

LES TRAVERSEES ROUTIERES DE L' ESTEREL

PROJETS ET REALITES

Par Bernard PRADEAU

Les massifs montagneux ont toujours posé des problèmes de franchissement pour les hommes. Dans la mesure du possible, et lorsque la vallée remontante était suffisamment large, au moins sur une assez longue distance, la route, ou le chemin, suivait ladite vallée pour finalement aboutir à un col qui, une fois franchi, permettait de redescendre sur le versant opposé. Tel fut le cas de la voie romaine dite Voie Domitienne, qui, venant d'Italie, franchissait les Alpes au Col du Mont-Genèvre pour ensuite redescendre par la Vallée de la Durance et atteindre Arles (1)(2). Mais, le détour par le Col du Mont-Genèvre étant long et plus difficile pour des raisons de climat et peut-être des raisons d'insécurité du bord de mer dans cette prime époque, Rome, pour sa liaison avec la Provincia et l'Hispanie, a procédé plus tardivement à la construction, ou à la rénovation, de deux voies dans l'Estérel, c'est-à-dire près de la mer. Depuis, d'autres traversées de l'Estérel ont été ouvertes et nous nous proposons d'analyser ces diverses traversées routières, étant précisé que la construction de la ligne du Chemin de Fer P.L.M., ouverte au trafic le 10 avril 1863 pour le tronçon Les Arcs → Cagnes, donc par Fréjus et l'Estérel, sera exclue de la présente analyse. (Une exposition en février/mars 1999 s'est tenue aux Archives départementales du Var sur la Traversée du Var en malle poste).

Comme en matière généalogique ascendante, nous procéderons du "connu vers l'inconnu", c'est-à-dire en remontant dans le temps à partir du XX^e siècle.

1^{ère} PARTIE : LE XX^e SIECLE

Ne considérant que les grands projets ayant abouti ou non, le XX^e siècle se caractérise par deux grands travaux : la traversée autoroutière (A 8) inaugurée le 22 juillet 1961, et les travaux de construction de la Route du Bord de Mer, l'actuelle R.N. 98, classée R.N. 7 le 18 avril 1904.

1. L'Autoroute A 8 pour son tronçon dans le Var (de Puget-sur-Argens à Mandelieu)

Sans vouloir trop nous attarder sur cette dernière traversée de l'Estérel, encore toute récente et dont les dossiers ne sont pas encore déposés aux Archives départementales pour diverses raisons, la principale étant qu'il s'agit d'un ouvrage privé, nous fournirons quelques données techniques dont nous avons eu connaissance, ayant été dans ce programme le Géomètre de l'implantation générale de cette route. En effet, ce dossier nous fut confié par le Cabinet ARAGON, Géomètre-expert à Solliès Toucas, alors que nous étions géomètre-expert stagiaire au sein de ce Cabinet, et ce pour la période du 1er août 1955 au 31 août 1958.

Rappelons tout d'abord : que le Maître d'Ouvrage de cette route à péage était une Société d'Economie Mixte, qu'un premier projet dans le début des années 1930 prévoyait un passage en tunnel entre le village des Adrets-de-l'Estérel et le col du Logis de Paris et qu'enfin les études dans les années 1955 ne concernaient que la Route de l'Intérieur (R.I.) et non l'Autoroute Estérel Côte d'Azur (A.E.C.A.) et bien évidemment encore moins l'A.8. Le sigle R.I. fut d'ailleurs moulé en creux sur la multitude de bornes grises qui, disséminées dans la nature, servirent ensuite de points de repères latéraux au moment de l'élaboration des plans de détail.

Durant trois années, ont été effectués : les travaux de triangulation couvrant le secteur Puget-sur-Argens/Mandelieu, puis, à l'aide d'un premier tracé sur le plan directeur I.G.N. au 1/20.000, le relevé d'un plan au 1/5.000 sur lequel fut fixé graphiquement le tracé de l'autoroute. Sur ce plan au 1/5.000 furent ensuite dessinés les profils en travers issus de l'implantation (annexe 1).

L'implantation de l'axe, fixé par des points obligés déjà relevés sur les documents antérieurs, permit ainsi de définir des alignements droits dont les intersections formèrent les sommets des tangentes des courbes, le

débroussaillage de ces axes allant bien évidemment de pair. Une fois les angles de ces sommets mesurés in situ et les courbes calculées sur les lieux, l'implantation des courbes s'effectuait à l'aide des tables d'implantations existantes (Table de Gaunin). Il est à noter que toutes les courbes implantées étaient des cercles dont les rayons minima se situaient à 500 mètres, voire même 400 mètres exceptionnellement. Ces grands rayons associés actuellement à une vitesse maximum de 130 kilomètres/heure ont permis d'éviter les courbes de raccordement dites clothoïdes, sauf pour des rayons plus faibles aux entrées ou sorties. Rappelons que la clothoïde est une courbe dont la courbure ($1/R$) croît linéairement de 0 (ligne droite à l'entrée d'un virage) jusqu'à l'infini, quand le rayon tend vers 0, en passant par des valeurs finies où l'on adopte tout simplement et tangentiellement un cercle de rayon déterminé. Cette courbe est nécessaire, car à vitesse constante et pour un braquage augmentant régulièrement la trajectoire du véhicule correspond exactement à la clothoïde. Les implantations de points de la clothoïde, se calculant par application de mathématiques supérieures, sont effectuées à partir de tables spéciales, notamment celles de Messieurs Alfred Krenz et Horst Osterloh, Ingénieurs Géomètres.

L'implantation effectuée, les plans détaillés à l'échelle du 1/500 (annexes 2/1 et 2/2) permirent l'établissement du profil en long et des profils en travers, d'où les divers choix d'altitudes relatives de l'autoroute, pour les courbes de confort et visibilité aux points bas ou hauts du tracé, et, enfin, calculs des cubatures, des mouvements de terres et calculs des ouvrages d'art.

Dès lors, la traversée autoroutière de l'Estérel était figée et, à la suite des travaux qui furent menés rondement, l'inauguration pour ce tronçon à deux fois deux voies intervint le 22 juillet 1961 (annexe 3).

2. Traversée du bord de mer : R.N. 98

Cette traversée de l'Estérel par le bord de mer existait bien avant le XX^e siècle. En effet, la R.N.98 a remplacé l'ancienne R.N. 7, qui, elle-même construite au début du XX^e siècle, se substituait à l'ex C.V.O. 7 de la commune de Saint-Raphaël, ce dernier ayant remplacé "Le chemin de la Douane" tel qu'il figurait sur le Cadastre napoléonien dans la première moitié du XIX^e siècle et sur lequel nous reviendrons ultérieurement. Le résumé ci-dessous provient de l'analyse des dossiers des Archives départementales du Var (3).

Dans l'inventaire S des Archives départementales - page 36 - il est dit du chemin : "*Primitivement simple sentier du bord de*

mer, entre Saint-Raphaël et Le Trayas, il fut incorporé en 1899 dans la voirie vicinale comme C.V.O.". Sous l'impulsion du Touring-Club de France, avec l'appui du Conseil Général, ce chemin fut élargi et devint une voie touristique très empruntée et connue mondialement sous le nom de Corniche d'Or.

En 1904 ce C.V.O. fut intégré dans le tracé de la Route Nationale n° 7 et ce n'est que bien plus tard qu'il sera rattaché à la Route Nationale n° 98 dont il fait partie de nos jours.

Le chemin du bord de mer avait été classé dans les chemins vicinaux ordinaires le 16 novembre 1899 sous le n° 7. C'est ce C.V.O. 7 qui sera entièrement repris, modifié et donnera naissance à la Corniche de l'Estérel, dite aussi Corniche d'Or ou Route du Touring-Club de France, ou, enfin, Nouvelle Corniche, et sera classé par la Loi du 18 avril 1904 en Route Nationale après décisions des Conseils municipaux par délibération du Conseil municipal de Fréjus du 30 mars 1903, Monsieur MIREUR étant Maire, et du Conseil municipal de Saint-Raphaël en 1903, le tout après enquête publique du 27 juillet au 26 août 1903.

Cette route nationale n° 7 se retrouve bien indiquée sur les plans annexes n° 6 et 7 dans la traversée de la Ville de Saint-Raphaël (4).

1. **Dans le Var**, cette nouvelle route comportait quatre tronçons (annexe 5/1) :

1.1 De Fréjus Centre au Quai du Port de Saint-Raphaël,	soit	3.424 mètres
1.2 Le Quai de Saint-Raphaël	soit	96 mètres
1.3 Le C. V. O. n° 9 de Saint-Raphaël	soit	88 mètres
1.4 Le C. V. O. n° 7 de Saint-Raphaël, depuis l'Avenue de la Gare jusqu'à la limite du Département,	soit	23.088 mètres
	<i>total</i>	<u>26.696 mètres</u>

2. **Dans les Alpes Maritimes**, elle comportait deux tronçons (annexe 5/2) :

2.1 Le C. V. O. n° 6 de Mandélieu, depuis la limite du Département jusqu'au C. G. C. n° 9 de La Napoule	soit	10.487 mètres
2.2 Du C. G. C. n° 9, depuis le C.V.O. n° 6 à La Napoule jusqu'à la R. N. 97 de Toulon à Antibes	soit	1.732 mètres
	<i>total</i>	<u>12.219 mètres</u>

Soit en tout une Route Nationale classée d'une longueur de 38.915 mètres.

