

LES TRAVERSÉES ROUTIÈRES DE L'ESTÉREL

PROJETS ET RÉALITÉS

2^e partie : le XIX^e siècle

par Bernard PRADEAU

Dans le bulletin précédent nous avons débuté cette étude en traitant les grands travaux ou projets intervenus au XX^e siècle. Ainsi que nous l'annoncions nous présentons maintenant ce deuxième article qui va traiter ce même sujet pour le XIX^e siècle.

Le XIX^e siècle se caractérise par une volonté de rénovation complète de l'ancienne route d'Italie dans sa traversée de l'Estérel, c'est-à-dire depuis la Bastide Amic, située à environ 2,5 km à l'est de Fréjus jusqu'au Pont de l'Argentière situé de l'autre côté de l'Estérel, actuellement sur la commune de Mandelieu depuis le réajustement des départements dû au rattachement à la France du comté de Nice en 1860. Ce programme, peut-être trop ambitieux financièrement, s'est trouvé scindé en deux parties, soit donc les projets suivants :

- 1.) Le nouveau tracé depuis la Bastide Amic (actuel carrefour R.N. 7 / route de La Tour de Mare) jusqu'au Col du Logis de Paris (actuel carrefour R.N. 7 / route des Adrets). Ce projet fut réalisé.
- 2.) Les projets depuis le Col du Logis de Paris jusqu'au Pont de l'Argentière dans la commune actuelle de Mandelieu. Seules deux petites rectifications furent exécutées plus tardivement au XX^e siècle.

L'aménagement interne de la forêt de l'Estérel par Monsieur Muterse, ingénieur des Eaux et Forêts qui constitua tout un réseau de chemins ne présentant pas le caractère de traversée routière rapide de l'Estérel, ne sera pas pris en compte dans le présent article. Ces travaux réalisés sur la fin du XIX^e siècle, d'un intérêt historique certain, devraient néanmoins faire l'objet d'une étude particulière.

I. RECTIFICATION ENTRE LA BASTIDE AMIC ET LE LOGIS DE PARIS

L'ancienne Route d'Italie partait de Fréjus, passait par la Tour de Mare, les Darboussières, la maison forestière des Cantonniers, puis celle du Malpey et aboutissait au Col du Logis de Paris, c'est-à-dire au carrefour actuel de la R.N. 7 et de la route des Adrets-de-l'Estérel. Cette route accusant de très fortes pentes par endroits, il fut décidé au XIX^e siècle de l'abandonner au profit d'un nouveau tracé situé plus à l'ouest et qui présentait une rampe certes plus longue mais de plus faible pente. Ce tronçon est appelé "Rectification entre la Bastide Amic et le Logis de Paris". Le lieu de la Bastide Amic n'est autre que le carrefour de la R.N. 7 avec la Tour de Mare, carrefour situé à environ 2,5 km à l'est de Fréjus. Ce tracé empruntait au départ l'ancienne Voie Aurélienne, ainsi que nous l'expliquerons ultérieurement.

Dans le gros dossier 2.S.54 des Archives départementales du Var, dont nous reproduisons en annexe n° 1 la page bordereau, dossier dont le titre est : "Route Royale de 3^e classe n° 97 de Toulon à Antibes - Département du Var - Arrondissement de l'Est - Montagne de l'Estérel", annonçant 19 pièces, nous trouvons :

- Pièce n° 1 (dite aussi n° 6) : il s'agit du plan-projet au 1/5 000 du 7 septembre 1840 sur une longueur de 11 493,30 m, dressé par l'ingénieur ordinaire soussigné, à Cannes ... signé Castagne (?). Sur ce plan, dont nous donnons quelques extraits (annexes n° 2/2, 2/3, 2/4), se trouvent deux mentions : « Vu et proposé par l'ingénieur en chef directeur du département du Var, à Draguignan le 31 octobre 1840. (signé Duval ?) » et « Approuvé conformément à ma lettre de ce jour, Paris le 14 décembre 1840, le sous-secrétaire d'État des travaux publics. Signé : illisible. » Sur l'annexe n° 2/2 nous pouvons apprécier le ripage vers l'ouest de la nouvelle route, soit environ 500 mètres aux Darboussières et jusqu'à un kilomètre plus loin. Toutes les caractéristiques du projet sur les 11,500 km sont transcrites sur le plan lui-même (annexe n° 2/1).
- Pièces n° 2, 3 et 4 : définissent les profils en long et en travers, ces derniers au nombre de 603 et, à défaut de profil en travers type, nous constatons que la route présente une plate-forme de huit mètres, y compris un fossé de un mètre et hors talus. La pièce n° 4 est consacrée au dessin des ouvrages d'art.

