - Recherche de documents sur le Revest : elle est permanente. Vernet Roland lance un appel pour que les documents (lettres, articles de journaux, etc..) nous soient sinon donnés, tout au moins communiqués (photocopies en seront faites s'il y a lieu). Depuis peu, grâce à la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa région, nous sommes en possession d'une communication du Commandant La Flotte de 1926 sur Le Revest et ses écoles de 1610 à 1789, fondées sur une étude minutieuse des archives du Revest. Il existe encore bien d'autres documents que nous pourrions rassembler.

L'Assemblée ne manifestant pas d'objection mais plutôt de l'enthousiasme, les projets sont adoptés.. Appel est donc lancé à tous les membres de l'Association dans la mesure de leurs moyens et de leur intérêt pour que se réalisent ces projets.

V - COTISATION 2003

Étant donné que nos finances sont saines, le Conseil d'Administration propose que la cotisation 2003 soit la même que celle de l'an passé, soit 8 euros. *Proposition adoptée à l'unanimité.*

VI - CLÔTURE

Le président remercie les participants à cette assemblée statutaire et les invite à partager la galette des Rois et le verre de l'amitié, comme l'annonçait la convocation. La séance est levée à 17 h 20.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Membres élus

ALESSANDRI Marie-Rose
 AUDE Jacqueline
 CALDANI Claude
 CHESNAUD Claude
 FIGARI Hélène
 LACROIX Armand
 LAURE France
 REGNAUD Jacqueline
 VAILLANT-ROGERON Annick'
 VERNET René
 VERNET Roland

Membre de droit désigné par le maire

MUSSO Ange, maire du Revest

Composition du Bureau 2002

Président :	CALDANI Claude
Vice-présidente :	AUDE Jacqueline
Trésorière :	REGNAUD Jacqueline
Trésorière-adjointe :	FIGARI Hélène
Secrétaire :	VERNET Roland
Secrétaire-adjoint :	CHESNAUD Claude

La composition du Bureau 2003 sera faite lors du prochain C.A.

INVENTAIRE DE LA BIBLIOTHÈQUE

TEXTES RELATIFS AU REVEST

- Le Revest-les-Eaux par Pierre Trofimoff
- Le Revest-les-Eaux, Tourris, Val d'Ardène par Pierre Trofimoff (illustrations de A. Baboulène) 1963
- Histoire du Val d'Ardène, par Pierre Trofimoff (extrait du bulletin des Amis du Vieux Toulon, n° 105 - 1983)
- Le Revest-les-Eaux (et la commune) vu par Louis Henseling (extraits de Zigzags dans le Var)
- Images du Revest pendant la Révolution (1787-1794) ouvrage collectif dirigé par Charles Aude
- Le Revest en Provence ou notre village en 1900 par Charles Aude
- Le blason du Revest-les-Eaux (extraits de Armorial des Communes de Provence ou Dictionnaire géographique et héraldique des villes et villages des Bouches-du-Rhône, du Var, par Louis de Bresc, 1866 ; et du Nobiliaire de Provence, de Renbè Borricand, plus lettre d'accompagnement et considérations de l'auteur) 2 feuilles.
- Dionisi, peintre et sculpteur (plaquette éditée pour l'exposition du 19 août au 3 septembre 1989 au Revest)
- Au fil du béal par Igor Fédoroff et Yvette Roché (éd. Autres Temps)
- Cabanes en pierre sèche de la Provence littorale : le Var (par Éric Kalmar) - dont cabanes du Revest
- Août 1944, premières victoires en Provence
- Le Revest & ses écoles (1610 - 1789), par le Commandant La Flotte. (Bulletin des Amis du Vieux Toulon, année 1926, n° 11, pp 197-218) - photocopie.
- La Chartreuse de Montrieux et le Revest-les-Eaux par Pierre Trofimoff
- Inauguration le 25 août 1907 de la stèle élevée à la mémoire des trois soldats morts dans l'incendie du Mont Caume en août 1906 (extrait du journal "Je dis tout" du samedi 24 août 1907)
- Les carrières du Revest (dossier : la lutte pour obtenir la route de déviation ; articles de journaux présentant les carrières du Revest ; documentation diverse)
- La presse : la vie au Revest (extraits de journaux) - coupures présentées dans grands classeurs.
- Recueil des Bulletins des Amis du Vieux Revest et du Val d'Ardène, du n° 1 au n° 22 (en 2 volumes)
- Plan cadastral du Revest, 1978 (7 feuilles)

