

LES TRAVERSÉES ROUTIÈRES DE L'ESTÉREL PROJETS ET RÉALITÉS

4^e partie ¹ : UN PROJET NON RÉALISÉ DU XVII^e SIÈCLE

par Bernard PRADEAU

Dans son ouvrage *L'histoire des routes de France du Moyen Âge à la Révolution*², dont nous recommandons vivement la lecture, Georges Reverdy nous dit au chapitre de la généralité d'Aix-en-Provence (page 251) : « Avec la Provence, nous arrivons au dernier des grands pays d'États, après la Bretagne, la Bourgogne et le Languedoc, mais il est aussi le dernier au point de vue de l'activité routière ». Si les trois autres États s'étaient distingués dans ce domaine, il nous précise encore « Rien de tel en Provence et ce n'est seulement qu'à partir de 1771 que M^{gr} de Boisgelin, archevêque d'Aix et président-né des États de Provence tenta sans grand succès de redresser un peu la situation ». C'est donc constater la pauvreté de la documentation routière sur nos diverses communications, fait encore aggravé pour la Provence orientale donc pour nos travaux dans l'Estérel par le fait nous dit toujours Georges Reverdy qu'il y avait « absence de débouché à la frontière puisqu'il n'y avait encore aucune route sur la corniche. La grande liaison routière de la Provence se limitait donc à l'arrivée de la route de la vallée du Rhône qui, après la traversée de la Durance se dirigeait sur Aix et de là sur Marseille ou sur Toulon ». Mais il faut nuancer ce propos et rappeler que même si des travaux de grande envergure n'ont pas été menés au XVIII^e siècle il convient toutefois de mettre en évidence certains d'entre eux qui participaient déjà de travaux conséquents puisque s'agissant de déviations importantes tel que nous l'avons développé dans les articles précédents¹, notamment pour la sortie est de Fréjus sur près de 4 km.

Au XVII^e siècle déjà, une étude de déviation complète de la route royale fut entreprise. En fait il s'agissait d'un véritable tracé nouveau qui fut initié par les consuls de Fréjus et qui devait être abandonné après avoir fait l'objet de diverses analyses reprises ci-après.

¹ Voir aussi *Bulletin de la Société d'histoire de Fréjus et de sa région*, n° 1, 2, 3 et 4.

² Édition : Presses de l'École nationale des ponts et chaussées.

1. Rapport du 25 janvier 1655 des experts missionnés par les consuls de Fréjus³.

Les experts requis par « *Messieurs les Consuls au nom de la Communauté de cette ville de Fréjus* » sont :

Claude Fougeiret, marchand

Antoine Barboux, marchand

Jean Roux, maître Rodier

La mission qui leur est confiée consiste en « *nous transporter au chemin de Lesterel, considérer les ruines dudit chemin le long de son étendue jusques a la riviere de la Napouille terroir de Monsieur le Baron de Tourrettes...* » , et la mission se poursuit « *comme aussy de nous transporter et considérer le nouveau dessein d'autre chemin que despuis quelques années a esté treuvé selon l'opinion de beaucoup qui l'ont praticqué plus utile pour estre beaucoup plus court nullement inaccessible pour n'estre sujet a aucune montaigne plus asseuré pour les voyageurs et de fort peu d'entretien...* »

Ainsi la mission est double :

- Visiter, analyser et chiffrer le coût d'entretien du chemin existant.
- Pareillement, visiter, analyser et chiffrer le coût du nouveau chemin.

1. 1. Chemin existant.

Le 25 janvier 1655, les experts partent de Fréjus, arrivent « *à l'entrée de la montaigne de Lesterel distant de demy leue de frejus* » et poursuivent jusqu'au « *Logis de Lesterel* ». Ils constatent sur ce parcours « *en divers endroicts et en grande quantité divers précipices audit chemin et issariades...* » et plus loin dans leur rapport ils nous expliquent « *qu'un cavalier se treuve constraint de descendre auxdits endroicts pour ne courir hasar de sa vie à raison desdis précipices et issaryades s'il veut passer à cheval* » puis « *en tel estat que les carrosses ny littieres ne peuvent passer...* » , le tout dû à des défrichements des bois. Ils nous précisent encore que compte tenu des bois et taillis « *...un voyageur peut estre facilement surprins par les voleurs qui y commettent mille meultres et mille voleries* ». Ce chemin de l'Estérel est donc présenté en totale ruine et en insécurité la plus complète très certainement exagérée car il faut se souvenir que le but est d'obtenir la création d'un nouveau chemin. Le coût des réparations s'élève à 2 600 livres.

Les experts prennent ensuite « *retraicte au logis dudit sieur Baron de Tourrettes situé au grand chemin allant à Cannes distant dudit vallon de Sainct Jean d'environ demy leue* ».