Cette Route classée provenait dans sa traversée de l'Estérel, et pour le département du Var, de la Corniche de l'Estérel, qui se substituait à l'ancien C. V. O. n° 7 qui, pour son tronçon Agay/limite du Département (Pointe Notre-Dame), avait été entièrement repris en trois tronçons et ceci à la suite de la décision ministérielle du 16 novembre 1899, le tronçon Saint-Raphaël-Boulouris-Agay étant déjà exécuté (voir annexe n° 4) :

1°/ Tronçon Agay/Viaduc d'Anthéor,	soit 4904 m,00
2°/ Tronçon Viaduc d'Anthéor/Cap Roux (premier lot),	soit 4201 m,80
3°/ Tronçon Cap Roux/Pointe Notre-Dame (deuxième lot),	soit 3536 m,40

1°/ Tronçon Agay / Viaduc d'Anthéor, sur une longueur de 4.904 mètres :

Les projets concernant ce tronçon furent débutés dès 1893/1894 pour les premiers avant-projets, mais surtout en 1899/1900. Le procès-verbal d'adjudication du 16 mai 1900 nous indique le nom de l'Entrepreneur : SAUVEBOIS Auguste. Le procès-verbal de piquetage de la route date du 22 juin 1900, établi par Monsieur GIBOIN, Conducteur des Ponts-et-Chaussées, et les travaux seront échelonnés sur une année, soit jusqu'au procès-verbal de réception provisoire du 2 mai 1901 précédant le procès-verbal de réception définitif du 28 juillet 1902, le décompte définitif étant intervenu le 5 juin 1901.

Compte-rendu comparatif des dépenses :

Montant du détail estimatif	Frs: 25.420,80
Rabais 3 %	Frs: 762,62
Montant des travaux adjugés	Frs: 24.658,18
Montant des dépenses faites	Frs: 26.905,01
Travaux en régie (sommes à valoir)	Frs: 4.579,20
Dépenses effectuées	Frs: 4.325,59
Terrain	Frs: 2.000,00
<u>Total :</u>	
. Dépenses prévues	Frs: 31.237,38
. Dépenses effectuées	Frs: 31.230,60
. Différence <u>en moins</u>	Frs: 6,78

2°/ Tronçon Viaduc d'Anthéor / Cap Roux (ou premier lot),
sur une longueur de 4.201m,80 :

Les dossiers d'archives départementales nous précisent :

- L'affiche d'adjudication (de couleur rouge) annonce l'adjudication pour le 17 juillet 1901 relativement aux deux lots (c'est-à-dire du Viaduc d'Anthéor au Cap Roux, et du Cap Roux à la Pointe Notre-Dame), ainsi que pour d'autres travaux. L'estimation du premier lot est de Frs: 111.500,00 , celle du deuxième lot de Frs: 84.500,00.
- Le procès-verbal d'adjudication serait du 4 juin 1901 selon le procès-verbal de réception définitif (il y a, semble-t-il, une erreur car l'affiche ci-dessus fixe l'adjudication au 17 juillet 1901 ?). Les entrepreneurs retenus sont à nouveau Sauvebois mais associé à Marazzi de Cannes (annexe 3)
- Procès-verbal d'implantation (piquetage) : 17 , 19 , 20 , 21 et 22 août 1901
- Procès-verbal de réception définitive : le 11 avril 1904
- Procès-verbal de décompte définitif : des 20 juin 1903 et 15 juillet 1903 pour un montant des dépenses de Frs: 117.176,50
- Projet effectué par les agents voyers du 9 novembre 1900
- Extrait d'une délibération (non datée, ni signée) :
 - Vu le dossier projet du C.V.O. 7 dit Nouvelle Corniche
 - Vu la décision de la Commission Départementale du 16 novembre 1899 portant classement du chemin précité au rang de C.V.O. sous n° 7 et sous désignation de Nouvelle Corniche
 - Vu sa Délibération du 16 novembre 1899 (de la Commission départementale) demandant l'inscription au programme des travaux à subventionner en 1901 du projet de C.V.O. 7 entre le Viaduc d'Anthéor et le Cap Roux sur 4.201m,80
 - Vu la Délibération du Conseil Général du 19 octobre 1900 admettant la Commune au bénéfice des subventions de l'Etat pour le programme de 1901
 - Vu le projet dressé par les agents voyers le 9 novembre 1900, et la dépense prévue :

Travaux	Frs: 90.339,96
Somme à valoir	Frs: 9.660,04
T o t a l	Frs: 100.000,00
Acquisition terrain	Frs: 12.000,00
Dépense totale	Frs: 112.000,00

Compte tenu qu'on ne peut demander que Frs: 100.000,00, les Frs: 12.000,00 supplémentaires seront réglés sur le dernier tronçon, et la répartition des Frs: 100.000,00 sera faite selon le Décret du 3 juin 1880 :

- 20,45 % ou Frs: 20.450,00 à la charge de la Commune
- 34,10 % ou Frs: 34.100,00 à la charge du Département
- 45,45 % ou Frs: 45.450,00 à la charge de l'Etat

Enfin, concernant les Frs: 34.100,00 à la charge du Département, la Commune se substitue au Département pour Frs: 9.100,00 qui, avec les Frs: 20.450,00 à sa charge, seront réglés par :

- Souscription en argent du Touring-Club de France pour Frs: 8.000,00
- Emprunt en 1901 de Frs: 21.550,00

De la sorte, les travaux hors acquisition des terrains se trouvaient financés.

3°/ Tronçon du Cap Roux / Pointe Notre-Dame (ou deuxième lot)
sur une longueur de 3.536m,40 :

- Projet : mai / juin 1901
- Procès-verbal d'implantation (piquetage) :
20 , 21 , 22 , 25 , 26 , 27 novembre 1901
- Bordereau des prix d'application :
 - Journée de 10 heures de travail de manoeuvre,
tous faux frais et bénéfice compris Frs: 2,75
 - Mineur : journée de 10 heures de travail,
tous faux frais et bénéfice compris Frs: 3,85
 - Maçon murailleur ou paveur : journée de 10 heures
de travail, tous faux frais et bénéfice compris Frs: 4,40
 - Tailleur de pierre ou charpentier : journée de 10 heures
de travail, tous faux frais et bénéfice compris Frs: 5,50
 - Tombereau à 1 collier, charretier compris :
journée de 10 heures de manoeuvre,
tous faux fais et bénéfice compris Frs: 7,70
 - Tombereau à 2 colliers, charretier compris,
tous faux frais et bénéfice compris Frs: 13,20
 - Tomberau à 3 colliers, charretier compris,
tous faux frais et bénéfice compris Frs: 17,60

- Les entrepreneurs sont les mêmes : Sauvebois et Marazzi (annexe 8)
- Décompte des travaux en date du 2 juillet 1903 :

- Dépenses	Frs : 94.814,88
- Rabais 1%	<u>Frs : 948,15</u>
- Total des dépenses	Frs: 93.866,73, donc excédentaires par rapport au coût prévisionnel

Pour ces deux tronçons d'Anthéor à la limite du Département, des difficultés financières surgirent tel que cela ressort d'un rapport de l'Ingénieur Ordinaire en date du 2 septembre 1902, lequel nous expose :

« La route pourra être livrée à la fin 1902, mais les travaux des deux lots (1^{er} et 2^{ème} lots) donnent lieu à augmentation :

1^{er} lot :

montant de l'estimation	Frs: 111.500,00
suppléments	Frs: 15.644,18
à déduire (somme à valoir)	<u>Frs: 1.644,18</u>
Reste à couvrir,	
par un crédit supplémentaire	Frs: 14.000,00

2^{ème} lot :

montant de l'estimation	Frs: 84.500,00
suppléments	Frs: 15.987,85
à déduire (somme à valoir)	Frs: 1.987,85
Reste à couvrir,	
par un crédit supplémentaire	Frs: 14.000,00

Soit en tout une somme de Frs: 28.000,00 à couvrir, rabais de 1% de l'entreprise non déduit.»

Pour expliquer les dépassements de prix, l'Ingénieur précise ensuite :

« Parti d'une simple piste cyclable à Frs: 5,00 le mètre courant, le projet de la Corniche de Saint-Raphaël à Cannes, ou Route du Touring-Club de France, est devenu ensuite un chemin à section réduite de 3m,50 de largeur, bientôt abandonné à la discussion pour une largeur minima de cinq mètres; puis, enfin, pour une belle voie à déclivité inférieure à 45 mm par mètre, à courbes douces, dont le classement comme route nationale demandé par les Conseils généraux

du Var et des Alpes Maritimes est à l'instruction par le Service des Ponts-et-Chaussées ».