DOCUMENTS DIVERS

- Le blason de Toulon, par Raymond Lanoë (extrait du bulletin des Amis du Vieux Toulon, 1975)
- Le blason de Provence, par Raymond Lanoë (L'Astrado, 1977) -annoté par l'auteur
- Le Castellans de Forcalqueiret (supplément n°3 au cahier de l'ASER 1993)
- Fours à cade, fours à poix dans la Provence littorale (Laurent Porte), éd. Les Alpes de Lumière n° 104
- La glace de la Sainte-Baume, ouvrage du Conseil Général
- - D'hier à aujourd'hui (oeuvre collective, éditée par les Amis de François (2002)
- Les pierres de mémoire : sites mégalithiques remarquables du Var (les cahiers varois du patrimoine)
- En 1851, le Var républicain s'enflamme (Conseil Général)

Nous ne sommes pas très riches en documents concernant Le Revest. Comme nous l'avons fait pour les photographies du Revest qui ont été exposées lors des Journées du Patrimoine, grâce au travail acharné de Claude Chesnaud, nous voudrions rassembler dans notre fonds documentaire tous les livres (romans, études historiques), les textes isolés, les articles de journaux qui traitent du Revest, et autres témoignages. C'est une oeuvre qui demande de la patience et de la persévérance. Nous faisons appel à vous tous pour que vous enrichissiez ce fonds ; si vous êtes trop attachés à vos "richesses", nous pourrions en faire des photocopies. D'avance, nous vous remercions.

Cette bibliothèque n'est toutefois pas une bibliothèque de prêt. Et nous regrettons de ne pas avoir de local pour accueillir d'éventuels lecteurs-chercheurs. Pour l'instant, nous thésaurisons.

SOMMAIRE DES BULLETINS

BULLETIN 23 (septembre 1998)

- Visitions le village , par Yvette Roché

BULLETIN 24 (décembre 1998)

- Rencontre avec madame de Mostouéjoulis (elle raconte Tourris)
- Le phylloxéra au Revest
- Photos : attelage (de Mostouéjoulis) ; le Noël des enfants en 1959 (Alphonse Sauvaire, maire)

BULLETIN 25 (mai 1999)

- Histoire du Revest-les-Eaux, par Armand Lacroix

BULLETIN 26 (octobre 1999)

- Histoire de la famille DE NAS de Tourris (suite dans bulletins 27, 28, 29)
- Héros du bout du monde : MEIFFRET Rémy, Marius, Joseph
- Le Revest reconnaissant (monuments et plaques commémoratifs)

BULLETIN 27 (février 2000)

- Histoire de la famille DE NAS de Tourris (suite)
- La Société des Libres Penseurs du Revest (statuts)
- Les sorcières du Revest (poème en provençal publié en 1884)
- photo : la classe de monsieur Rocchi en mars 1958
- Classement thématique : articles des bulletins 1 à 22 (recueil 1986-1996)

BULLETIN 28 (septembre 2000)

- Histoire de la famille DE NAS de Tourris (suite)
- Le pays revestois : un biotope qui évolue (Chesnaud Claude)
- Le mur du calme (auteur anonyme) : le mur du barrage (histoire)

BULLETIN 29 (avril 2001)

- Histoire de la famille DE NAS de Tourris (suite et fin)
- Souvenirs de mon enfance (Henri Durand)
- Le palmier du Colombier (Claude Chesnaud)
- Torpilleurs et sous-marins (la Mrine au Revest)

BULLETIN 30 (septembre 2001)

- Spécial Associations Loi 1901

BULLETIN 31 (novembre 2001)

- Albert Decaris (1901 - 1988) : peintre et graveur
- Cérémonie du 20 août 2001 (commémoration libération du village le 20/8/44
- À propos du cadran solaire (de l'école) - par Roland Vernet
- Le lavoir de Dardennes, par R.V.

BULLETIN 32 (avril 2002)

- Spécial Grand Cap - la pyramide de Cassini

BULLETIN 33 (septembre 2002)

- Les maires du Revest au 20ème siècle
- L'hôtel du barrage n'est plus
- L'Amicale Laïque Revestoise
- La stèle du Mont Caume
- Marius Échevin, peintre revestois