1. 2. Chemin nouveau et retour à Fréjus.

Le lendemain 26 janvier 1655, les experts repartent par le « *nouveau dessein* » commençant à la rivière de la Napoule « *gayable en tout temps* » puis après

³ Archives départementales du Var, 1 C 130

une « *petite montée fort agréable appelée Labeillete* » ils continuent « *nostre chemin a droicture de Fréjus jusques au quartier appelé Montdubio toujours le chemin fort droict pareillement agréable et dudit quartier arrivés au vallon de Laguillo auquel lieu avons conneu seroit fort propre pour bastir une retraicte tant à raison de sa scituation qui partage presque la moitié du chemin de Frejus à Cannes que pour estre fertile en eau non seulement pour le service dudit logis mais encore pour fournir à un jardinage le terroir estant fort propre et pour y faire de preries...* ». Ils poursuivent « *Disons et affirmons que dudit lieu de Laguillo audit Frejus le chemin est fort droict et agréable...il s’y treuve de Laboueurs Brassiers et Boyers, le chemin grandement commode et asseuré pour les voyageurs profitable d’une leue a celluy dudit Esterel pour venir audit Fréjus duquel jusques a Cannes un homme à pied fera le chemin dans quatre heures Ledit Endroict fort récréatif ny ayant que quelque petit bois taillis durant l’estendue de demy leue estant opposé sur le midy toujours en veue de la mer fort propre pour courir la poste grandement commode pour les carrosse et littières* ». L’estimation de mise en état est fixée à 3 500 livres.

Les deux experts Fougeiret et Barboux signent le rapport qu’ils remettent à « *Messieurs les Consuls* » .

Ce rapport, tendancieux n’est autre qu’un plaidoyer en faveur du nouveau chemin mais sa rédaction trop naïve n’a pas échappé aux procureurs du Pays de Provence qui, le 6 avril 1655, demandent à leur tour un rapport estimatif et comparatif des travaux à exécuter entre le vieux chemin et le nouveau.

2. Décision du 6 avril 1655 ⁴.

Dans l’extrait des registres des délibérations des États de Provence tenues à La Valette en date du 6 avril 1655, nous lisons que le sieur Simon, assesseur d’Aix et procureur du Pays, expose le rapport établi à la demande des consuls de Fréjus ci-dessus exposé. L’assemblée après avoir délibéré demande qu’il soit dressé un procès-verbal avec estimation des travaux à exécuter sur les deux chemins, le nouveau paraissant plus court d’une lieue, et que « *les communautés voisines [soient] appelées* » car elles devront participer aux frais de ces travaux.

Mais avant de dresser ce procès-verbal résultant de la visite des lieux, il se trouve qu’Antoine Laugier, maître de poste au Logis de l’Estérel a eu « *notice de l’offre faicte en la derniere assamblée générale des communautés tenue à la Valette* » et cela l’a amené à faire une proposition.

3. Proposition d’Antoine Laugier du 23 juin 1655 ⁵.

Antoine Laugier propose le 23 juin 1655, « *pour tesmoigner audit pays qu’il*

⁴ Archives départementales du Var, 1 C 130

⁵ Archives départementales du Var, 1 C 133

veult contribuer dusien pour faire en sorte que le vieux chemin subsiste et que le public en receoive son advantaige » , de faire réparer « *ledict vieux et grand chemin à ses propres fraits et despances en sorte que les carrosses charrettes lictières et toute sorte de gens à cheval et à pied y pourront assurément et commodément passer en tout temps* » moyennant « *luy payer la somme de six cent livres pour une sulle fois...* » puis lui payer annuellement la somme de cinquante livres « *en fin de chascune année* » . Cette proposition est remise à Monsieur Amant de Villeneuve Vaucrange, consul d'Aix et procureur du Pays de Provence.

La réaction de Laugier est tout à fait normale car le nouveau chemin à l'étude passait sur l'autre versant du massif de l'Estérel, à savoir le versant ayant vue sur la mer. Il abandonnait totalement le Logis de l'Estérel, relais de poste propriété de Laugier qui voyait donc toute sa fonction de maître de poste anéantie sauf à reconstruire éventuellement un nouveau relais sur la nouvelle route. Il luttait donc de toutes ses forces pour maintenir le vieux chemin qui passait chez lui. Il est intéressant de remarquer les termes "vieux chemin" qu'il emploie, ce qui conforte déjà en 1655 l'ancienneté de cette vieille route royale au sujet de laquelle nous savons qu'existaient sur le côté de vieilles bornes milliaires attestant le caractère d'ancienne voie romaine (Voie aurélienne).