Puis, il continue :

« Nous ferons remarquer que les ressources créées pour l'exécution des deux lots en question s'élevant à Frs: 215.000,00 comprennent :

- valeur des terrains cédés gratuitement	Frs: 12.960,00
- ressources en argent programmées:	
. pour travaux : Frs: 196.000,00	
. pour terrain : Frs: 6.040,00	
Soit :	Frs: 202.040,00
- Dépenses :	
- résultant des estimations (rabais 1% non déduit):	
1er lot	Frs: 111.500,00
2ème lot	Frs: 84.500,00
- crédit supplémentaire demandé	Frs: 28.000,00
- acquisition terrains	<u>Frs: 5.200,00</u>
soit total	Frs: 229.200,00

Les dépenses à faire pour achat terrain estimées à Frs: 6.040,00 laissent un excédent disponible de Frs: 840,00 qui réduit de Frs: 28.000,00 à Frs: 27.160,00 les ressources supplémentaires à créer et à partager entre:

- l'Etat, pour 45,45 %	Frs: 12.344,22
et	
- le Département du Var, la Commune de St-Raphaël et le Touring-Club de France, pour 54,55 %	Frs: 14.815,78

Sur ces 54,55 % nous possédons déjà :

- du Touring-Club de France	Frs: 1.500,00
- de Monsieur Gaupillat	Frs: 1.800,00

Il reste donc à couvrir Frs: 11.515,78 par la Commune et le Touring-Club de France et l'ingénieur demande que l'Etat prenne en charge les Frs: 12.344,22. »

Ces calculs quelque peu touffus quant à l'introduction de la valeur des terrains cédés gratuitement ou réglés (la somme de Frs: 12.960,00 réglant peut-être avec les frais celle de Frs: 12.000,00 prévue au premier lot et différée au second lot, page 7 ci-dessus ?) font apparaître un dépassement de Frs: 27.160,00 sur un total initial de (Frs: 111.500 + 84.500) Frs: 196.000,00, soit 13,8% en sus.

Après toutes ces difficultés de financement des dépassements de travaux et la réception définitive du 11 avril 1904, la route sera enfin classée "Route Nationale n° 7" le 18 avril 1904 ainsi qu'expliqué ci-dessus.

REFERENCES

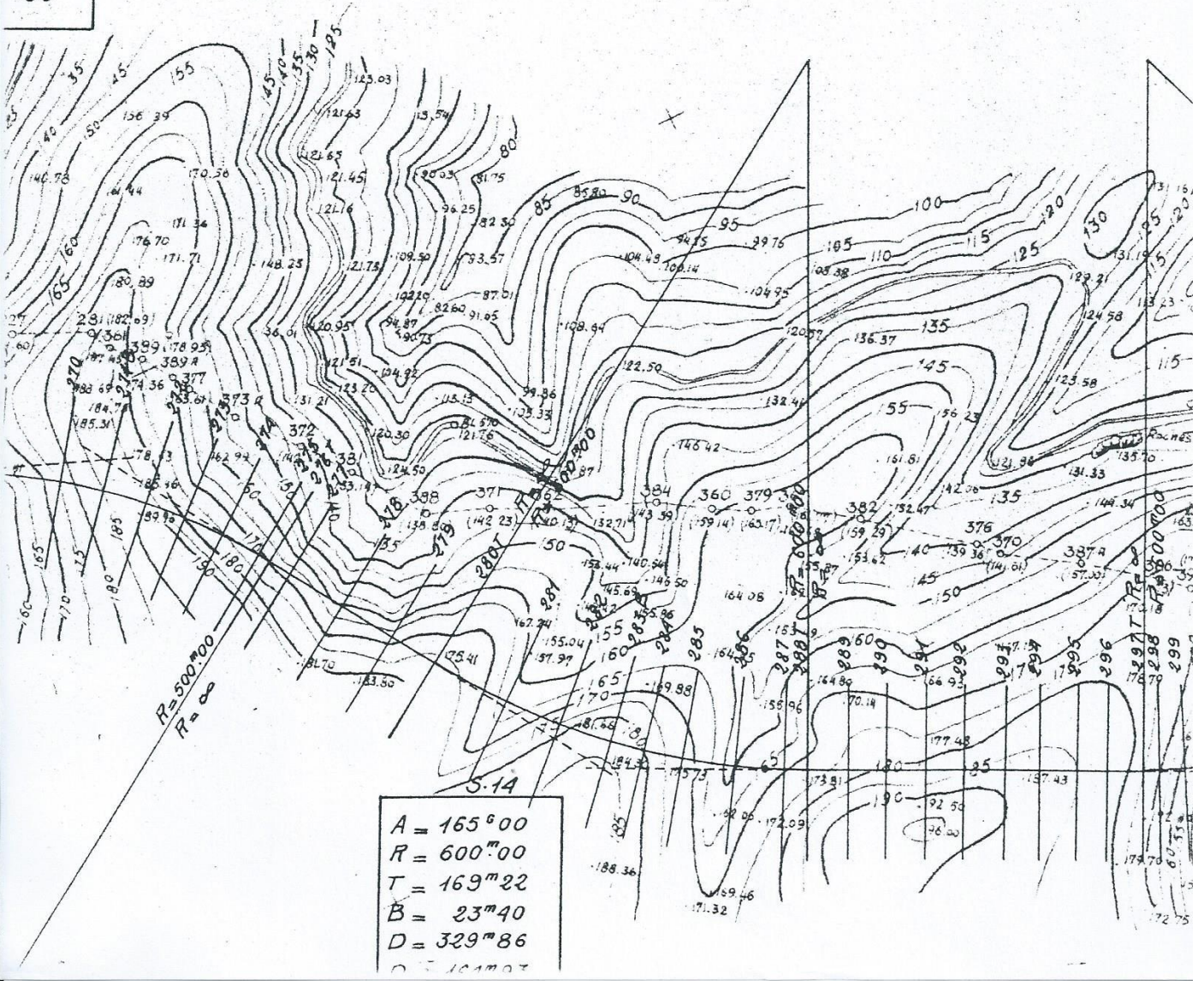
- (1) R. CHEVALIER, *Les Voies Romaines*, Paris, Editions Picard, 1997
- (2) P. CLEMENT et A. PEYRE, *La Voie Domitienne*, Montpellier, Les Presses du Languedoc, 1992
- (3) Archives départementales du Var, n° 2S 4 et 5 et 2S 120 à 135
- (4) Archives municipales de Saint-Raphaël, Réf. 10.O.1.6 et 10.O.2.5).

