

LES TRAVERSÉES ROUTIÈRES DE L'ESTÉREL

PROJETS ET RÉALITÉS

3^e partie : le XVIII^e siècle (début)

par **Bernard PRADEAU**

L'ancienne grande route royale traversant l'Estérel se trouve en réalité actuellement sur deux départements : le Var et les Alpes-Maritimes. Bien que son parcours soit restreint dans les Alpes-Maritimes il nous a paru nécessaire de le prendre en considération jusqu'à Mandelieu les Termes (Mandelieu-la-Napoule actuellement). Or depuis la création des départements par l'Assemblée nationale d'une part et surtout le rattachement du comté de Nice à la France en 1860 d'autre part, ce dernier conduisant à la modification de la limite entre le département du Var et celui des Alpes-Maritimes nouvellement créé, les archives d'Ancien Régime (administration de Provence et vigueries locales) furent ventilées suivant la territorialité de leur contenu et déposées dans les centres d'archives départementales correspondants. C'est ainsi que les archives qui nous intéressent se trouvent sous référence : dans le Var, 1C 130 à 1C 134, et dans les Alpes-Maritimes, C 80 à C 89.

Ce sont ces documents associés à quelques autres et notamment : à la carte de Cassini (1778), à la carte des frontières (1778 également) et à quelques plans enfin, qui vont nous permettre de mieux situer les évolutions de cette grande route au XVIII^e siècle. Nous verrons ci-dessous que c'est grâce aux devis descriptifs et estimatifs que nous pourrions retrouver trois grandes modifications du tracé au cours de ce siècle :

- la sortie est de Fréjus, à savoir depuis la sortie de la ville jusqu'à la montée de l'Estérel soit sur 4, 5 km environ, traitée au chapitre III.
- la remontée du passage du vallon de l'Estérel après l'auberge des Adrets, analysée au chapitre IV.
- l'arrivée ouest à Mandelieu les Termes sur le terroir de Mandelieu-la-Napoule, développée au chapitre V.

Mais avant d'étudier ces trois modifications et de conclure dans le chapitre VI, une analyse de la passation des marchés et une affaire d'entretien de la route, sous chapitres I et II, permettront de mieux se familiariser avec la gestion de ce patrimoine routier.

Chapitre I : PASSATION DES MARCHÉS.

Sous l'Ancien Régime les recherches de tracé de route concernant notre étude s'effectuaient par visite in situ et détermination du tracé de la route ou de sa modification par l'appréciation liée à l'expérience de l'ingénieur. Les plans de route n'existaient pas et c'est donc sans dossier technique que le choix du tracé était fixé. En effet il n'a pas été trouvé de plan "tracé de route" dans les archives départementales du Var et des Alpes-Maritimes pour la période d'Ancien Régime. Seul un plan projet non daté de pont sur la Brague trouvé avec un rapport du 2 juillet 1648 dans un sous-dossier¹ intitulé "Pont sur la Brague Antibes 1645-1648" permet de se faire une première idée sur les caractéristiques des ouvrages d'art.

Quoiqu'il soit hors de notre étude territoriale, compte tenu de son unicité, nous ne pouvons résister au désir de le présenter, réduit toutefois de moitié environ (annexe 1).

Sans dossier technique, et pour des raisons économiques évidentes, l'ingénieur et les procureurs du Pays établissaient donc un "devis des travaux de ..." soit de construction, soit de réparations, soit d'entretien, soit un mélange de ces trois critères. En fait, cette pièce constituait un "devis descriptif et estimatif" des travaux à effectuer, véritable cahier des charges pour l'entrepreneur. Ce dernier, lors de l'adjudication de l'ouvrage, et lorsqu'il avait remporté l'enchère à l'aide du prix qu'il avait soumis et qui s'appelait le prixfait (« prixfait » dans l'orthographe de l'époque) devenait le « prixfaitier » ou « prixfachier ». Les règlements s'effectuaient par tranches de prix après une visite des lieux par les procureurs qui délivraient, si tout était correct, un « verbal de receipte du chemin de ... » daté et signé, ancêtre de notre procès-verbal de réception et de conformité.

Ce mode opératoire pour passer le marché, parfois déposé chez un notaire (c'est le cas de maître GUYON, notaire à Aix (?) pour différents marchés) ne nous laisse guère espérer trouver une documentation précise permettant de bien situer la position de la route à chaque étape de travaux. Notamment, lorsqu'il est dit que « *le chemin suivra l'ancien sur le bord droit ou gauche* » ou bien qu'« *une petite modification sera opérée* », il ne sera pratiquement pas possible de fixer exactement ces travaux sur le site. Cependant, dans le devis existe parfois la motivation présidant à telle ou telle modification, ce qui nous a permis de déceler les trois grandes modifications de tracé de la route au XVIII^e siècle que nous avons annoncées ci-dessus et que nous traiterons après le prochain chapitre consacré à l'entretien de la route.

¹ Archives départementales des Alpes-Maritimes, C 80.

Chapitre II : DEVIS D'ENTRETIEN DE LA ROUTE. L'AFFAIRE SAVOURNIN.

L'étude menée dans notre série de publications² vise essentiellement les projets envisagés et les réalisations effectuées. Elle ne concerne pas l'entretien de la voie traversière de l'Estérel mais il nous a paru utile de porter préalablement à la connaissance des lecteurs une affaire d'entretien de route au XVIII^e siècle : c'est l'affaire SAVOURNIN du Muy.

A l'époque n'existait pas le goudronnage des routes, seule technique permettant de bien fermer les chaussées afin d'éviter de les mettre au contact des eaux de pluie et de ruissellement. Bien évidemment, sans cette fermeture et compte tenu du système de bandage des roues des véhicules et de leur charge, les routes se dégradèrent rapidement. Pour empêcher cette dégradation une ordonnance de l'intendant défendait aux charretiers « *d'employer plus de quatre chevaux afin de supprimer les chargements de forts poids qui dégradent les chemins*³ ». L'entretien permanent des routes revêtait donc une acuité de premier ordre et nous verrons ci-dessous qu'en suite de travaux de réparations était prévu ultérieurement dans le même contrat, un entretien constant annuel, cet entretien devait être particulièrement soigné pour éviter les rapides destructions de l'ensemble routier. C'est à ce titre que nous nous proposons de suivre l'affaire SAVOURNIN qui prouve à quel point les procureurs du Pays ne plaisaient pas avec ce genre de travail. Le nombre de pièces conservées dans les archives départementales du Var permettent de suivre cette affaire qui s'est déroulée en plusieurs phases :

1. Exécution des travaux : 1716 à 1728.

1.1.- Guillaume SAVOURNIN : début des travaux.

