

LES TRAVERSÉES ROUTIÈRES DE L'ESTÉREL

PROJETS ET RÉALITÉS

3^e partie¹ : le XVIII^e siècle (suite et fin)

par Bernard PRADEAU

Chapitre IV : REMONTÉE DU FRANCHISSEMENT DU RAVIN DE L'ESTÉREL

Le franchissement du ravin de l'Estérel, situé actuellement à 500 mètres environ après l'auberge restaurant de l'Estérel en allant vers Mandelieu, n'a pas toujours été chose aisée.

En effet l'examen des lieux fait apparaître au moins deux franchissements que nous appellerons ci-dessous "l'ancien pont" et "le nouveau pont". Ces deux ouvrages et les deux routes qui y mènent sont clairement figurés sur la *carte des frontières dite de 1778* mais dont les levés pour ce secteur furent exécutés entre 1764 et 1769 (figure 1). Examinons ces deux routes.

1. Ancien pont et accès.

Ce vieux pont qui existe toujours n'est pas représenté sur la *carte de Cassini* (de 1778 pour notre secteur) mais nous savons que cette dernière n'est à utiliser qu'avec prudence.

Le 29 avril 1998 nous avons rendu visite à M^{me} Glück née Jourdan et à M^{me} Hélène Glück sa fille qui demeurent sur place et qui avaient attiré notre attention sur l'état de ce vieux pont. Nous reproduisons un extrait de la relation de cette visite :

« En descendant la N 7, direction Cannes, sur la gauche et à peut-être 100 mètres de l'auberge, existe un petit portail d'environ deux à trois mètres de large, qui permet d'accéder à une sorte de chemin descendant qui, nous dit M^{me} Glück, est l'ancienne Voie Aurélienne, ou plus exactement ce qu'ils ont toujours appelé le chemin romain ou route romaine. Ce chemin aboutit à un virage d'un plus large chemin qui n'est autre que l'ancien chemin d'exploitation d'une mine de spath située plus loin vers le nord. Ce nouveau chemin, parcouru sur environ 100 mètres, toujours en descendant, tourne à gauche en lacet et un peu plus bas, 100 mètres encore, il laisse à sa droite les vestiges d'un autre chemin qui, lui, à environ 50 mètres, aboutit à un vieux pont qu'elle a toujours appelé le "pont romain", ainsi que « *le disaient les anciens* ».

¹ Voir aussi *Bulletin de la Société d'histoire de Fréjus et de sa région*, n° 1, 2 et 3.

Ce pont dit romain est très endommagé, une partie de la voûte s'est effondrée. Des photos en sont prises sous divers angles (annexes 2 et 3). La largeur du passage sur le dessus est de l'ordre de 1, 20 m. Nous le franchissons, un par un, puis nous descendons dans le lit du ruisseau dénommé vallon de l'Estérel. Nous sommes intrigués par un grand pan de mur existant à quelques mètres en aval du pont et à droite. Le passage sous la voûte nous dévoile coté Cannes une énorme fissure horizontale sur toute la largeur de la voûte, il en est de même coté Fréjus, ce qui permet d'augurer de la fin **très prochaine** de l'ouvrage, si des mesures de conservation ne sont pas prises **très, très rapidement**. Sous ce pont et aux abords immédiats le ruisseau présente un véritable chaos de rochers et de pans de murs écroulés, murs latéraux et partie de voûte.

L'ouvrage tel quel ne semble pas être de facture romaine, peut-être XVII^e siècle ou avant. Il a été abandonné suite à la modification routière qui, développant le linéaire routier vers le sud, franchit le vallon de l'Estérel plus en amont, à 200 mètres environ par un nouvel ouvrage d'art (voir ci-après). Toutefois une remarque s'impose : les fondations, notamment les fondations ouest (coté Fréjus) qui, en seulement trois blocs horizontaux, soutiennent la maçonnerie située au-dessus et formant l'ouvrage. Le bloc aval a une largeur de l'ordre du mètre, et sans pour autant que cela soit une règle générale, tant pour les Romains que pour les bâtisseurs du Moyen Age, voire même plus tard, il est connu que dans de nombreux cas les bases d'édifices romains sont constituées d'énormes blocs cyclopéens. Alors fondations anciennes ou réemploi de matériaux anciens ? » (Annexes 4 et 5).