146.000

146.500
958.000

13

- 7^m00
- 7^m00
- 7^m46
- 5^m73
- 1^m16
- 1^m08

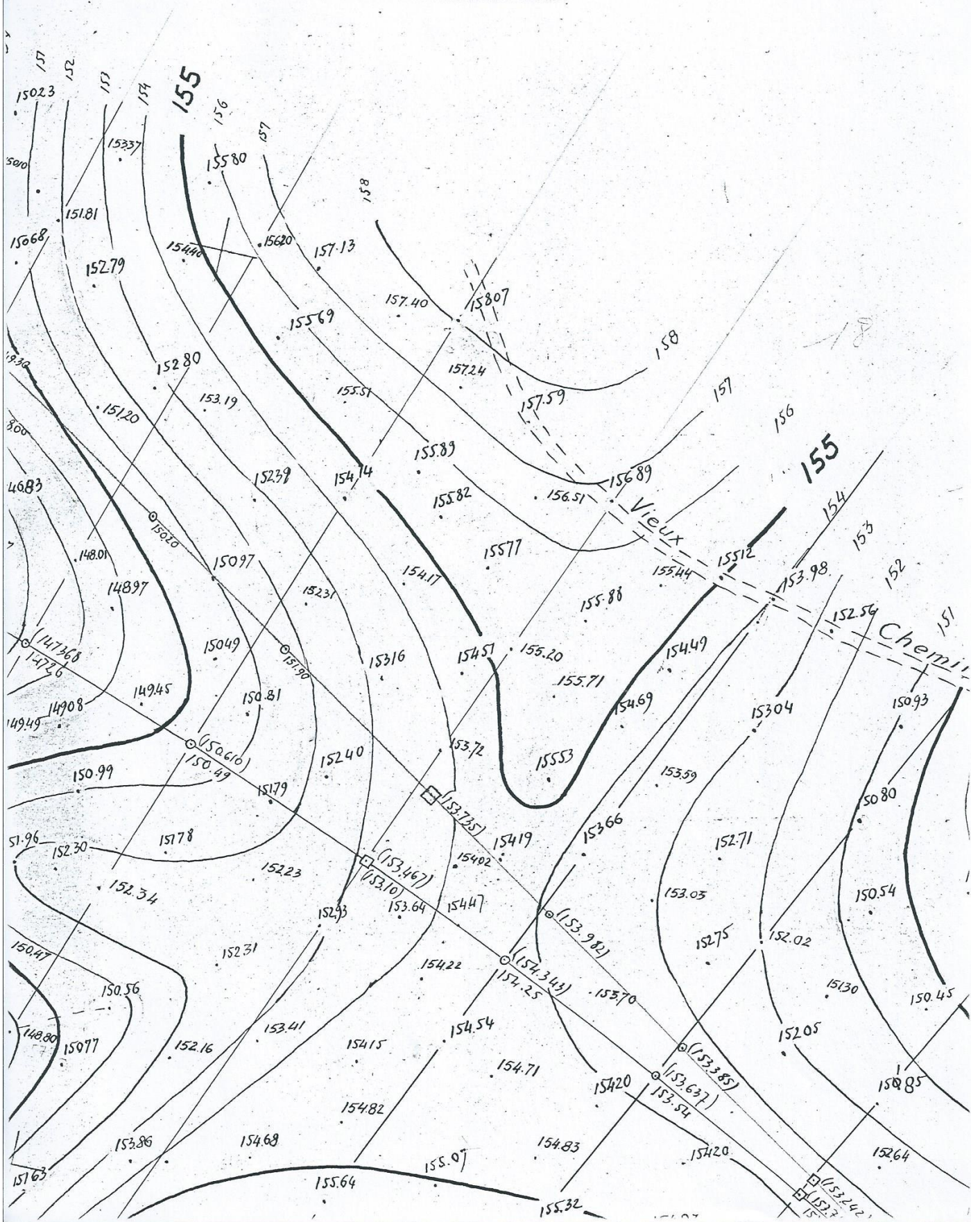


R=500^m00
R=∞

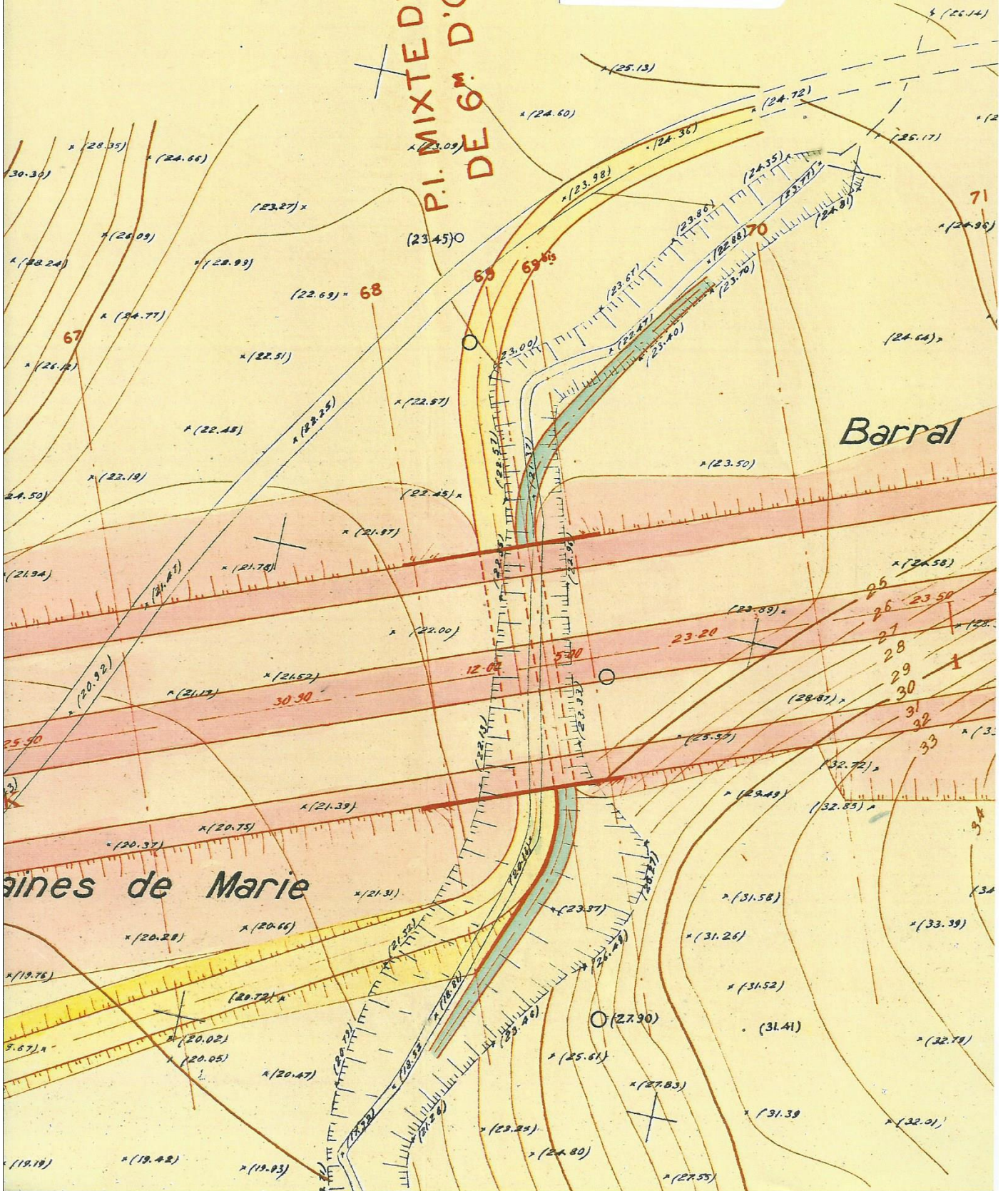
5-14

A = 165^m00
 R = 600^m00
 T = 169^m22
 B = 23^m40
 D = 329^m86
 C = 101^m07

PLAN MINUTE DETAILLE
DU LEVER AVANT DESSIN
AU 1/500



P.I. MIXTE DROIT EN B.A.
DE 6^m D'OUVERTURE



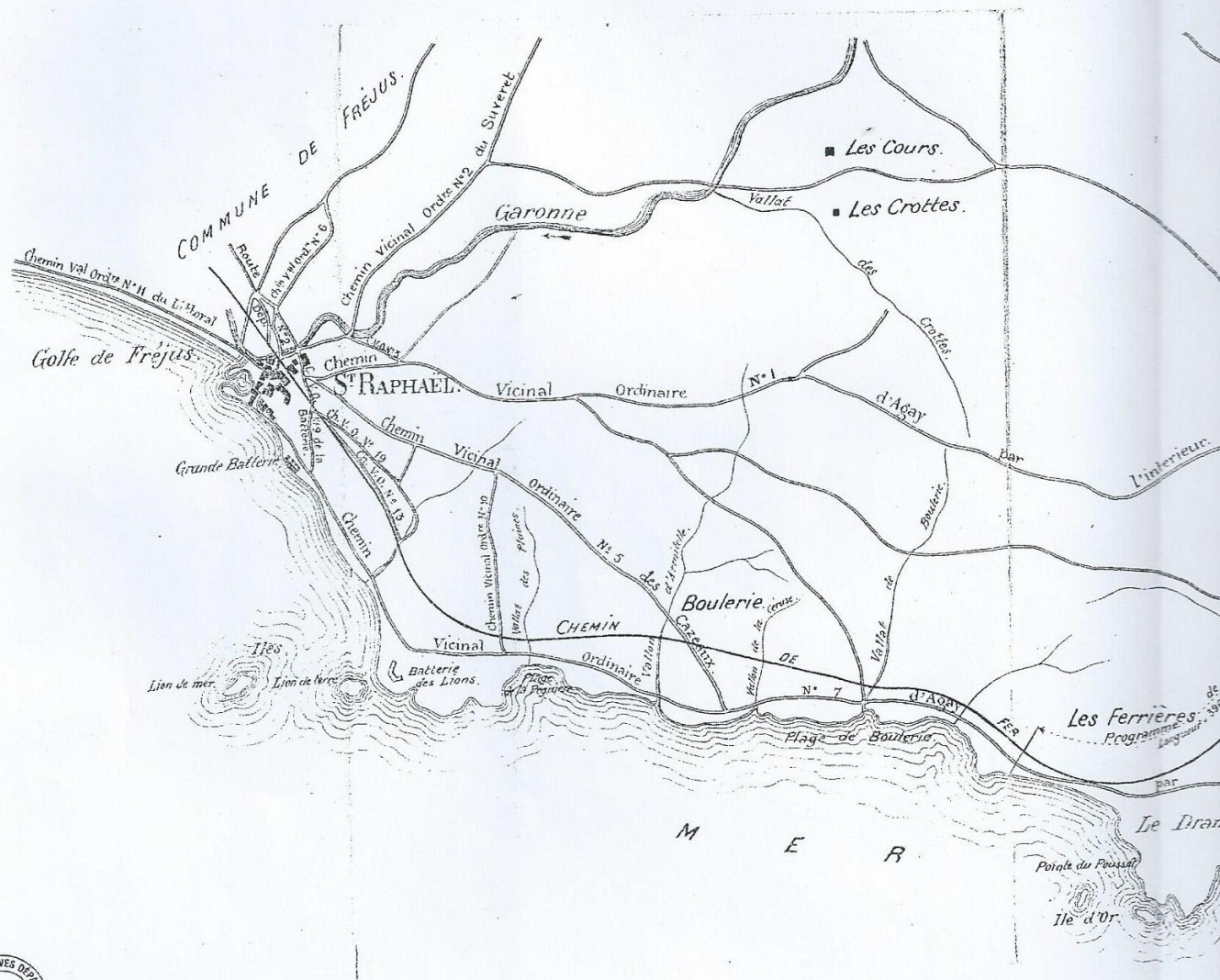
LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ DE
L'AUTOROUTE « ESTEREL - CÔTE D'AZUR »