Le choix de Guillaume SAVOURNIN en 1716 n'est pas le fait du hasard. Une mission lui avait déjà été confiée par un "acte de prixfait des réparations" du 24 octobre 1701 passé devant maître GUYON, notaire, pour le prix de 1 800 livres qui furent payées en quatre versements⁴. Quinze ans plus tard lui est confié un travail d'entretien beaucoup plus important.

En effet, le 8 mai 1716 Georges VALLON, architecte de la Province pour les travaux du "chemin du Luc à l'extrémité de Vallauris" rédige un devis descriptif et estimatif que nous n'avons pas trouvé aux archives départementales du Var (viguerie de Draguignan) mais à celles des Alpes-Maritimes (viguerie de Grasse), et dont nous reproduisons deux

² Voir aussi *Bulletin de la Société d'histoire de Fréjus*, N° 1 et N° 2.

³ Archives communales de Fréjus, inventaire Anthoine DD 29 (1703).

⁴ Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 508

pages correspondant à notre étude (annexe 2). Guillaume SAVOURNIN remporte l'adjudication le 24 juin 1716 à Aix⁵ pour la somme de 10 263 livres et un délai de deux années pour exécuter les travaux. Le 1^{er} juillet 1716, contrat est passé par devant maître GUYON, notaire « *en cette ville* » (Aix ou Le Muy ?) entre la Province et Guillaume SAVOURNIN, hôte du Muy et maître de poste. La longueur de la route est considérable puisqu'allant du Luc jusqu'à Vallauris soit sur 85 km environ. L'entrepreneur Guillaume SAVOURNIN s'acquitte correctement de son travail au début puisque nous connaissons deux attestations de conformité délivrées : le 28 septembre 1716 par les consuls de la ville de Fréjus (signé MAILLE maire et LAMBERT consul) et le 29 septembre 1716 par les maire et consuls du Cannet (signé ANDRAC consul et Mathieu TRUC). Mais hélas Guillaume SAVOURNIN décède entre le 29 septembre 1716 et le 5 septembre 1717, d'où l'arrêt des travaux.

1.2.- Honoré SAVOURNIN, fils de Guillaume : suite et fin des travaux.

Nous ne possédons pas le contrat qui autorise le fils Honoré SAVOURNIN à poursuivre les travaux débutés par son père, mais le 5 septembre 1717 ordre lui est donné de surseoir à la réparation du chemin « *depuis la ville de Fréjus jusques à la rivière de Siagne* » faisant partie de son prixfait (devis), c'est-à-dire d'un tronçon de l'ensemble, du chemin depuis « *le Canet jusques au terroir de Valauris* », pièce signée « *DEGRAQUES (?) pr. c daix et procureur du peïs – TUBAN (?) asses. daix et Proc. du Paÿs – MUCHAS cons. daix, procureur du paÿ – REDOCHIER c. daix, pr. du pais* ». L'accusé de réception est signé de SAVOURNIN le 2 décembre 1717. Ce texte vise bien un sursis pour les réparations dans la traversée de l'Estérel (nous n'avons pas son prixfait) et non la partie entretien le Cannet du Luc à Vallauris qui en fait était l'ancien marché du 1^{er} juillet 1716 que son père avait passé avec la province. Révocation de surseoir est donnée de suite après mais cette pièce n'est pas datée sauf l'année, 1717. Les travaux reprennent donc dès la fin 1717, et sont menés semble-t-il assez rapidement car un certificat de visite est établi le 13 avril 1718 par les consuls de Fréjus.

Ainsi qu'indiqué, ce procès-verbal de réception ne concerne que les travaux depuis la « *montée de l'Estérel* » après la bastide Joseph MARTIN jusqu' « *au haut de la montée* » avant la terre de l'Estérel (annexe 3).

Le 4 juillet 1718, deux procès-verbaux de visite et réception de travaux sont établis par « *Le Cadet de Lesterel* » : le premier concerne une portion du chemin depuis le « *commencement de la terre d'Estérel jusqu'au Pont* » où « *l'on a fait le chemin sur la droite de l'ancien pour adoucir la descente* » ;

⁵ Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 509

le deuxième depuis le 1^{er} pont jusqu'au terroir de St Jean. Remarquons dans le premier la déviation de la route vers la droite, nous y reviendrons.

Les travaux de réparations étant terminés à la date du 8 février 1721, selon le procès-verbal de visite et de réception délivré le 24 janvier 1722, signé par Charles de JOANNIS, seigneur de Labrillane et d'Eygalades consul d'Aix, procureur du Pays, Georges VALLON et Christophe MORICAUD, le sieur SAVOURNIN peut recevoir la somme de mille livres qui lui restent dues « *de son prixfaict et à l'égard des augmentations d'ouvrage, elles seront liquidées lors de la première visite qui sera faite de l'entretien dudit chemin dont il est chargé pendant sept années à compter du 8 février de l'année dernière* » donc de 1721. De la sorte l'ensemble des travaux est terminé et 10 263 livres payées au 24 janvier 1722 ; mais à cette même date SAVOURNIN demande à être réglé des augmentations de travaux qu'il a dû effectuer, et qui seront payées « *lors de la première visite* » .

L'entretien du chemin commence le 8 février 1721.

- Règlement du 18 août 1722 de 600 livres comportant « *acompte des augmentations de besogne et de l'entretien* » .
- - Suite au rapport du 21 juillet 1723 du sieur VALLON estimant les travaux d'augmentation à 400 livres, il est payé à SAVOURNIN 1 200 livres ce même 21 juillet 1723, soit 400 livres pour les augmentations d'ouvrage et 800 livres pour reste de 1 400 livres des deux premières années d'entretien depuis le 8 février 1721.

Donc le compte est bon ; payé sur 2 ans : $600 + 1\,200 = 1\,800$ livres, pour 400 livres (augmentation d'ouvrage) + 1 400 livres d'entretien = 1 800 livres.