Si l'on observe la pente naturelle du terrain qui permet d'accéder au pont, on s'aperçoit que cette descente est beaucoup trop abrupte pour permettre à des charrois de s'engager sans danger, et pour atténuer cette pente il avait déjà été procédé à une modification sur la droite en descendant, afin de développer le linéaire de la route pour la même différence de niveau, ce qui réduisait la pente moyenne. En effet, après une visite des lieux en octobre 1714, le devis descriptif et estimatif établi par Vallon le 8 mai 1716 est ainsi rédigé :

« Terroir de Lesterel : ... Depuis le commencement du terroir de lesterel jusqu'au bout d'iceluy on fera les mêmes réparations aud. chemin de la forme et qualité que celles du terroir de freius, dans led. bois la qualité des réparations est la même chose, les pavés vieux seront réparés et même il en sera fait de nouveau environ cinquante cannes longueur [environ 100 mètres] en diferents endroits ou les eaux sont plus rapides dans le chemin et notamment sur le bout de la descente près le pont à l'endroit ou l'on a fait le chemin sir la droite de l'ancien pour adoucir la descente² ».

Cette modification « à droite de l'ancien » existait donc déjà à la date du 8 mai 1716, et le chemin ancien aboutissait donc au vieux pont, ce qui laisse à penser

² Archives départementales des Alpes-Maritimes, C 81

que ce pont remonte au moins au début du XVII^e siècle, voire avant. Notons le sens du parcours du devis, à savoir du Luc vers Antibes ; et au delà de ce vieux pont nous entrons dans le “terroir de Saint-Jean” : « *Depuis led. premier pont jusque au second qui est dans le vallon de St Jean...* ». Ces travaux ont été exécutés avant le 4 juillet 1718, date de la réception par un deuxième procès-verbal de visite et certificat de conformité, délivré par “le Cadet de lesterel”, où il est précisé les mêmes éléments que ci-dessus.

Dans le domaine Saint-Jean des travaux ont aussi été réalisés, et réceptionnés par un premier procès-verbal, également du 4 juillet 1718, par le même “Cadet de lesterel” pour le compte d’Honoré Savournin, adjudicataire des travaux le 24 juin 1716³.

Sur l’annexe 1 on remarque très nettement la boucle de la route juste avant le premier pont, située à droite en descendant.

Mais ces palliatifs furent insuffisants et dès 1744 une modification complète intervenait.

Nouveau pont sur l’Estérel. Devis du 6 juin 1744.

Le 6 juin 1744, le “sieur Vallon ingénieur du pays” établissait un devis concernant « *le chemin du bois de lesterel commençant au Pont de Siagne, finissant à Fréjus, sans y comprendre la chaussée neuve de la Napoule, St Jean, Lesterel et Frejus* ».

L’article n° 5 du devis est ainsi rédigé⁴ :

Le pont de lesterel sera établi a plus de quarante cannes [80 m] au dessus de l’ancien pour éviter la descente et la montée. On y arrivera en cotoyant la montagne a gauche depuis la monticule en veüe dud. ancien pont. Ensuite après avoir passé le nouveau pont on fera un grand tournant dans le domaine de m^r de lesterel pour venir rejoindre le vieux chemin à distance égale du cabaret et du vieux pont. Le nouveau chemin sera fait comme au second article en observant la pente égale tant que faire se pourra et de faire en maçonnerie les murs de soutènement lorsqu’ils auront plus de dix pans [2, 5 m] hauteur. Le nouveau pont aura deux cannes [4 m] diamètre. Les simonces de taille, quatre cannes [8 m] d’une simonce à l’autre. les piedroits six pans epais^s, montés de façon que le passage du pont suive la pente egale du chemin. Le reste dud. pont comme celui de s^t jean.

Ce devis s’élève à la somme de 28 000 livres. Par acte du 21 février 1746 le sieur Honoré Reynaud était chargé des travaux pour son prixfait de 27940 livres et en février 1751 le s^r Bérard d’Aix en qualité de procureur d’Honoré Reynaud de Brignoles requiert vouloir effectuer la visite des lieux, attendu que « *ledit Reynaud a entièrement achevé ladite réparation* » du chemin « *commençant au pont de Siagne finissant à Fréjus* ».

³ Voir *Bulletin de la Société d’histoire de Fréjus et de sa région*, n° 3, p. 70

⁴ Archives départementales du Var, C 133

Le nouveau pont a donc été construit entre le 21 février 1746 et février 1751, et le chemin modifié en conséquence entre les mêmes dates, le tout tel que figuré sur la carte des frontières (annexe 1) qui, établie environ 15 ans plus tard, fait bien apparaître l'ancienne route avec le vieux pont et la nouvelle avec le nouveau pont.