Mais sa proposition n'est pas retenue et la Province décide de faire procéder à un rapport nouveau.

4. Rapport d'experts des 14-19 septembre 1655 ⁶.

Ce long rapport de 16 pages comporte plusieurs éléments :

- La décision : prise le 9 septembre 1655 par délibération de l'assemblée particulière.
- Les experts : -Gaspard Dille, bourgeois, consul d'Aix, procureur du Pays de Provence,
-Paul Meyronnet, greffier des États dudit Pays,
-Jean Jaubert, expert.
- La mission. Elle se décompose en 2 parties :
 - 1°/ Vérifier les travaux exécutés sur la route d'Aix à Rians.
 - 2°/ Dresser un procès-verbal de comparaison des travaux à exécuter sur le chemin de l'Estérel – ancien tracé – par rapport à « *ce nouveau chemin quon veult faire...plus court d'une lieu que le vieil chemin* » et ceci « *les communautés voisines appelées* » .

La délégation part d'Aix le 14 septembre 1655 accompagnée de Mathieu Brun, trompette, soit donc quatre personnes. Après avoir visité les travaux de la route

⁶ Archives départementales du Var, 1 C 130

de Rians où ils vont coucher, ils repartent le lendemain 15 septembre, passent à la Verdière pour le dîner et vont coucher à Salernes. Ils repartent le 16 pour Draguignan où ils signifient « *aux sieurs de ladite ville* » la délibération de la dernière assemblée générale des communautés leur imposant en qualité de chef lieu de viguerie d'avoir à se joindre à eux. Le sieur Remondy, écuyer et premier consul part donc avec eux et tous les cinq vont coucher à Fréjus « *à une heure de nuit* ».

Le 17 septembre, après entretien avec les consuls de Fréjus et renforcé du sieur Fougeras, second consul de cette ville, et du géomètre Menjaud, muni de son arpent pour effectuer les mesures, ils débutent leur mission. C'est maintenant une délégation de sept personnes qui prend le chemin de l'Estérel.

Le travail consistera en la mesure du vieux chemin en allant de Fréjus à La Napoule, et au retour la mesure du nouveau chemin de La Napoule à Fréjus, avec relevé, chemin faisant, des travaux de réparations ou autres observations, notamment la comparaison entre la proposition Laugier pour le vieux chemin et celle du sieur Banon, hôte dudit Fréjus, pour le nouveau. De suite les experts excluent l'analyse des devis et décident de ne procéder qu'à la mesure des deux chemins. La délégation part donc de la porte Saint-Joseph l'après-midi du 17 septembre et après 1 500 cannes⁷ mesurées à l'arpent et ensuite jusqu'au Logis de l'Estérel avec le « *cordaige* » il est trouvé une distance de 6 787 cannes.

Le lendemain 18 septembre, en compagnie du sieur Laugier, ils reprennent la mesure jusqu'au Ruou de La Napoule où débute « *le nouveau chemin qu'on propose* » et ils trouvent 4 328 cannes.

Soit en tout pour le vieux chemin 11 115 cannes, correspondant à 22, 2 km.

Suivent ensuite des explications sur la nature des dégradations subies par les chemins, sur l'exploitation des terres (44 familles représentant 200 personnes de « *communion* »), sur l'exploitation du bois par le « *Sieur Commandeur de Comps* ». Ils vont ensuite « *disner* » à La Napoule et l'après-midi ils reprennent la mesure du nouveau chemin mais en présence du fils dudit Banon.

Ce nouveau tracé part du vallon du Ruou passe par le « *valon de Laurière blanche autrement de soubst Mondubio* », et ce vallon se trouve à 2 550 cannes. De ce point ils se rendent au « *Logis de lesterel pour ouyr la messe demain jour de dimanche* ». Depuis le ruou de La Napoule ils constatent : « *pays marécageux* », il y a un « *torrent* », et « *le passage ne peult estre que dangereux et remply deaux en hiver* », puis ils citent « *des mauvais chemins pour nestre que montés et descentes et contours* ».

Le dimanche 19 septembre, après avoir assisté à la messe dans « *une chappelle à main gauche au terroir dudict Montauroux distante d'un demy quart de lieue dudict Logis* » ils reprennent la mesure depuis le vallon de Laurière blanche où ils rencontrent M. Banon père « *assisté d'un appelé M^r Roux de la même ville [de Fréjus] qui se melle de faire des desseins pour les réparations...et qui fut appelé par les consuls de Fréjus ledit mois de janvier dernier* ». Du vallon de

⁷ Une canne vaut environ 2 mètres.