prient Monsieur PRADEAU

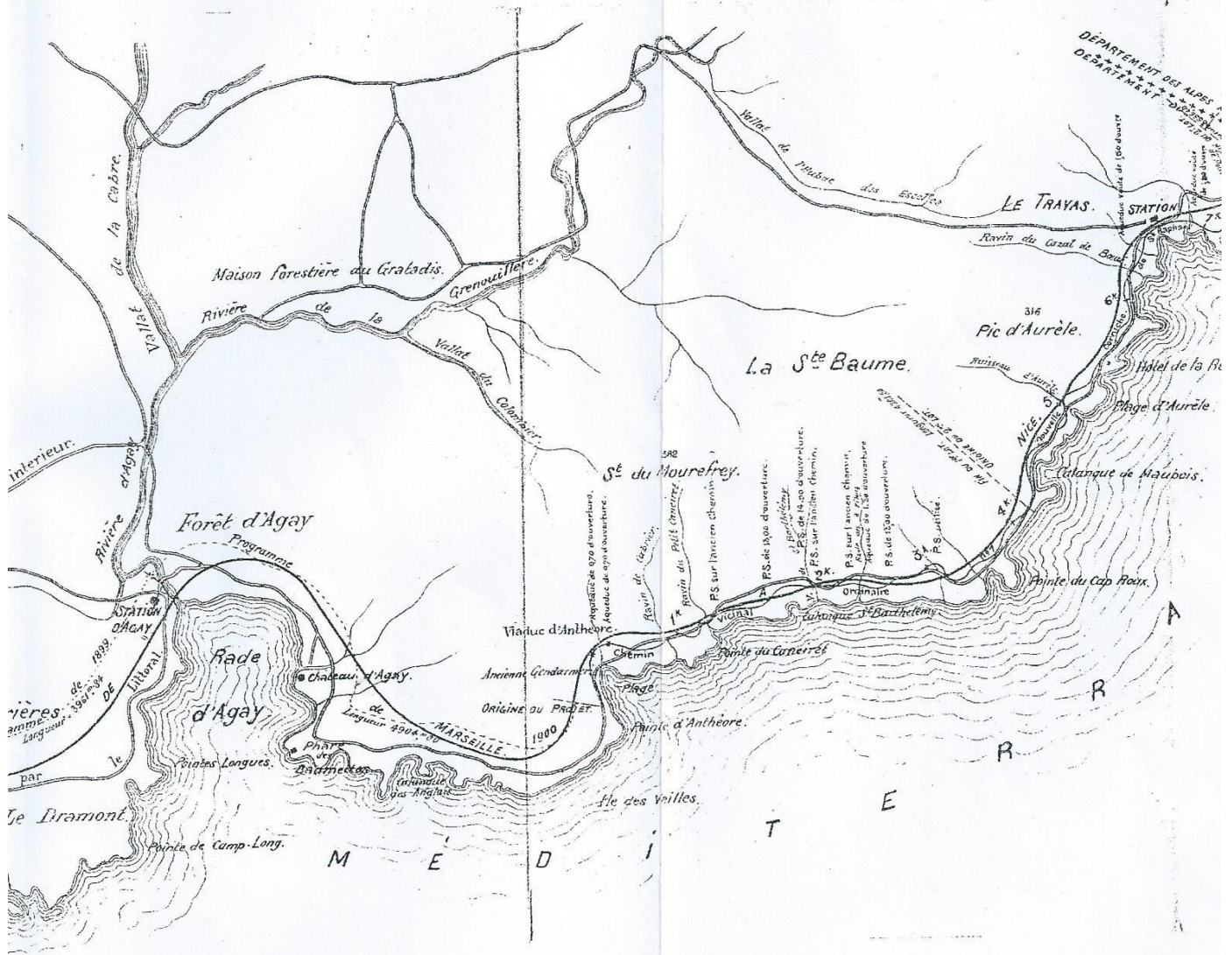
de leur faire l'honneur d'assister à l'inauguration, par Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, de l'autoroute « Esterel-Côte d'Azur », qui aura lieu le 22 Juillet 1961, à 10 heures, à l'entrée de l'autoroute à Puget-sur-Argens.

VILLA « LES AMPHORES »
RUE JEAN-AICARD - FRÉJUS





ANNEXE 4
PROGRAMMES ANNUELS
DANS LE VAR



CORNICHE DE L'ESTEREL
CLASSEMENT R.N. 7
DANS LE VAR

Service Ordinaire — Routes Nationales.
Corniche de l'Esterel
Route du Touring-Club de France.
Projet de classement
d'une Route Nationale,
entre Fréjus (var) et La Seyne-sur-Mer (var)

PLAN Général.

Tracé par le Conducteur subdivisionnaire soussigné,

A ... le 10 1902

Signé
L'Ingénieur ordinaire soussigné.

A Fréjus, le 24 septembre 1902

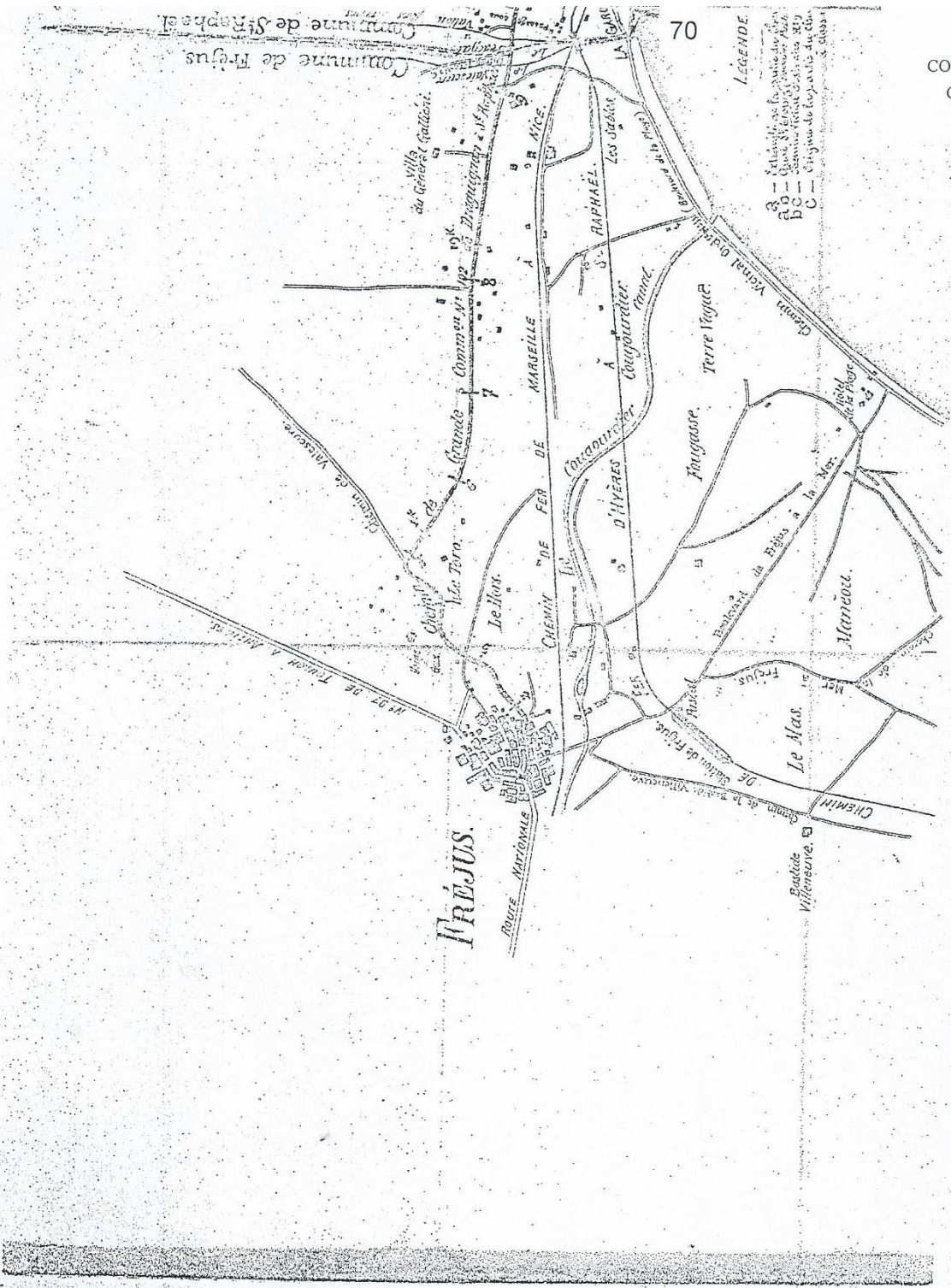
Alfred M...