Chapitre V : ARRIVÉE À MANDELIEU / LA NAPOULE

Les archives départementales des Alpes-Maritimes font apparaître trois phases de travaux concernant directement ou indirectement la grande route royale de l'Estérel et ce pour le tronçon pont Saint-Jean (limite départementale actuelle) – Mandelieu la Napoule (en grande partie sur l'ancien territoire de Fréjus) :

1^{ère} phase : 1716-1722. Elle concerne directement la grande route royale.

Deux pièces dans la liasse C 81 : l'une du 8 mai 1716 intitulée "Report de devis" qui en fait est le devis descriptif et estimatif de l'entretien de la route royale entre le Luc et Antibes, pièce analysée dans la troisième partie³ de cette étude : *L'affaire Savournin* ; l'autre est un certificat de travaux délivré par les consuls de Cannes à Honoré Savournin le 22 décembre 1722 et qui concerne des travaux situés vers Cannes et Antibes, donc sans intérêt pour nous.

2^e phase : 1767-1790. Elle concerne plus particulièrement le chemin de Grasse à la jonction avec la grande route royale (Mandelieu le Terme).

14 pièces dans les liasses C 81 à C 89. Ces pièces, s'échelonnant du 14 mars 1767 au 1^{er} mai 1790, font apparaître pour certaines une liaison ou des précisions relatives à la grande route royale objet de notre étude, à savoir :

- 1772 (vérifié le 10 octobre 1776). Il s'agit d'une pièce intitulée "Notes particulières sur le chemin à construire de seconde classe de Grasse à Fréjus". Il y est précisé « ... *le pont passé* [sur la Siagne entre Pégomas et Mandelieu] *nous traverserons les terres de Ribes et de Mandelieu d'où l'on rejoint le chemin de la poste près de Minel* ». Ce détail a son importance car la poste se situe précisément à Minelle sur la nouvelle route royale (carte de Cassini, annexe 6). Cette route était donc déjà construite en 1772.
- 25 novembre 1777 : "Devis du chemin depuis la levée de Pegoumas jusques au grand chemin de Fréjus", estimé à la somme de 16 715 livres. Cet acte est très important car il permet de confirmer le passage de la grande route royale. En effet, c'est la jonction entre la route projetée venant de Grasse par Mandelieu et la grande route royale et ce sur une distance de 488 cannes [976 m] depuis Mandelieu. Actuellement il s'agit à Mandelieu le Terme du carrefour sur la RN 7 légèrement décalé vers l'est de la sortie de l'autoroute (à environ 200 mètres).

3^e phase : 1778-1789. Elle concerne la grande route royale.

8 pièces dans les liasses C 83 à C 89 s'échelonnent du 19 avril 1778 au 6 août 1789. Cet ensemble de pièces regroupées sur une bonne décade après 56 années par rapport à la première phase est symptomatique du regain de travaux effectués dans le secteur de Mandelieu Minelle et la Napoule. Ces pièces vont mettre en évidence la nouvelle route faite par la province qui permettra de passer par la poste sans avoir à faire le détour par le pont du Riou à la Napoule au pied de la Montagne Saint-Pierre. En fait ces routes vont former un triangle englobant la plaine de Minelle avec le site d'Avinionnet. Ce triangle de Minelle caractéristique sur la carte aura donc pour sommets :

- . au sud-ouest, le pont de Valoris (la rivière Valoris et le quartier de Valoris ne doivent évidemment pas être confondus avec le bourg de Vallauris situé vers Antibes).
- . au sud-est, le pont du Riou sur la rivière le Riou appelé aussi l'Argentière ou la Napoule et situé au pied de la Montagne Saint-Pierre.
- . au nord, le rond-point des golfs, point de jonction entre la route de la Napoule et la RN 7 actuelle.

Quant à ses cotés, ils seront :

- . pont de Valoris – pont du Riou, sur 1, 3 km dont la partie ouest non goudronnée d'une largeur variable de l'ordre de 5 mètres se trouve barrée au droit d'un pépiniériste juste après un blockhaus de la dernière guerre encore existant, puis ensuite par une route goudronnée qui rejoint le carrefour du pont du Riou.
- . pont du Riou – rond-point des golfs. Ce côté n'est autre que la route actuelle, c'est-à-dire l'ancienne chaussée de la Napoule.
- . rond-point des golfs – pont de Valoris. C'est l'actuelle RN 7 sur une longueur de 1, 9 km.