- Pièce n° 5 : avant-métré des travaux. Les terrassements de déblais tout compris, en masse et pour les fondations des murs, perrés, ouvrages d'art, caniveaux ... se sont élevés à un volume de : 45 468, 90 m³ (à la pioche), 35 154, 79 m³ (au pic), et 25 101, 31 m³ (à la poudre), soit un total de : 105 725, 00 m³.

Les remblais atteignent 81 820 m³.

L'empierrement de la route sur 11 493, 30 m de longueur, sur 6 mètres de chaussée avec bombement du 1/50 de la largeur et 0, 22 m d'épaisseur, représente 15 171, 16 m³ d'une couche unique de pierres cassées. Pour l'entretien immédiat de la route (durant six mois) il a été prévu trois cantonniers stationnaires et 1 916 m³ de matériaux pour rechargement, soit 1/6 de mètre cube par mètre courant.

De même sont détaillés tous les travaux nécessaires à la construction des ouvrages : maçonneries diverses (culées, voûtes, parapets, chapes, cintres, etc.)

- Pièce n° 6 : analyse des prix. La base des prix est la suivante :

- Journées de travail :

. Journée de manœuvre	:	1, 75 F
. de mineur	:	2, 50 F
. de carrier	:	2, 25 F
. de tailleur de pierre	:	3, 50 F
. de maçon	:	3, 00 F
. de charpentier	:	3, 50 F
. Voiture à cheval	:	6, 00 F

Ces prix du 7 septembre 1840, comparés à ceux de mai/juin 1901 (voir notre premier article dans le bulletin n° 1), font apparaître entre 1840 et 1901 un taux d'augmentation de 57 % pour le manœuvre, le tailleur de pierre, le charpentier, de 54 % pour le mineur, de 47 % pour le maçon et de 28 % pour la voiture à un cheval. C'est donc dire que les salaires augmentent de l'ordre de 1 % par an en moyenne durant ces 60 ans.

- Transports : Le transport des matériaux s'effectuant soit par brouette, soit par voiture, il est donné une formule de calcul du prix reproduite en annexe n° 3, formule difficile d'emploi car elle nécessitait un contrôle permanent.

- Pièce n° 7 : détail estimatif des travaux : 352 958, 36 F
 sommes à valoir pour dépenses imprévues : 27 041, 64 F
 Total général : 380 000, 00 F

Mais cette somme fut ramenée à 374 867, 96 F par le sous-secrétaire d'État après suppression d'un approvisionnement de 1 599 m³ et du bornage, soit en tout 5 132, 04 F supprimés, mais avec la même somme à valoir de 27 041, 64 F.

Or, la lettre approbative de l'adjudication en date du 22 avril 1846 porte une somme à valoir de 32 173, 78 F, c'est-à-dire qu'elle comprend les 5 132, 04 F, à 0, 10 F près, ci-dessus, mais “noyés” dans la somme à valoir ??