Les années 1721 et 1722 étant réglées au titre de l'entretien, nous trouvons encore :

- un règlement de 1 000 livres le 21 novembre 1723 « *à titre d'acompte sur les 7 années d'entretien* » ;
- puis le 14 juin 1724 : 700 livres pour une année d'entretien ;
- le 15 octobre 1726 un « *acompte de 500 livres d'une année d'entretien* » .

Il s'agit là, et nous sommes en 1726, du dernier acompte versé, ce qui nous donne une somme totale, au titre de l'entretien, de 3 600 livres pour six années, somme qui devrait être de $6 \times 700 = 4\,200$ livres. Que se passe-t-il ? Sur l'adjudication⁵ faite à Aix le 24 juin 1716, après le dernier règlement de 1726, il est noté : « *voyez le procès-verbal de M. Coquilhat procureur du pays du 17 octobre 1728* » . Il y avait donc crise.

1.3.- La crise de 1728.

Le 24 février 1728, Honoré SAVOURNIN présente une requête pour obtenir la conformité de ses travaux, et Noble Barthélemy DECOLLE, assesseur d'Aix et procureur du Pays ajoute sur cette requête : « *l'un de*

nous se transportera sur les lieux à la fin du mois ou au commencement de l'autre. A Aix le 24 février 1728 ». Ce n'est que huit mois après, le 17 octobre 1728, qu'ils se rendent sur les lieux une dernière fois pour faire la visite et la réception des travaux, et ils rédigent leur procès-verbal.

Ce rapport de visite du 17 octobre comporte une série de six visites importantes, sans toutefois que le nom des entrepreneurs soit mentionné, mais le rapport signale bien qu'il s'agit « *des entrepreneurs de différents chemins* » : chemin d'Aups à Draguignan, pont de Sillans sur la Bresque, chemin de Draguignan à Grasse, pont sur la Siagne sur le chemin d'Aix à Nice, chemin du Luc à Vallauris, chemin de Gonfaron à Cuers. Il est rédigé par Ignace COQUILHAT, consul d'Aix, procureur du Pays assisté de Jean-Baptiste DEREGINA, greffier, Georges VALLON, architecte de la province, Sébastien MANGAREL, trompette et serviteur du Pays.

Toute cette députation se rend :

- en premier lieu sur le chemin d'Aups à Draguignan et déclare ne pouvoir « *récepter* » les travaux et en outre retient « *deux jours de nos vacations* » qui bien évidemment seront retenues sur le décompte final lorsqu'il se fera.
- ensuite elle visite le pont de Sillans sur la Bresque mais ne donne pas sa position.
- en troisième lieu sur le chemin de Grasse à Draguignan « *lequel n'est pas en état d'être récepté* » et les entrepreneurs « *devront supporter le montant de quatre jours de nos vacations* ». S'ensuit également des travaux faits sans autorisation, du bois abattu et vendu par les entrepreneurs, bref de nombreuses plaintes contre les entrepreneurs...
- le pont sur la Siagne pour le chemin d'Aix à Nice, les travaux sont en cours, conformément au devis.
- visite du chemin du Luc à Vallauris qui « *ne se trouve pas en état d'être récepté pour la dernière fois, et devant être retenu à l'entrepreneur le montant de deux jours de nos vacations* ». Compte tenu que le procureur emploie l'expression « *pour la dernière fois* » il semble donc bien que des visites antérieures avec refus de réception soient intervenues et ceci depuis le 24 février 1728.
- visite du chemin de Gonfaron à Cuers où les travaux ne sont pas conformes. Les entrepreneurs sont déclarés « *pas capables de faire cet ouvrage* » et il leur est interdit de continuer. Plaintes des propriétaires qui ont été menacés par lesdits entrepreneurs.

Donc en fait sur les six visites effectuées nous trouvons quatre refus de réception, une visite de travaux en cours conformes au devis, et une visite sans conclusion. La sévérité de ce rapport n'échappera à personne : travaux non faits ou mal faits, plaintes de propriétaires, entrepreneurs

menaçant les propriétaires... Comment se fait-il que cette grande majorité d'entrepreneurs, dont SAVOURNIN, soit déclarée malhonnête ? Nous ne savons, mais il nous faut tout de même constater qu'à la suite de cette visite des ouvrages du 17 octobre 1728, aucun paiement n'était effectué par le Pays puisque quatre chantiers sont refusés et deux autres en cours. Alors peut-on se poser la question : le Pays n'avait-il pas un intérêt supérieur à ne pas payer ? Et si oui, pourquoi ? Le Pays n'aurait-il pas eu des problèmes d'argent ? Après la mort de LOUIS XIV en 1715 et la banqueroute du système de LAW, on sait que le royaume était très endetté, et ce sera un évêque de Fréjus, Monseigneur de FLEURY, qui rétablira les finances lorsqu'il sera nommé premier ministre par LOUIS XV en 1726, c'est-à-dire deux ans avant notre crise de 1728...

Mais quelle pouvait être l'évolution de l'affaire ?

2.- La procédure diligentée contre SAVOURNIN – 1734.

Ci-dessus, dans le procès-verbal de visite du procureur COQUILHAT, il est bien indiqué « *pour la dernière fois* », donc le procureur ne reviendra pas vérifier des travaux complémentaires que pourrait effectuer SAVOURNIN. L'affaire semble traîner en longueur de 1728 à 1734, date à laquelle est adressée une requête à "Monseigneur le Premier Président et Intendant et commandant de cette Province".

2.1.- Requête, signée DALBERT ap.daix et p. du Pays – JAULNES procureur, débute par la phrase suivante : « *Supliant humblement les procureurs des trois Etats de ce pays de Provence* ».

Ces procureurs « *remontrent que par acte du 1^{er} juillet 1716 les procureurs des gens des trois états de ce pays de Provence donnèrent à prixfait à Guillaume Savournin maître des postes du lieu du Muy sous le cautionnement d'Antoine Laroche du même lieu la réparation du chemin depuis le Luc jusques aux terres de Valauris près d'Antibes moyennant 10 263 livres et 700 livres d'entretien à compter du jour de la première receipte* ». Guillaume SAVOURNIN étant décédé, son fils a continué et « *il eut la première receipte le 8 février 1721 ce qui devait finir le 8 février 1728 lequel temps le sieur Coquilhat pour lors procureur du pais ayant visité ledit chemin pour faire la seconde et dernière receipte ne le trouva pas en état.*

Depuis ledit SAVOURNIN fils a presque abandonné ce prixfait ce qui obligea les suppléants dans le mois de novembre 1731 et lors du passage de son A. R. le prince DON CARLOS de présenter requête... » . Dans "l'exécution du décret" qui s'ensuivit et faute par SAVOURNIN d'avoir réparé le chemin dans un délai d'un mois il fut permis de faire exécuter ce travail par des ouvriers à la journée aux frais et dépens de SAVOURNIN, ce qui fut fait, les travaux se montant à 1827 livres.