La route se poursuit ensuite vers l'est, passe au carrefour jonction de la route de Mandelieu le Terme à Grasse, soit à 1 km du rond-point des golfs, pour franchir ensuite la Siagne et, en laissant sur sa droite l'hermitage Saint-Cassien, se prolonger vers Cannes.

L'analyse du triangle de Minelle provient de l'examen des 8 pièces ci-dessus mentionnées. En effet :

- 19 avril 1778 (liasse C 83). "Devis des travaux d'entretien d'une partie de la route de première classe d'Aix à Antibes depuis le pont sur la rivière de Siagne jusques au murier qui est au commencement de la montée de l'Estérel". Ce titre comporte bien le sens de la route d'Aix vers Antibes ; ensuite le détail devrait conserver le même sens routier, à savoir : depuis le mûrier qui est au commencement de la montée de l'Estérel jusqu'au pont sur la Siagne. L'inversion est due au fait, constaté à plusieurs reprises, que le rédacteur voyait les choses depuis le centre de la viguerie qui pour ce secteur était Grasse. Donc de Grasse on aboutit d'abord au quartier du Terme, au voisinage du pont sur la

Siagne puis de là on se dirige soit à gauche vers Cannes soit à droite vers l'Estérel.

- Ce devis ne comporte que des travaux d'entretien et non de création ou de modification, il concerne la route pont de Siagne – début de la montée de l'Estérel, c'est-à-dire jusqu'au lieudit Valoris donc sans faire le détour par le pont du Riou. Il s'agit donc bien pour partie de la nouvelle route faite par la province, reprise par la RN 7 actuelle sur 3, 5 km environ. Le montant de l'"entretien", à compter du 20 juin prochain, est estimé à 350 livres pendant cinq ans. Cette somme doit être considérée par année car il est dit ensuite que « *laquelle somme de 350 livres sera payée par la Province... en deux semestres égaux dans la première semaine de juillet et de janvier* ». **L'entretien revient donc à 100 livres pour ce qui correspond à un kilomètre actuel.**

- 21 décembre 1785 (liasse C 85). "Devis des travaux d'entretien et des réparations préliminaires à faire au Chemin depuis le commencement du Chemin neuf que la Province a fait construire jusques au village de la Napoule et dudit village jusque la jonction dudit Chemin neuf près du Pont de Valoris".

Ce devis en double exemplaire comporte quatre articles. D'un montant de 600 livres à compter de l'adjudication définitive pour les travaux de réparations à exécuter durant la première année, il fixe « *l'entretien à 300 livres toutes les années* » .

En fait la route intéressée comporte deux tronçons :

- . du rond-point des golfs actuel jusqu'au village de la Napoule en passant par le pont du Riou, soit sur 1, 7 km.
- . du pont du Riou au pont de Valoris sur une distance de 1, 3 km.

Remarquons l'entretien fixé à 300 livres sur 3 km soit 100 livres au km, en cohérence parfaite avec le prix déjà trouvé.

- 23 décembre 1786 (liasse C 86). Devis modificatif du précédent (21/12/1785).

Ce devis très important nous permet de :

- . connaître le nom de l'entrepreneur adjudicataire des travaux, il s'agit de Joseph Caire, de Cannes, par acte du 30 janvier 1786, pour les prix de 587 livres pour les réparations et 300 livres pour l'entretien ;
- . savoir que depuis quelque temps existe une poste aux chevaux dans le terroir de la Napoule à Minelle, fait confirmé par la carte de Cassini (annexe 6).
- . situer mieux la nouvelle route (RN 7 actuelle) construite par la province, à savoir depuis le pont de Valoris directement jusqu'au carrefour des golfs. Cette route évite donc l'ancienne, définie par « *l'étendue du chemin depuis le pont de Valoris jusques à la jonction du nouveau chemin à l'extrémité de la chaussée plantée des muriers* » ; C'est donc la route carrefour des golfs – pont du Riou (puis vers la Napoule village) qui est appelée "chaussée plantée de mûriers". Il existe bien en effet sur la *carte de Cassini* (1778) un symbole conventionnel d'arbres le long de la route carrefour des golfs – pont du Riou. Il s'agit d'une route bordée d'arbres qui d'après notre texte seraient donc des mûriers (annexe 6). De même sur la *carte des frontières*

(1764-1769) cette route figure bien avec des plantations sur les banquettes latérales (annexe 7).