Présenté par l'Ingénieur en chef soussigné.

A Fréjus, le 24 septembre 1902

Alfred M...

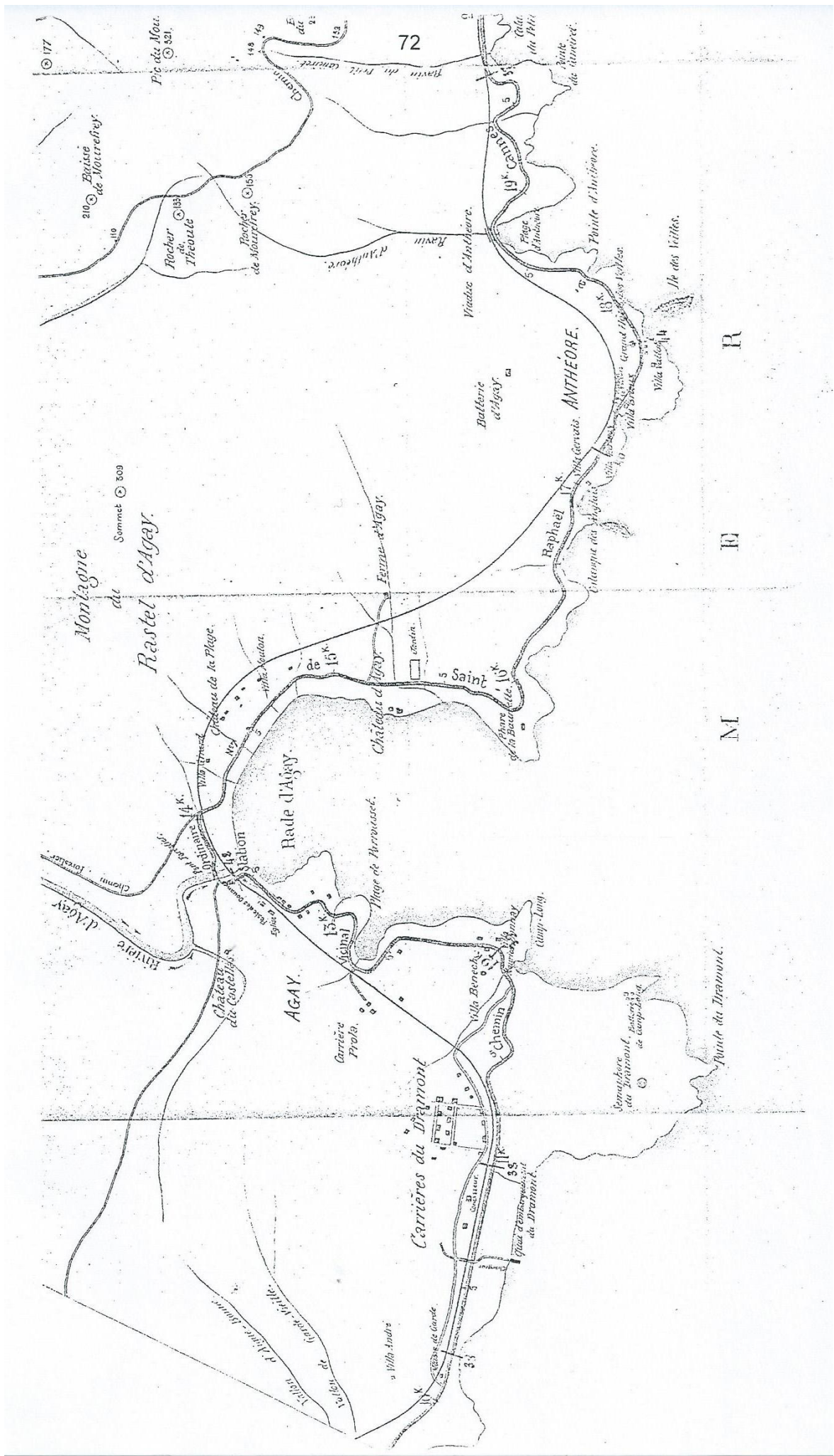
Échelle: 1/50 000





Commune de Fréjus
Commune de St-Raphael

LEGENDE
 Chemin V.O. N° 1
 Chemin V.O. N° 2
 Chemin V.O. N° 3
 Chemin V.O. N° 4
 Chemin V.O. N° 5
 Chemin V.O. N° 6
 Chemin V.O. N° 7
 Chemin V.O. N° 8
 Chemin V.O. N° 9
 Chemin V.O. N° 10
 Chemin V.O. N° 11
 Chemin V.O. N° 12
 Chemin V.O. N° 13
 Chemin V.O. N° 14
 Chemin V.O. N° 15
 Chemin V.O. N° 16
 Chemin V.O. N° 17
 Chemin V.O. N° 18
 Chemin V.O. N° 19
 Chemin V.O. N° 20
 Chemin V.O. N° 21
 Chemin V.O. N° 22
 Chemin V.O. N° 23
 Chemin V.O. N° 24
 Chemin V.O. N° 25
 Chemin V.O. N° 26
 Chemin V.O. N° 27
 Chemin V.O. N° 28
 Chemin V.O. N° 29
 Chemin V.O. N° 30
 Chemin V.O. N° 31
 Chemin V.O. N° 32
 Chemin V.O. N° 33
 Chemin V.O. N° 34
 Chemin V.O. N° 35
 Chemin V.O. N° 36
 Chemin V.O. N° 37
 Chemin V.O. N° 38
 Chemin V.O. N° 39
 Chemin V.O. N° 40
 Chemin V.O. N° 41
 Chemin V.O. N° 42
 Chemin V.O. N° 43
 Chemin V.O. N° 44
 Chemin V.O. N° 45
 Chemin V.O. N° 46
 Chemin V.O. N° 47
 Chemin V.O. N° 48
 Chemin V.O. N° 49
 Chemin V.O. N° 50
 Chemin V.O. N° 51
 Chemin V.O. N° 52
 Chemin V.O. N° 53
 Chemin V.O. N° 54
 Chemin V.O. N° 55
 Chemin V.O. N° 56
 Chemin V.O. N° 57
 Chemin V.O. N° 58
 Chemin V.O. N° 59
 Chemin V.O. N° 60
 Chemin V.O. N° 61
 Chemin V.O. N° 62
 Chemin V.O. N° 63
 Chemin V.O. N° 64
 Chemin V.O. N° 65
 Chemin V.O. N° 66
 Chemin V.O. N° 67
 Chemin V.O. N° 68
 Chemin V.O. N° 69
 Chemin V.O. N° 70
 Chemin V.O. N° 71
 Chemin V.O. N° 72
 Chemin V.O. N° 73
 Chemin V.O. N° 74
 Chemin V.O. N° 75
 Chemin V.O. N° 76
 Chemin V.O. N° 77
 Chemin V.O. N° 78
 Chemin V.O. N° 79
 Chemin V.O. N° 80
 Chemin V.O. N° 81
 Chemin V.O. N° 82
 Chemin V.O. N° 83
 Chemin V.O. N° 84
 Chemin V.O. N° 85
 Chemin V.O. N° 86
 Chemin V.O. N° 87
 Chemin V.O. N° 88
 Chemin V.O. N° 89
 Chemin V.O. N° 90
 Chemin V.O. N° 91
 Chemin V.O. N° 92
 Chemin V.O. N° 93
 Chemin V.O. N° 94
 Chemin V.O. N° 95
 Chemin V.O. N° 96
 Chemin V.O. N° 97
 Chemin V.O. N° 98
 Chemin V.O. N° 99
 Chemin V.O. N° 100