« *Cependant SAVOURNIN n'a plus pensé à continuer son prixfait, et l'a même entièrement abandonné* » d'où un chemin si délabré « *qu'il n'est pas possible que les chaises de poste, et les courriers si fréquents dans ce temps de guerre [...] puissent le faire sans risques de se perdre* » ; d'où le recours à la justice pour obliger SAVOURNIN à faire les travaux, à défaut, de les soumettre aux enchères et pour ceux nécessitant une « *extrême célérité* » de les faire exécuter à la journée « *dès aujourd'hui* » aux dépens de SAVOURNIN.

2.2.- La décision de justice prise le 3 octobre 1734 reprend les divers points de la requête ci-dessus, et le tout signifié par

2.3.- Exploits d'huissier du 7 octobre 1734 à la femme de SAVOURNIN d'une part et au sieur Antoine LA ROCHE caution solidaire d'autre part, le tout « *contrôlé à Aups le 8 octobre 1734* ».

Ainsi qu'expliqué ci-dessus, les travaux « *d'extrême célérité* » pouvaient être débutés immédiatement.

3.- La reprise des travaux en 1734 et suivant.

Le marché de SAVOURNIN est scindé en deux tronçons :

3.1.- Tronçon Fréjus-Vallauris.

Dès le 6 octobre 1734 appel est fait au sieur PELORE de Trets, maître maçon qui effectuera d'abord les réparations les plus urgentes « *depuis Le Logis de l'Estérel jusqu'au pont de l'estang près de celui de Siagne* » puis « *du pont de Siagne jusque au bout du terroir de Vallauris confrontant celui d'Antibes* », puis il reviendra « *à Lesterel et réparera ledit chemin jusqu'à Fréjus* » ... « *Ledit Pelore tiendra un Etat journalier de la depeuce qu'il fera certifier véritable aux Consuls des lieux* ».

A cette pièce est annexé un cahier en 2 rôles où se trouvent consignés les travaux exécutés au jour le jour du 14 octobre 1734 au 19 avril 1735. Les travaux sont effectués par des hommes, des femmes et des bourriques dont les salaires sont les suivants, par journée de travail :

| | |
|--|--|
| Jean GIELLOUX (probablement chef de chantier) : | 1 livre, puis 1 livre 5 sols |
| un homme | : varie de 8 sols à 12 sols |
| une femme | : 5 sols |
| une femme pour mener la bourrique | : 6 sols |
| dépanneur | : 1 livre 5 sols |
| paveur | : 1 livre 5 sols |
| une journée de bourrique | : 6 sols |
| 2 journées et demie de « <i>couble</i> » de bourriques | à 22 sols le couple par jour : 2 livres 15 sols |

Les journées de pluie sont consignées ; la Toussaint 1734 tombe un lundi ; pour les fêtes de Noël il est noté : « *le 22 dudit moy jey partis de lesterel avec Jean Gelloux pour venir passe les fouestes de noel et nous somme arrive a trez le 24 et je donne aud gielloux pour les trois jour trois livres. Rolle de ce que jey paiye aux paveur du travail que lon fait dans le temps que jey reste à tret. Il lou travail 53 journee. Le 25 février jey repartis pour lesterel avec Jean Gielloux et nous somme arive le 27 dud.* » (donc ils n'ont pas travaillé dans l'Estérel du 22/12/1734 au 27/02/1735).

Le 25 mars : « *Nostre dame navons point travaier* ».

Le contrôle est effectué de la façon suivante pour les travaux de l'Estérel : « *je certifie le rolle ci dessus contenir vérité, à lesterel le 19 avril 1735* » , signé « *le C de lesterel* ».

Le deuxième rôle concerne le secteur de Fréjus et les travaux reprennent du 26 mars au 19 avril 1735, avec pour particularités :

Samedi 2 avril 1735 : « *nous sommes aller travaier dans la terre de lesterel atandu que led jour este la faiste de St François de Paule à Frejus* ».

Le 10 avril est « *pasque et le 11 lundy, le 12 avril aussi feste mardy* ».

Enfin le 19 avril les travaux sont terminés et il note : « *19 avril jey paiye pour dedomage que jey fait faire à M^r Vianis médecin pour charie de pierre estime par amis commun à trois livres de la ville de fréjus* » et le contrôle est fait par ASTIER, consul de Fréjus, le même jour 19 avril 1735.

Indépendamment des contrôles du rôle il est délivré un certificat signé «*Lesterel*» du 17 avril 1735 (annexe 3), ce certificat prouvant par ailleurs que le cadet de l'Estérel a pris l'entretien des chemins à sa charge ce qui est confirmé par un état de la dépense faite par PELORE, du 23 avril 1735, reprenant l'état journalier analysé ci-dessus qui ventile les travaux par communauté. Dans cet état général nous apprenons que :

-L'entretien du chemin a été confié à M. de l'Estérel par contrat passé devant maître GUYON, notaire, le 29 novembre 1717 moyennant 150 livres par année (mais sur quel tronçon ?). Il y a là contradiction avec le marché passé à SAVOURNIN qui se terminait en 1728, sauf à ce que M. de l'Estérel n'intervienne qu'après SAVOURNIN !

-Le montant total des travaux d'entretien et réparations de première urgence s'élève à 1 951 livres 13 sols et 6 deniers pour les communautés de Vallauris, Cannes, Mandelieu ou terroir du chapitre de Grasse, La Napoule, Lesterel, Fréjus.

3.2.- Tronçon Le Luc-Fréjus.

De même le tronçon Le Luc-Fréjus qui faisait partie du marché SAVOURNIN est attribué à Honoré REYNAUD maçon de Brignoles.

Un état journalier est également tenu pour les travaux d'extrême urgence, le tout s'élevant à 1 734 livres 12 sols 4 deniers, en date du 20 avril 1735, l'ensemble ayant été contrôlé par les consuls de chaque communauté et collationné par le sieur VALLON.