- connaître l'ancienne route d'Italie car il est dit de la route qui va du pont de Valoris au pont du Riou puis de ce dernier à la route qui rejoint le relais de poste « *Les postillons s'étaient frayés une route directe qui leur épargnoit le circuit qu'il y avoit à faire du pont de Valoris à celui du Riou au pied de la montagne de St Pierre pour venir retrouver le lieu de la poste. Cette route précaire et de simple commodité ne servoit que pendant quelques mois de l'année et l'on continuoit à faire usage du susdit chemin qui étoit la vraie continuité de la route d'Italie* » . Il semble donc que du pont du Riou il fallait rejoindre directement Minelle, soit par un chemin abandonné lors de cette nouvelle route (il en existe un sur la carte à grande échelle de 1913) car ce lieu de Minelle jouxtant Avinionnet est un très ancien lieu historique (culte à Mithra), et l'emplacement de la route actuelle, carrefour des golfs – pont du Riou était peut-être à une époque plus ancienne dans une zone marécageuse...)

Après une mise au point du 3 mai 1787, spécifiant bien les sommes qui seront à régler au sieur Caire, soit 587 livres pour les réparations puis une somme de 1 063 livres pour les travaux suite au « *verbal d'augmentation* » , et des procès-verbaux de récepte des 15 mars 1787 pour les réparations et augmentations, 24 avril 1788 pour l'entretien des chemins avec une nouvelle augmentation de 200 livres pour remédier à de possibles désordres aux pieds-droits des ponts du Riou et de Valoris l'entrepreneur se conformait bien à ses obligations et recevait encore un procès-verbal de récepte le 6 août 1789, mais à cette date la Révolution française avait débuté...