- Pièce n° 8 : devis et cahier des charges. Le tracé en plan comprend des alignements droits et des courbes, ces dernières sont des arcs de parabole, rarement des arcs de cercle.
 Par cette pièce nous apprenons que l'adjudication a été passée le 8 avril 1846 par Monsieur le Préfet du Var en faveur du Sieur Fabre Joseph de Cannes et approuvée par Monsieur le Sous-Secrétaire d'État des travaux publics le 22 avril 1846.
- Pièces n° 9 à 14 : inexistantes dans le dossier 2.S.54.
- Pièce n° 15 (dite aussi n° 1) : il s'agit également de la même affaire, mais intitulée “Achèvement d'une partie de cette route comprise entre la Bastide Amic et le Col du Logis de Paris sur une longueur de 11 517, 65 m ” (donc 24 mètres environ plus longue).
 Cette pièce est l'avant-métré des travaux, et ce sous-dossier est daté du 15 février 1850 par l'ingénieur en chef du département du Var, et du 10 avril 1850 à Paris par le ministre des Travaux Publics.
- Pièce n° 16 : comportant le même titre. C'est l'analyse des prix qui sont identiques à ceux ci-dessus en pièce n° 6 avec toutefois le prix des voitures à deux chevaux, 8, 00 F, et à trois chevaux, 11, 00 F, et un cheval, 5, 00 F au lieu de 6, 00 F.
- Pièce n° 17 : Détail estimatif des travaux : 76 766, 60 F
 Somme à valoir pour épuisement,
 enlèvement d'éboullis, etc. : 5 233, 40 F
 Total général : 82 000, 00 F

Le 15 février 1850

Signé pour le ministre: le secrétaire général le 10 avril 1850.

Il est à noter que ces pièces n° 15, 16, 17 font suite à une difficulté telle que décelée dans le bordereau du dossier (pièces n° 9 à 14 inexistantes), car si la pièce n° 9 nous signale un empiètement (?), la pièce n° 10 mentionne expressément une demande de résiliation du marché par l'entrepreneur Fabre, d'où un rapport de l'ingénieur en pièce n° 11 et un décompte des travaux exécutés pièce n° 12, mais d'un montant qui nous est inconnu. A la suite d'une lettre du ministre, pièce n° 13, et d'un rapport des ingénieurs sur l'entrepreneur, le dossier était repris avec le même Fabre ainsi que nous le verrons ci-dessous.

- Pièce n° 18 : procès-verbal de réception définitive en date du 31 décembre 1853 délivré par l'arrondissement de Grasse (annexe n° 4). Cette pièce est bien délivrée au sieur Fabre Joseph et pour le tronçon Bastide Amic / Col du Logis de Paris. Ce procès-verbal comporte également le décompte définitif des travaux complémentaires d'achèvement de la route et qui s'élèvent à 72 452,07 F (pour 82 000,00 F prévus) que l'entrepreneur Fabre a signé avec le conducteur des travaux à Grasse le 31 décembre 1853, l'ensemble vérifié et approuvé par l'ingénieur en chef à Draguignan le 10 avril 1854.
- Pièce n° 19 : pièce relative à un litige au Pont de la Foux en 1854 et qui ne concerne pas notre étude.

C'est ainsi que fut terminée notre route nationale n° 7 pour son tronçon de l'entrée de la Tour de Mare au carrefour des Adrets, telle que nous la connaissons actuellement.

II. RECTIFICATION ENTRE LE COL DU LOGIS DE PARIS ET LE PONT DE L'ARGENTIÈRE

Au-delà du Logis de Paris des études furent menées, mais n'aboutirent qu'à de petites modifications situées entre le Col de l'Escaillon et le Pont de l'Argentière. Le dossier aux Archives départementales porte la référence 2.S.53.

En effet, pour éviter des pentes importantes un projet de déviation de la route fut recherché au travers de multiples tracés et le meilleur fut totalement chiffré.

- Pièce n° 1 : plan au 1/20 000 (annexe n° 5) figurant divers tracés projetés. Ce plan daté du 23 septembre 1848 rappelle qu'un avant-projet de 1838 avait été approuvé le 20 juin 1839 : il s'agit du tracé n° 2 : B E I K.
- Pièce n° 2 : profil en long de six routes possibles, y compris la route actuelle, soit :
 - tracé n° 1 : route existante B C D K : 304, 00 m + 640, 00 m + 1 340, 00 m + 90, 00 m + 1 240, 00 m + 392, 70 m + 617, 30 m + 1 170, 00 m + 12, 20 m = 5 806, 20 m
 - tracé n° 2 : B E I K, c'est le tracé le plus long : 3 632, 70 m + 1 725, 00 m + 3 407, 70 m = 8 765, 40 m
 - tracé n° 3 : B F I K, pour 4 972, 70 m + 3 407, 70 m = 8 380, 40 m
 - tracé n° 4 : B F C D K, tracé le plus court des nouveaux projets : 4 439, 80 m + 51, 60 m + 472, 30 m + 617, 30 m + 1 380, 00 m + 22, 20 m = 6 983, 20 m
 - tracé n° 5 : B H C D K : 4 115, 90 m + 1 172, 60 m + 617, 30 m + 1 380, 00 m + 22, 20 m = 7 308, 00 m
 - tracé n° 6 : B G D K : 3 862, 10 m + 2 232, 40 m + 160, 00 m + 1 380, 00 m + 22, 20 m = 7 656, 70 m