Quant au sieur SAVOURNIN, il a disparu des pièces du dossier... Qu'est-t-il devenu ? La seule réponse que nous pouvons apporter se trouve dans l' *“Etat et Rolle de la dépense”* du 20 avril 1735 ci-dessus mentionné, où il est écrit : *« le nommé Savournin hotte du Muy, chargé de l'entretien du chemin depuis Le Luc jusqu'au bout du terroir de Valauris lequel na jamais été récepté pour la dernière fois, ayant été abandonné »*.

Honoré Savournin a donc abandonné son travail, sa créance ! Cela est confirmé par l'ordre de paiement du 2 août 1735 qui résume assez bien cette affaire (annexe 4). En effet dans cette pièce il est bien précisé : qu'il n'y a pas eu de seconde *« recepte »* , que *« depuis ledit Savournin n'ayant pas daigné de remplir ses obligations... »* , que les réparations du chemin furent faites par deux entrepreneurs *« pour le compte dud[it] Savournin »* ainsi que cela ressort de *« Letat et rolle dud[it] pelore signé par le s^r Vallon du 23 avril 1735 [...] et dans lequel il est fait mention [...] qu'à l'avenir l'entretien dud[it] chemin doit courir a perpetuité en faveur de m. Laugier seg^r de Lesterel depuis freius jusqu'au pont de Siagne ou etoit la barque... »*

L'examen de l'ensemble des pièces relatives à l'entretien de la route royale nous a permis de découvrir des travaux qui dépassent le simple cadre de l'entretien et sont de véritables travaux de modifications du tracé de la route. Il en est ainsi de la sortie est de Fréjus.

Chapitre III : LA SORTIE EST DE FRÉJUS.

Après l'acte du 21 février 1746 relatif aux travaux d'entretien puis la décision d'alignement en droite ligne à la sortie est de Fréjus du 28 mars 1748, nous pourrions expliquer la sévère lettre du 23 janvier 1749 et le devis de travaux du 23 mars 1750.

1. Acte du 21 février 1746. Cet acte non possédé nous est connu par le devis de travaux du 23 mars 1750 qui donne connaissance des travaux à effectuer par le « *Sieur Honoré Reinaud de Brignoles qui travaille à la réparation du chemin du bois de lesterel suivant un prixfait pour le chemin de Fréjus au pont de Siagne de 27 940 livres par acte du 21 février 1746* », mais hélas le nom du notaire n'est pas donné. De même nous ne connaissons pas le détail du devis estimatif de 27 940 livres, dressé par l'ingénieur du Pays (sieur Laurent Alexandre Vallon).
2. Décision des procureurs du pays de Provence le 28 mars 1748 (annexe 5).

Alors que le sieur Honoré Reinaud, entrepreneur de Brignoles, travaille depuis le 21 février 1746 à la réparation du chemin de Fréjus au Pont de Siagne, il est pris une décision le 28 mars 1748 enjoignant « *aux entrepreneurs du chemin de frejus à lesterel d'aligner led[it] chemin par une seule ligne droite depuis la sortie de frejus jusqu'au pied de la montée de lesterel* ». On ne saurait être plus clair. Cette grande ligne droite n'est autre que notre route actuelle RN 7 qui depuis la place Paul-Vernet à Fréjus se poursuit sur 2, 5 km en ligne droite jusqu'à l'entrée de la Tour de Mare puis se poursuit toujours en ligne droite sur 2 km par l'avenue dite "ancienne Voie aurélienne" (nous reviendrons ultérieurement sur cette dénomination qui nous paraît fautive) et atteint le pied de la montée de l'Estérel au droit des Darboussières. Le coût de cette augmentation d'ouvrage est renvoyé à la "recepte". Cette décision est prise par : François Hyacinthe DEDONS chevalier marquis de Pierrefeu qui signe DEDONS Pierrefeu procureur du pays, JULIEN assesseur d'Aix procureur du pays, Michel POMIER et Thomadis LAGARDE (?).

Cette décision, prise au cours des travaux de réparations, montre : soit que le chemin de l'Estérel était en très mauvais état, soit que les terrains qu'il traversait étaient de nature géologique difficile à stabiliser, soit enfin qu'elle permettait de présenter la nouvelle sortie est de Fréjus sous un jour à la fois plus agréable et plus commode. Nous souscrivons volontiers à cette troisième hypothèse car, nous le verrons ultérieurement, la sortie est de Fréjus sur le tronçon actuel de Fréjus jusqu'au carrefour du rond-point Saint-Lambert a fait l'objet de modifications et le tronçon de ce même carrefour jusqu'aux Darboussières se situait plus à l'ouest ainsi que cela apparaît sur le cadastre napoléonien. De la sorte, la ligne droite revenait à redresser une route qui se

situait dans son ancien tracé, à gauche, puis à droite et encore à gauche du tracé actuel.

3. La lettre du 23 janvier 1749 du procureur DEDONS PIERREFEU

Le marquis de Pierrefeu fait état d'une lettre reçue de M. le maréchal duc de Belle Isle du 20 janvier. Ce dernier se plaint de l'état du chemin de l'Estérel, où « *M. de Serilly intendant de l'Armée a mis quatre à cinq heures pour ce trajet alors qu'auparavant il n'en fallait qu'une* ». Le marquis ordonne aux sieurs REINAUD et ALBERT de Brignoles de « *faire le nécessaire pour faire cesser les plaintes, sans quoy M' le Maréchal vous puniroit militairement* ». Cette lettre sévère est suivie d'effet dès le 27 janvier 1749 où les travaux sont débutés suivant l'état journalier conservé, qui débute le 2 octobre 1748 à la suite de la décision du 28 mars 1748. Il semble donc que l'entrepreneur, suivant la modification ordonnée par cette décision, ait abandonné l'ancien chemin puisqu'il en construisait un nouveau, et que de ce fait l'ancien chemin se trouvait dans un état de délabrement probablement extrême si l'on en croit la lettre du 23 janvier... Se posait également la notion des travaux à exécuter après la décision de modification du 28 mars 1748 quant au nouveau chemin et le coût des travaux non fixé.