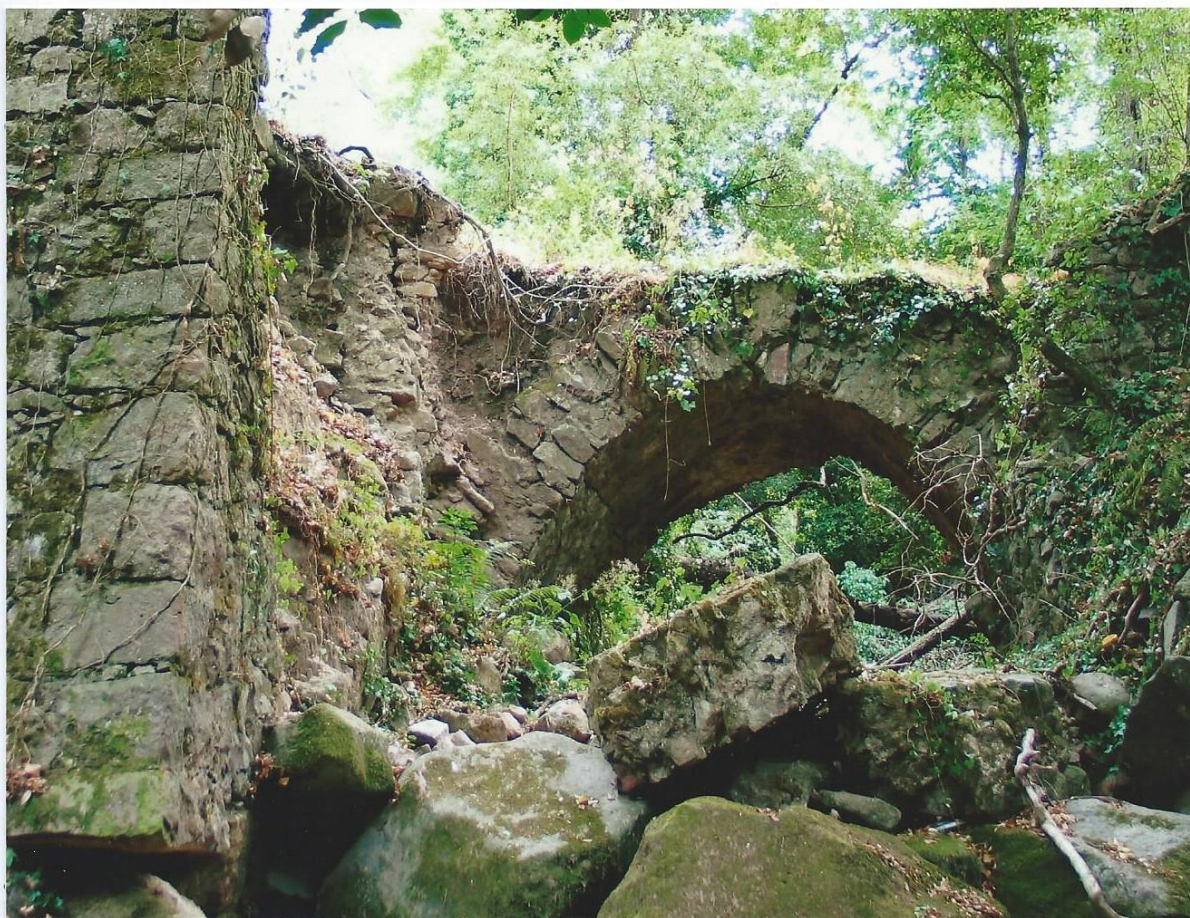
À suivre : le xvii^e siècle



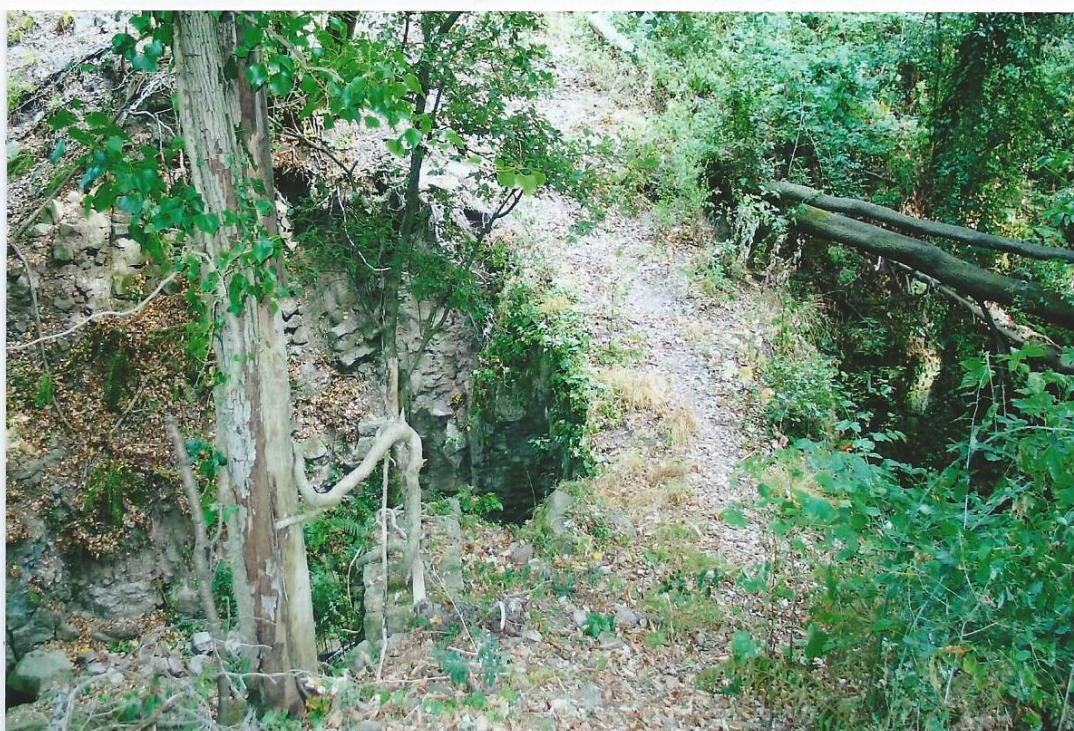
Carte dite des Frontières Est de la France (1778) . Échelle 1/14 400
(Institut géographique national)