Laurière blanche jusqu'à un « *endroit appelé la Juest des deux vallons* » qui viennent l'un de la Mondubio (Les Suvières : carte de Cassini) et l'autre de la Sunedde (?) ils trouvent 1 300 cannes. Quant à la nature du chemin « *il est très mauvais* » avec des « *montées et descentes en contournant et bien éloigné de la mer* ». « *De la Juest des deux vallons jusqu'à la terre de Roussivants* » appartenant à la dame de Villepey la distance mesurée est de 2 004 cannes. « *Le chemin est rude et mauvais et le terroir fort secq et sans culture* » sauf audit « *Roussivant* ». La mesure se poursuit depuis « *Roussivant* » jusqu'à « *la porte de ladite ville de Fréjus la plus proche de nostre chemin appelée de Meau* ». La distance trouvée depuis Roussivau jusqu'à Fréjus est de 5 346 cannes y compris les 1 500 cannes mesurées avec l'arpent le premier jour, ce qui donne « *dans la journée du jourdhuy 8 650 cannes laquelle jointes avec les 2 550 cannes d'hier après disner* » 11 200 cannes, soit environ 22,4 km.

Ainsi le nouveau chemin est « *plus long de 85 cannes* » (170 mètres) alors que les experts des consuls de Fréjus avaient chiffré à une lieue le raccourcissement qu'il devait procurer. Erreur, incompetence ou volonté délibérée ? Quant à l'état général des terrains traversés par ce nouveau tracé on est très loin de la description idyllique du rapport de janvier 1655.

Après avoir couché à Fréjus le 20 septembre et avoir congédié le sieur Remondy et le sieur Jaubert, le consul Dille et le greffier Meyronnet se rendent vers Antibes pour d'autres affaires de la Province jusqu'au 28 septembre, puis ils rentrent à Aix et rédigent leur rapport le 4 octobre 1655.

En conclusion, il faut noter que le nouveau chemin devait être très difficile à établir car ce n'est pas les 85 cannes d'écart en sus qui l'aurait fait rejeter s'il avait eu un intérêt supérieur important non seulement lié à la longueur quasiment identique mais également à la possibilité de desserte de divers terroirs exploités par de nombreux agriculteurs locaux. Mais il faut remarquer que les experts ne font que remplir leur mission et que la décision sera prise par l'assemblée des communautés.

5. Délibération du 26 février 1656⁸. Abandon du nouveau chemin.

Le rapport ci-dessus est présenté à l'assemblée générale des communautés du Pays de Provence tenue à Lambesc par le sieur de Moncaud, assesseur et procureur du Pays, le matin du 26 février 1656. Il précise que le nouveau chemin est certes plus long de 85 cannes mais qu'il est « *esloigné de toute sorte d'habitation* » et que, donc, il est souhaitable de réparer l'ancien, que Antoine Laugier, maître de poste dudit Estérel et propriétaire du grand logis a proposé par devant maître Jean Arluc, notaire à Cannes, le 23 juin 1655 de réparer le vieux chemin pour 600 livres en une seule fois et de l'entretenir « *à perpétuité* » pour la somme de 50 livres annuellement. Il rappelle les coûts, soit 2 600 livres pour réparer le

⁸ Archives départementales du Var, 1 C 130

vieux chemin et 3 500 livres pour établir le nouveau chemin selon l'expertise diligentée par la communauté de Fréjus (voir ci-dessus).

Après cet exposé, l'assemblée a délibéré par « *la pluralité des opinions* » de réparer le vieux chemin et donne pouvoir au procureur du Pays de traiter avec ledit Laugier et de passer tout contrat et de « *faire le despartement et imposition sur ceux qui doibvent payer ladite somme suivant le règlement des Estats ainsi qu'il feust pratiqué lors de la précédante réparation en l'année 1627* ». Il s'agit là de la répartition de la charge entre les divers intéressés soit : communauté de Fréjus, viguerie ou autre...

Quant à l'entretien, pouvoir est donné au procureur de « *ouir les propositions et offres tant dudit Laugier que autres au plus grand avantage qu'il se pourra pour la province* » et de les rapporter à la prochaine assemblée.

Après cette délibération « *le sieur Cootte, premier consul et députte de ladite communauté de Fréjus a déclaré que ladite communauté ne prétendoit de rien payer ny contribuer à la réparation dudit vieux chemin comme lui estant prejudiciable et quelle avoit dessain de payer le nouveau chemin à ses frais et despances. Ayant l'Assemblée protesté au contraire sur ce que le règlement des estats doibt être observé* ».

Ainsi donc était abandonné le projet du nouveau chemin, la communauté de Fréjus devant également payer sa quote-part des travaux de rénovation de l'ancien chemin.

Dans un nouveau rapport descriptif et estimatif du 12 mai 1656, on constate effectivement que lesdits travaux concernent bien le vieux chemin.