4. Devis du 23 mars 1750.

Le montant du coût de cette modification était renvoyé à la "recepte", mais pour éviter toute discussion le même marquis de Pierrefeu procède le 23 mars 1750 à l'estimation du coût de ces travaux par rapport au marché de réparations antérieur. La somme venant en augmentation du marché initial est fixée à 4 500 livres. En effet dans ce devis il est bien précisé que le travail de changement d'emplacement coûte plus cher à l'entrepreneur que la simple réparation du chemin existant défectueux. C'est donc une somme totale de 27 940 + 4 500 soit 32 440 livres que devra percevoir le sieur Honoré REINAUD de Brignoles. Le devis du 23 mars 1750 précise également le détail de travaux complémentaires, bien évidemment pris en compte dans la somme allouée. C'est ainsi que nous possédons deux mentions foncières intéressantes :

- "le creux du sieur TAXIL". Il s'agit pour la chaussée de 4 cannes (8 m) de largeur de franchir un thalweg dans la propriété TAXIL par un pont de 8 pans (2 m) de diamètre auquel on accède par deux remblais compris entre deux murs de "masone" (maçonnerie) mesurant au plus haut 8 pans (2 m). La propriété TAXIL était cadastrée en 1826 sous le n° 285 de la section C.
- "le creux du sieur SIEYÈS". La famille SIEYÈS a laissé son nom à un lieu-dit "Sieyès" situé sur le coté opposé à la position de l'actuelle pagode indochinoise en C418 et 421 au droit du carrefour actuel

“rond-point de la Pagode”. Ce lieu-dit est figuré sur la carte de CASSINI de 1778. Le pont à établir aura les mêmes caractéristiques que le précédent mais sa hauteur sera de 10 pans soit 2, 5 m.

5. Échelonnement des travaux. Procès-verbal de conformité ?

Malheureusement l'analyse des travaux et leur règlement ne peuvent être développés par défaut de documentation. Toutefois un ordre du 22 septembre 1756 nous apprend que « *la chaussée du Sieur Taxil faisant partie de l'alignement allant à lesterel est fort retraisie, a cause que les murs étant trop bas empechant le passage aupres d'iceux, ce qui étant très dangereux pour les voyageurs surtout lorsque deux voitures viennent à s'y rencontrer* ». Cet ordre nous apprend donc que la route est construite, certes pas assez large mais elle existe et les travaux supplémentaires qu'elle nécessite sont évalués à 200 livres qui seront payés au sieur CARPENEL. Le 30 novembre 1756, certificat est donné par les consuls de Fréjus au sieur CARPENEL pour le mandatement ordonné le 6 décembre 1756. Remarquons le changement d'entrepreneur, ce n'est plus Honoré REYNAUD ! Peut-être s'agit-il d'un petit travail confié à un tâcheron local ? Car en effet Honoré REYNAUD réapparaît dans les archives le 7 avril 1758 pour sa « *2^e recette du chemin du bois de lesterel* » où il est bien visé l'acte du 21 février 1746 et le montant initial de travaux 27 940 livres, avec entretien à compter de la 1^{ère} recette faite le 2 avril 1751 (non trouvée) pendant sept années. Ce 7 avril 1758 Honoré REYNAUD demande donc la conformité de son travail et le solde de ses travaux car il est dit : « *il a toujours bien entretenu le chemin [...] il a remply et satisfait à toutes ses obligations [...] il demande à être payé de ce qui se trouve lui être du de ladite réparation [...] et il demande [...] la seconde et dernière recette* ».

Il résulte donc de ces pièces qu'Honoré REYNAUD a dû terminer les travaux de réparations de la route de Fréjus au Pont de Siagne y compris la modification “ligné droite” à la sortie est de Fréjus avant le 2 avril 1751, date à laquelle il a procédé à l'entretien de la route pendant 7 années. Il est permis de penser que pendant ces 7 années, peut-être n'avait-il pas terminé la totalité des travaux de réparations sur tout le tronçon, mais le fait de l'élargissement de la route dans la propriété du sieur TAXIL laisse à penser que ces travaux ont été exécutés entre le 28 mars 1748 et le 2 avril 1751, de toute façon avant le 7 avril 1758, ce qui est conforté par la convention passée par la Province avec le sieur Honoré CARPENEL de Fréjus (et non plus avec Honoré REYNAUD) le 30 juin 1758 où il est confié à ce dernier un marché d'entretien de 5 ans à compter du 2 avril 1758 et ceci depuis « *Fréjus au bout du bois de lesterel au commencement de la chaussée neuve de la Napoule* » pour la somme de 500 livres payée en deux fois semestriellement 250 livres. Mais dès le 12 octobre 1761, donc au bout de

3 ans du contrat CARPENEL, ce dernier était dessaisi des travaux au profit de Jean PALLON, de Puget, qui termine le contrat de 5 ans passé avec CARPENEL, et en 1763 le même contrat est prorogé en faveur de Jean PALLON jusqu'au 2 avril 1768 pour 500 livres par an. Ce même contrat d'entretien du chemin de Fréjus au bout du bois de lesterel fut à nouveau prorogé le 27 mai 1768 pour trois années mais le 8 septembre 1768, ayant trouvé le chemin en mauvais état le sieur PALLON en fut « *déchargé* » .

Tous ces travaux concernaient pour partie la grande ligne droite à la sortie est de Fréjus jusqu'à la montée de l'Estérel, mais cette montée difficile est changée et ordre est donné le 19 octobre 1761 (donc à Jean PALLON selon analyse ci-dessus) de « *faire le changement de la montée de M. Martin terroir de Fréjus sur la route de lesterel de 16 pans [4 m] de large* » .