177

210 *Baie de Moutrey*

521 *Pic des Mous*

148 149

153

92

72

149

153

153

153

153

153

153

153

153

153

153

Montagne

Sommet 309

Rastel d'Agay

Château de la Plage

Villa Newton

de 15

Château d'Agay

Ferme d'Agay

de 10

phare de la Baie de

Raphael

Village de Agay

grande chapelle des Vieilles

Villa Robert

Villa Robert

14

Envie d'Agay

Château de la Plage

Station

Rade d'Agay

Château de la Plage

AGAY

Carrière Prois

Signal

Plage de Arrucassé

Villa Benoch

Chemin de la Plage

Camp Long

Carrière du Dramont

Carrière du Dramont

Carrière du Dramont

Carrière du Dramont

Carrière du Dramont

Carrière du Dramont

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

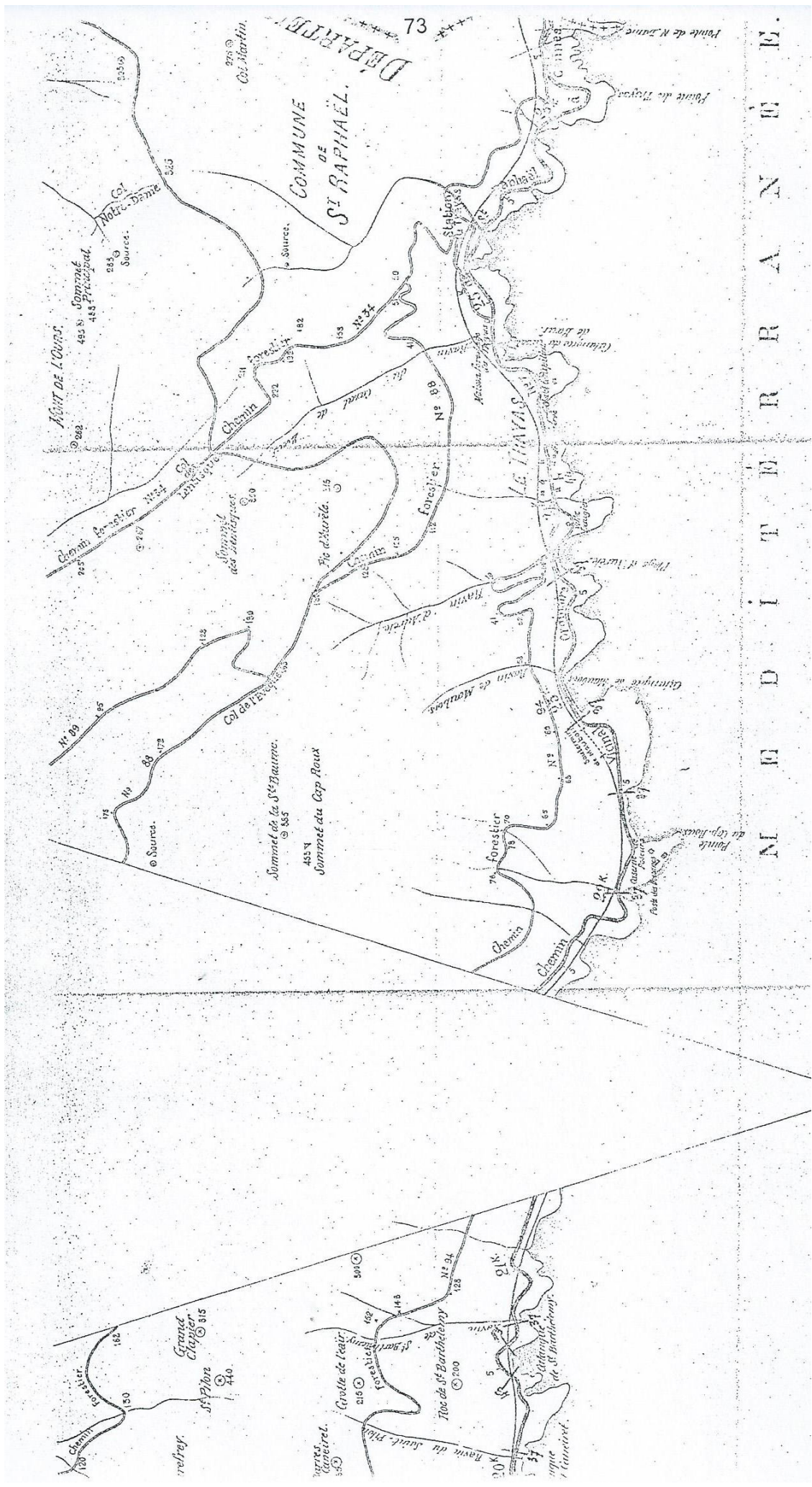
Château de la Plage

Château de la Plage

Château de la Plage

M I E R

Pointe du Dramont



N I E D I T E R R A N E E.

Service Dominiand.
Routes Nationales.

Corniche de l'Estérel
ou Route du Tour du Cap de France

Projet de classement
d'une route nationale (ancien 74) et de la
Dapoule (N. 103 bis), par St Raphaël, La Seyne,
Le Cayrol et St Pierre.

PLAN général

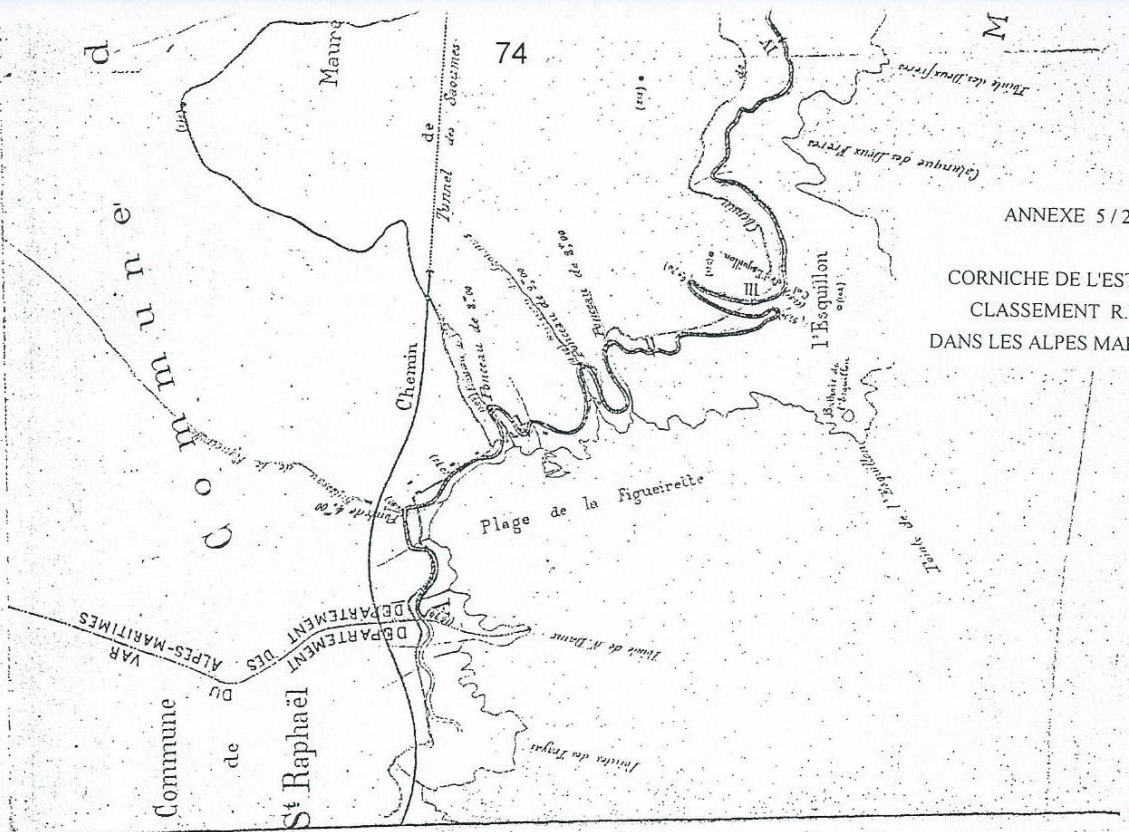
Dressé par l'ingénieur-architecte sousigné.

A. Frada le 24 août 1902

Véridé et présenté par l'ingénieur en chef sousigné.

A. Frada le 18 1899

Autob de 1/20000 pour mètres (1:20000)