ANNEXE 2 : Pont royal sur l'Estérel.
Vue du nord vers le sud

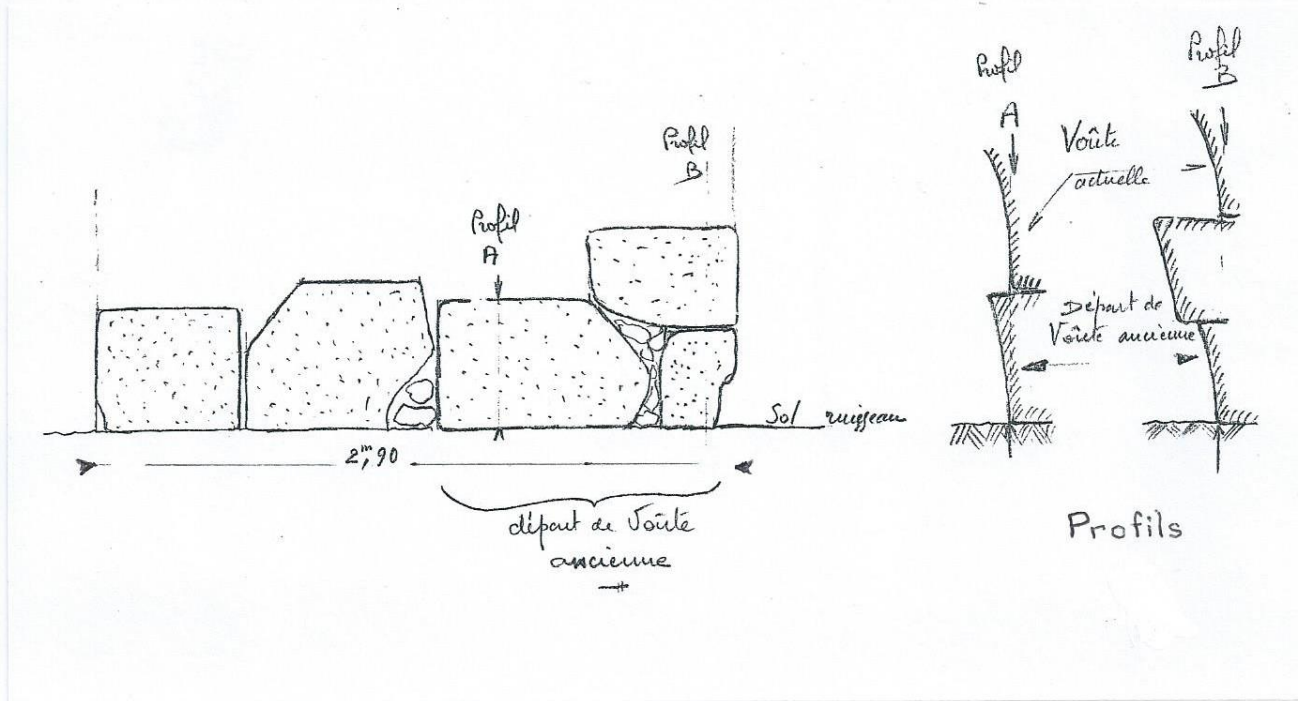
78



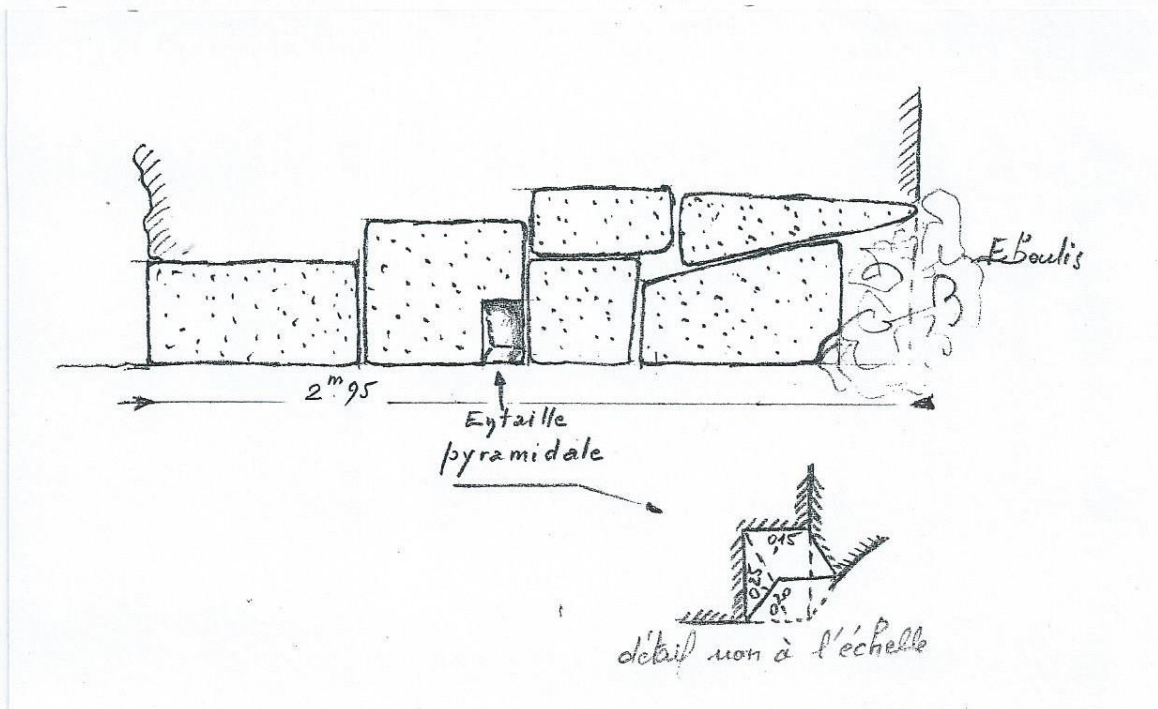
ANNEXE 3 : Pont royal sur l'Estérel.
Vue du dessus montrant ce qui reste du passage (1, 20 m environ)