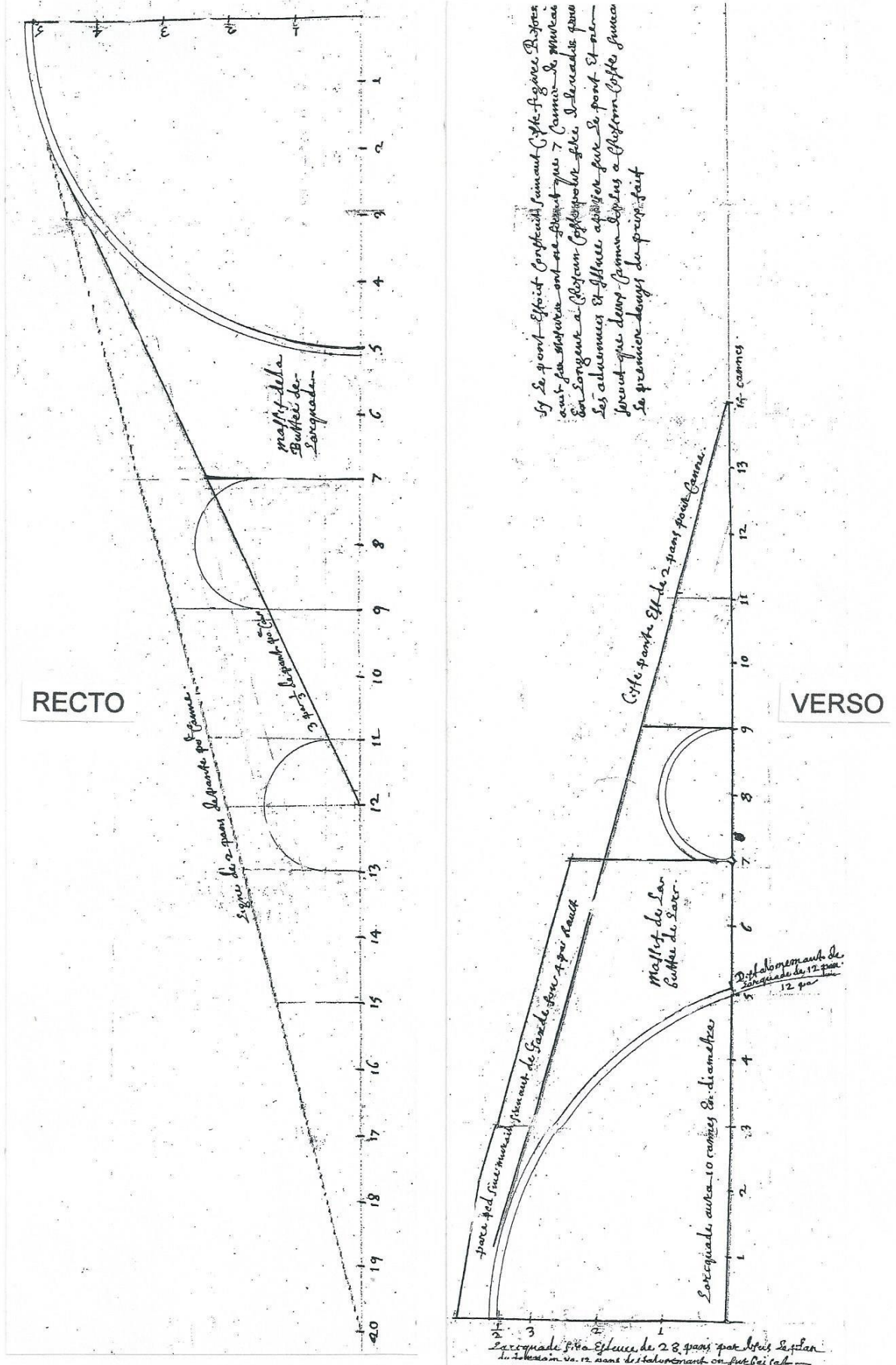
Ce changement de la montée de M. MARTIN a été fait par le sieur PALLON de 16 pans de large et 140 cannes [280 m] de long tel que cela résulte d'un certificat des maire et consuls de Fréjus en date du 23 novembre 1761. Ce certificat est intéressant car il fait apparaître la modification de la montée sur 280 mètres, nous y reviendrons ultérieurement. Mais l'année suivante, le 7 septembre 1762, MATHERON d'Aubenas procureur du pays demandait à Jean PALLON de procéder à un nouveau "contournement" du chemin au lieu-dit "Les Darboussières" sur 70 cannes [140 m] de long et de 3 cannes [6 m] de large. Et derechef le 2 mai 1763 il est ordonné à Jean PALLON de « *faire un changement à la montée de lesterel terroir de Fréjus quartier des Darboussières en prenant le nouveau chemin à droite...* » , sur 3 cannes de largeur mais la distance n'est hélas pas donnée.

Nous reviendrons ci-dessous par la cartographie sur ces diverses modifications toutes situées au bout de la grande ligne droite du chemin à la sortie de Fréjus et dont l'extrémité est posait de gros problèmes en début de montée de l'Estérel au droit des Darboussières, mais avant de traiter du problème cartographique il convient d'analyser la modification du Pont de l'Estérel au droit du Logis de l'Estérel.

(à suivre)

ANNEXE 1 : pont de la Brague Antibes 1645-1648

(Archives départementales des Alpes-Maritimes, C 80 réduction 0,45)



ANNEXE 2 : devis du 8 mai 1716

(Archives départementales des Alpes-Maritimes, C 81)

1716



En suite des ordres de Messieurs Les procureurs du
pays aurois dressé le devis des réparations les plus
nécessaires à faire au chemin du Tuc à Sintes, sur
les mémoires prises dans le mois d'octobre mil sept-
cent quatre.

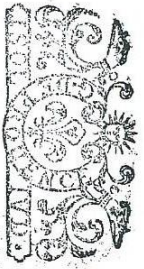
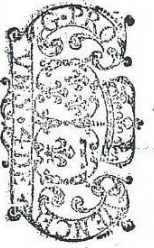
Rapport de Devis

Depuis le commencement dud. travail jusqu'au
bout d'iceluy le chemin sera aplani & largi les dits
endroits d'une veuue à l'autre sorte que deux
voies puissent passer commodement, les pierres
mouventes ôtées, les brouillies qui embarrassent le
chemin, arrachées, les murailles redressées, les grands
Creux remplis de pierre le grainier a fin que le tau n'y
grouppent pas, il sera fait des fosses en des marches les
barrans ou il y aura de pente aux endroits nécessaires
pour découvrir le tau du chemin, les paucis vieux seront
reparés, & celui de la descente devant du Canal depuis
l'évatoire jusqu'au bout de la descente sera réparé dans
le tout ce chemin est actuellement sera refait &
prolongé jusqu'au bout d'iceluy. Descente de versant Cant
Cannes Longueurs mis à son venant & une pente égale

7.
sur le chemin, l'entrée & sortie de St. Rocher seront
à devis par des marches au devant St. Rocher, & à
remplir les brouillies avec des pierres brisées, les grands
Creux seront aussi remplis de même à fin que les
eaux ny grouppent pas, lesquelles seront détournées par
quelques parties de fosses ou besoin sera.