ANNEXE 5/2

CORNICHE DE L'ESTEREL
CLASSEMENT R.N. 7
DANS LES ALPES MARITIMES

PONTS ET CHAUSSEES

DÉPARTEMENT
des Alpes-Maritimes

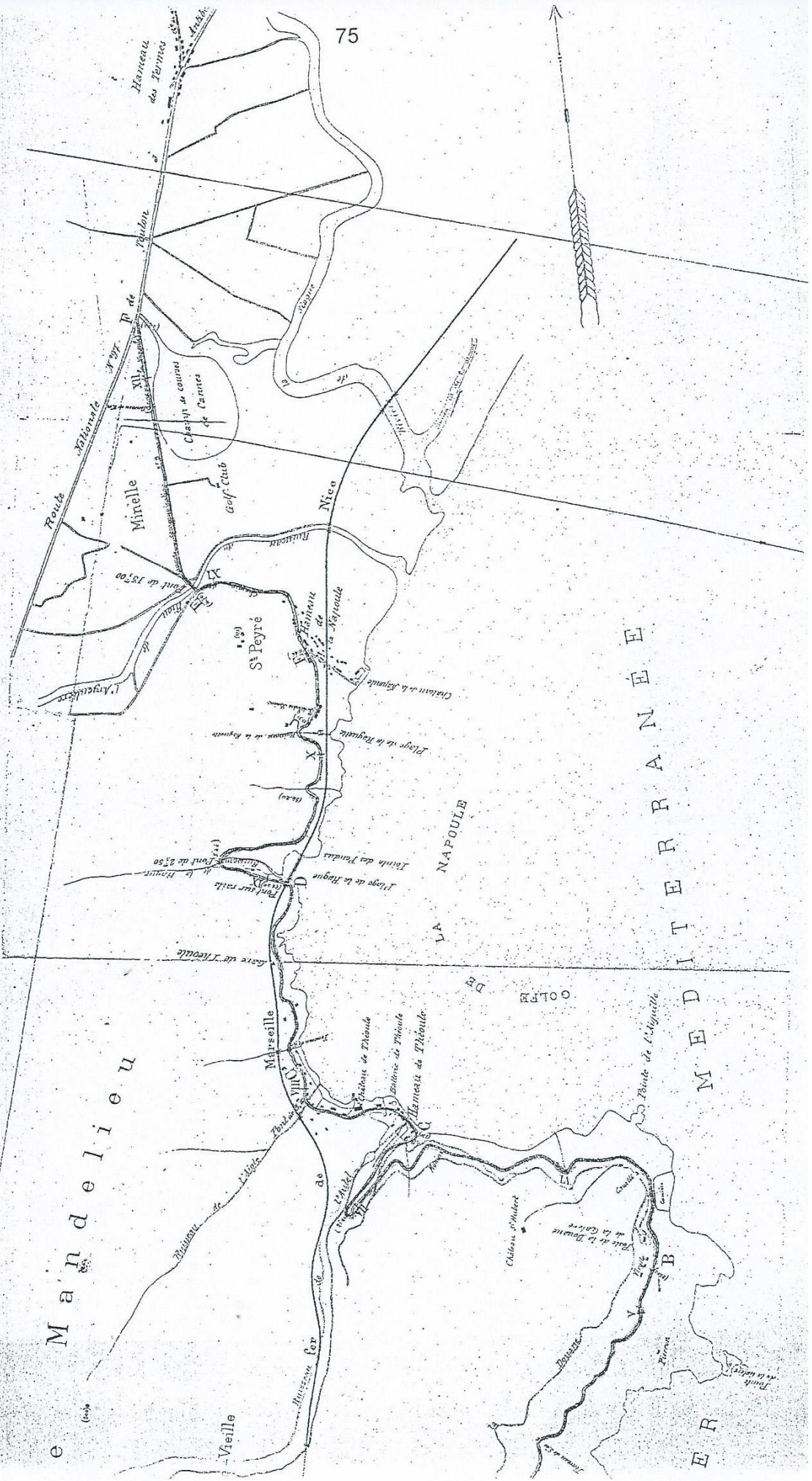
ARRONDISSEMENT
de St-Raphaël

SIGNATURES :

M. Frada
Ingénieur-architecte

M. Frada
Ingénieur en chef





Mandelieu

Vieille

Marseille

St Peyré

Nico

GOLFE DE GÊNES

MER MEDITERRANÉE

PONTS ET CHAUSSÉES

Travaux Communaux

R. N. 7
TRAVERSEE DE SAINT-RAPHAEL

DÉPARTEMENT DU VAR

Commune de Saint-Raphaël

ARRONDISSEMENT

Nord-Est
DE DRAGUIGNAN

SUBDIVISION

de Tréjus

Construction d'un radier maçonné à
l'embouchure de la Garonne.

1^{er} Lon

SIGNATAIRES :

PLAN général

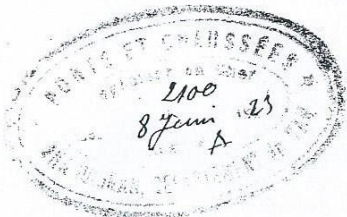
M. ~~Conducteur subdivisionnaire~~

M. M. Vidal
Ingénieur ordinaire

M. Giboin
Ingénieur en chef

~~Dressé par le Conducteur subdivisionnaire soussigné.~~

~~A _____, le _____ 19__~~



Dressé
~~Vu et vérifié~~ par l'Ingénieur ordinaire soussigné.

A Draguignan, le 7 Juin 1923

Présenté par l'Ingénieur en chef soussigné.

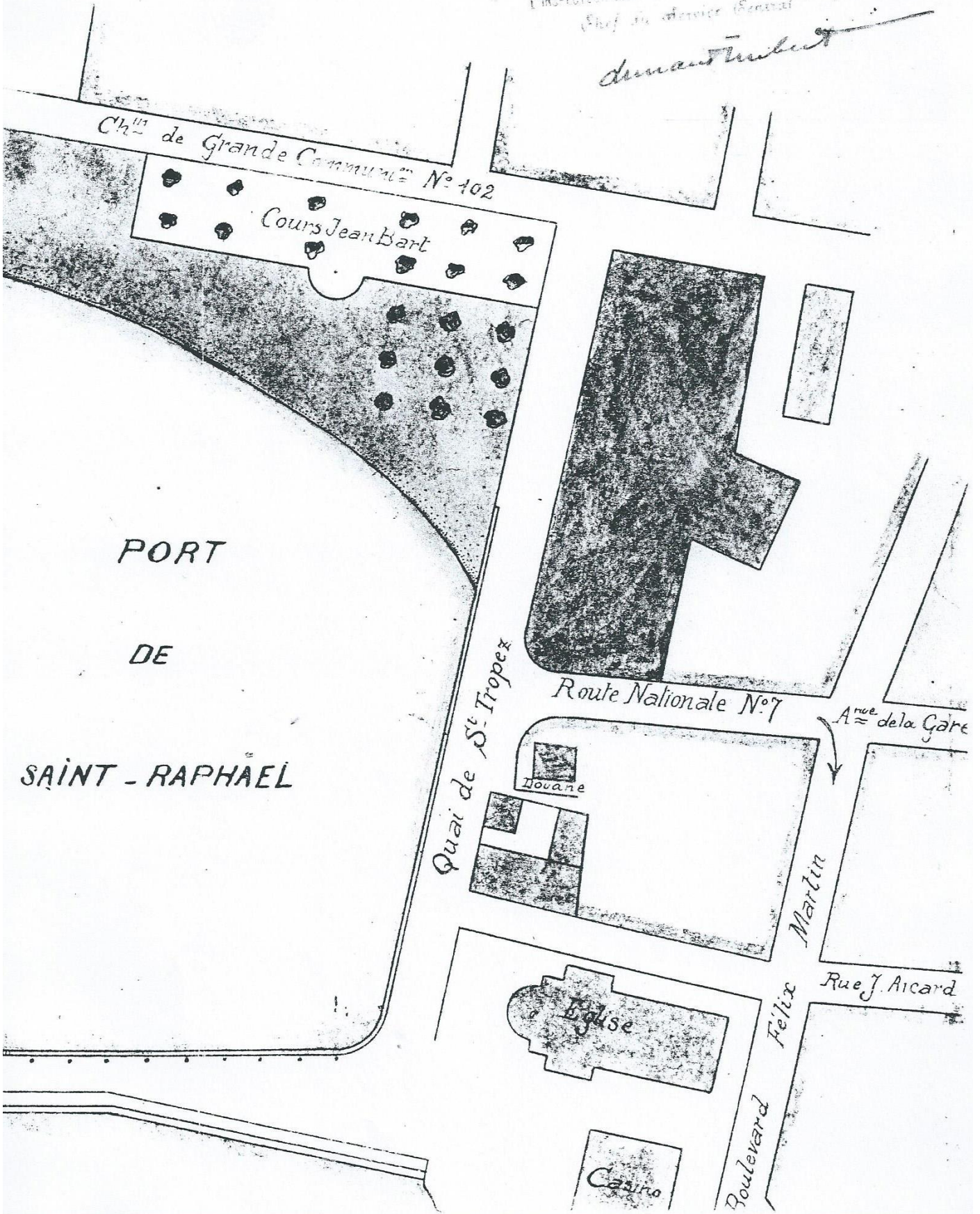
A Draguignan, le 8 Juin 1923

Paris, le 22 June 1923

Pour le Ministre de l'Intérieur
et par Délégation

L'INSPECTEUR GÉNÉRAL DES SERVICES ADMINISTRATIFS
Chef du Service Général

demander



Département
du VAR

Arrondissement
du Nord-Est

78

10-0.
Travaux Commu

ANNEXE 7

R. N. 7

TRAVERSEE DE SAINT-RAPHAEL

Commune de S^t Raphaël

Elargissement de la terrasse du bord de mer
entre le kiosque de la musique et l'enracine
ment du Môle-Est du Port -

Demande de Concession
à charge d'endiguement

La commune de S^t Raphaël, pétitionnaire

Plan

Echelle de 0,002 p.m.

Dressé par l'Ingénieur ordinaire soussigné,
Draguignan, le 31 Août 1932
-signé: Vidal

VILLE DE SA

Echel