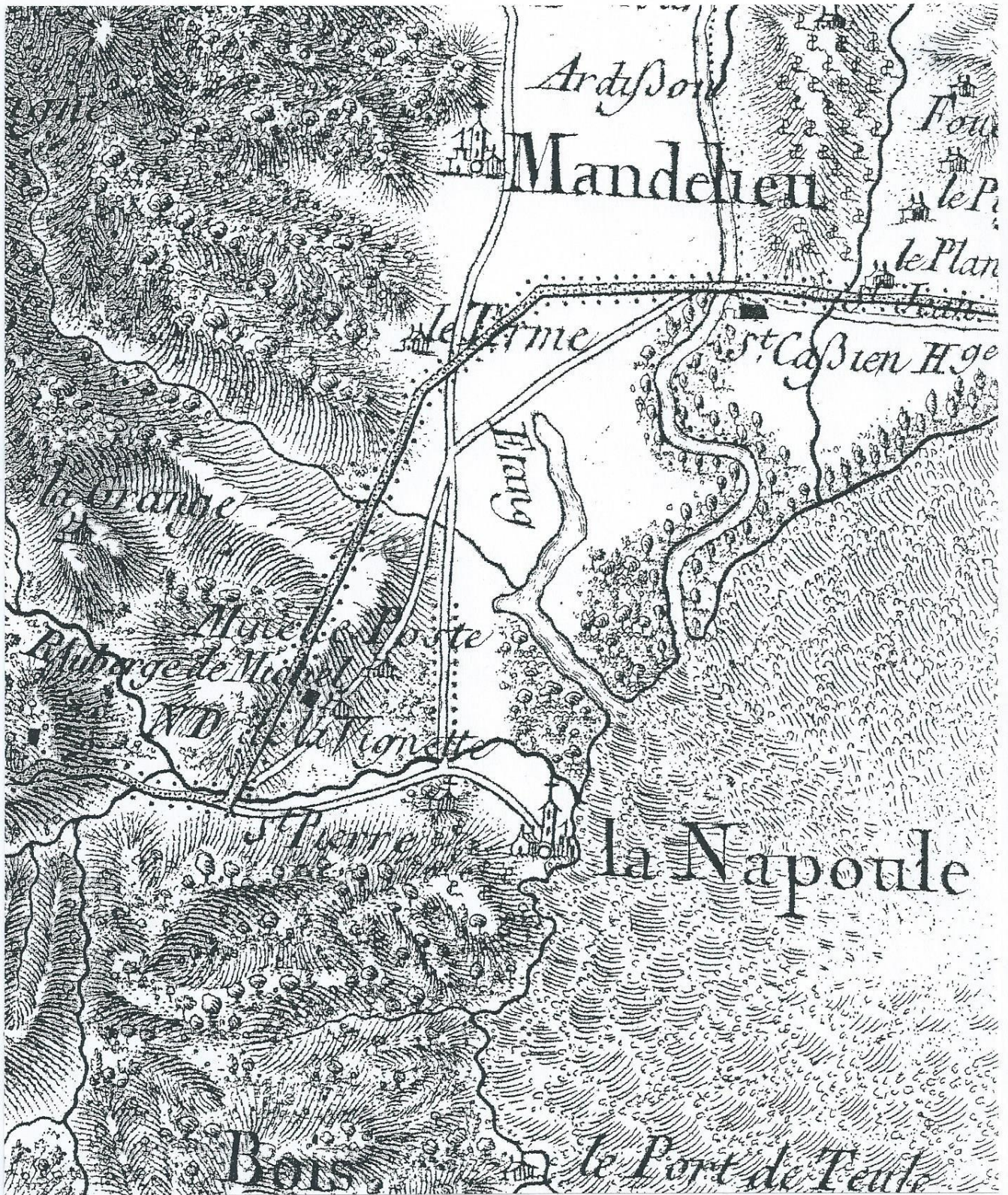


ANNEXE 4 : Pont royal sur l'Estérel.
Soubassement ouest (3 blocs + 1 petit)



ANNEXE 5 : Pont royal sur l'Estérel
Soubassement est (4 blocs)





Carte de Cassini (1778)
(Institut géographique national)