Au commencement de lad. montée de Lottent sera fait un
grand contour pour l'adoucir, après on fera le chemin
sur la rive de la droite pour laisser le passage des
eaux à l'ancien chemin, le nouveau sera continué jusqu'à
un ravin ou le chemin fait un petit contour, toute cette
longueur après qu'elle aura été aplani avec venant &
avec pente égale du moins à seize pas larges on
y fera un paucé de grosses pierres mises les poins le non
de plat, le paucé sera soutenu par une muraille la
forme de simone du côté gauche, au long de laquelle
sera mis des bornes à deux canes de distance pour les
garantir des charrettes, après led. paucé jusqu'au bout dud.
travail de fosses on aplanira & largira le chemin avec
Cannes on fera le pourra et même sautoirage, ou lors
tenir ou rochers faciles à couper pour faire passer
deux voitures commodément les cas de venant, les
rochers qui sont fort élevés sur le chemin seront rasés
la montée adoucie autant qu'il sera possible.

ANNEXE 3 : certificats de visite des 13 avril 1718 et 17 avril 1735
(Archives départementales du Var, C 131 et C 132)



nous Condui de cette ville & cte de frus
 sortions pour Regis Monore servin
 charge par la province de la réparation de
 chemin nous nous serons portés au Compagnie
 Diebny au chemin de Stettens pour voir
 visiter dans l'état quel se trouve regardé &
 dit bondruent le dui qui en a été quelle
 pas meilleurs les procureurs du puy & about
 promissionment ditont que nous nous sommes portés
 avec des batoires en nous avons commencé de
 De l'année de dit chemin vis à vis la Bastille
 On s'est fait marcher deques avons trouvé avec
 été p' luy temps qui n'estoit & la longueur de
 l'union des huit à cinq p'ans on est y &
 queques canes de p'ans nouvellement fait
 & les p'ans de cetté pour luy p'chés que
 les charrettes & venions ne p'ussent pas
 les p'chés & l'ont p'chés avec toutes que
 le commencement de la montée à été
 & l'ont p'ché en l'ont pour fait y ayant
 le dui de l'ont des batoires de p'ans qui
 est contenu par le p'ché qui remette tel d'ont

C 131

Le 17 avril 1735

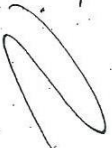
Honnore



Le 17. Sebre ont de fait de réparation des
 Chemins & ma prie de luy en donner un certificat
 de l'uy ay fait, c'est un fort honore homme qui
 est tres entendu, il a dans cet ouvrage m'ont travaillé
 pour de Breuno, que pour moy car quoy qu'il ay
 adès bien repare les chemins il y aurait encore
 bien des choses a faire pour de metre dans la
 perfection, et sur le pied de luy, cependant en
 luy content et je me charge de aujourd'uy
 de l'extinction auoir qu'il est convenu de luy
 a ce qu'il aura manqué a faire et je les enche
 plus beaux qu'il ne les ayent je vous prie de
 Chacun luy état de son d'ont d'ont de mon
 Certificat, je Crois que cela soit suffisant et y
 y a queques autres formalités a faire avec de p'ans
 avec de l'ont de m'en en notaire par de rep'ance
 que je vous prie de me faire par de premier d'ont
 de luy avec un parfait attachement

C 132

Honnore



esthe tres humble et tres
obéissant serviteur
Lestrel

ANNEXE 4 : ordre de paiement du 2 août 1735
(Archives départementales du Var, C 132)

trouvé en 150th par avance, et comme il parait que
 led. chemin en la fin l'ancien le long de cet des 7.
 avril 1735. Du d. Langier l'ignour de l'ancien le
 site que il l'ami au N. vallon du même tour, l'ancien
 court la sapancou depuis led. tour le 19. avril 1735.
 au moyen de ce que il l'ancien de payer de premier
 année d'entretien montant 150th au d. de l'ancien -
 en vertu de l'ancien des Contes de l'ancien du 11. avril
 d'ancien le long de Contes de l'ancien. Du 2. août même
 année.

La provision ayant donné après l'ancien le 1718.
 a Guillaume l'ancien de m. de poste du may de
 réparation du chemin depuis le long jusqu'à la
 des fers de valauris, avec 7. années d'entretien lequel
 chemin fut récepté pour le premier fois, le 1720.
 l'ayant jamais été pour la seconde, la provision
 fit l'ancien led. l'ancien par ordonnance de
 M. l'ancien du temps de passage de don Cortes -
 et elle fut récepté les plus mauvais pas de ce
 chemin, du depuis led. l'ancien l'ancien pas -
 d'ancien de remplir les obligations l'ancien l'ancien
 led. chemin par deux entrepreneurs, dont l'un fut -
 maître le long de chemin depuis le site jusque à
 Fréjus, et l'autre appelé Pelou maître de tout
 le l'ancien depuis Fréjus jusque au bout du
 chemin de l'ancien pour le compte d'ancien l'ancien
 ainsi qu'il coûte par l'ancien et volé d'ancien
 ligne par led. vallon du 23. avril 1735. montant
 199th 13. s. d. dans lequel il est fait mention que
 l'ancien de led. chemin le bon état lequel l'ancien
 M. l'ancien l'ancien l'ancien doit l'ancien a l'ancien depuis
 Fréjus jusque au Port de Sigac ou l'ancien le long
 suivant l'acte reçu par M. l'ancien le 2. août 1735.



ANNEXE 5 : décision du 28 mars 1748

(Archives départementales du Var, C 133)



**LES CONSULS ET ASSESSEUR D'AIX,
Procureurs des Gens des trois Etats du
Pays de Provence.**

*il est ordonné aux entrepreneurs du chemin de fréjus a l'esterel
d'alligner led chemin par une seule ligne droite depuis la sortie de fréjus
jusqu'au pied de la montée de l'esterel. led chemin aura quatre canes
largeur, un fossé de chaque côté dans le terrain de quatre pans largeur
en laissant une banquette de deux pans, en mettant les rivières et
boutevours, avec l'engravement nécessaire. il sera fait dans les endroits
bas des murs de soutènement a deux faces bien fondés; et les déblais et
remblais nécessaires. cette augmentation d'ouvrage sera estimée lors
de la recette. fait a aix le 28 mars 1748*

*Dehors pierre-fan pr. d. p. c. r.
Jubert, art. D. a. r. r.
i. romulid. legende
michel jomier*