Sur cette pièce, datée également du 23 septembre 1848, on s'aperçoit qu'entre le tracé le plus long et la route existante qui est la plus courte il y a une différence de près de trois kilomètres pour 5, 8 km !

- Pièce n° 3 : comparaison des divers tracés entre eux et la route actuelle par la méthode de l'inspecteur Fabvier d'où il ressort que le meilleur tracé est B F C D K. Notons le trafic pris en compte à cette époque (1848) : 250 à 300 "colliers" traversaient l'Estérel chaque jour.
- Pièce n° 4 : plan au 1/1 000 du tracé retenu ci-dessus B F C D K et de la côte de l'Espautier.
- Pièces n° 5, 6, 7 : profils en long, en travers et dessin des ouvrages d'art.
- Pièce n° 8 : avant-métré des travaux : terrassements

. déblais	:	65 277, 78 m ³
. remblais	:	64 759, 74 m ³
. empierrements	:	8 799, 57 m ³

Sont chiffrés également tous les ouvrages d'art.

- Pièce n° 9 : analyse des prix de base : ce sont les mêmes que ceux du dossier ci-dessus analysé.
- Pièce n° 10 : détail estimatif des travaux :

. terrassements	:	114 123, 80 F
. chaussée	:	22 912, 92 F
. ouvrages d'art	:	<u>123 144, 94 F</u>
. somme à valoir pour cylindrage chaussée	:	<u>9 818, 34 F</u>
Total .	:	270 000, 00 F

le 23 septembre 1848

vérifié par l'inspecteur en chef du Var le 28 octobre 1848
 vu par le ministre des Travaux Publics le 5 mai 1849

- Pièce n° 11 : devis et cahier des charges. Cette pièce est analogue à celle ci-dessus analysée.
- Pièce n° 12 : plan du projet à l'échelle cadastrale du 1/5 000 intitulé "Plan parcellaire". Il s'agit du cadastre napoléonien de Fréjus de 1826 pour évaluer les superficies à acquérir.
- Pièce n° 13 : matrices cadastrales - estimation des prix des terrains à acquérir pour construire cette route : cinq propriétaires sont touchés, deux à Fréjus et trois à Mandelieu, pour 80 712 m² et une somme de 4 044, 50 F (y compris 25 % de dépréciation et dommages pour les terrains restant aux propriétaires).
- Pièce n° 14 : profil en long de la route actuelle depuis le Logis de Paris jusqu'au point "K" situé à l'ouest et à 156 mètres d'un point probable début ou axe du Pont de l'Argentière.

Se trouve également dans ce dossier un sous-dossier "A" intitulé "Rectification des rampes de l'Espautier et de l'Escaillon. Vœu du conseil général. Avant-projet". Les quatre pièces formant ce sous-dossier sont datées du 30 juin 1893 :

- Pièce n° 1 : carte
- Pièce n° 2 : profil en long de la rampe de l'Espautier entre les PK 106, 952 et 107, 298, soit sur 346 mètres.
- Pièce n° 3 : profil en long de la rampe de l'Escaillon entre les PK 109, 070 et 109, 300, soit sur 230 mètres.
- Pièce n° 4 : lettre de l'ingénieur qui signale que le projet ci-dessus de 1848 n'est toujours pas exécuté et qu'avant de l'exécuter il existe des priorités plus urgentes (Rampe de Femme Morte à Roquebrune-sur-Argens) (annexe n° 6).

Que conclure de ce projet, en fait de ces trois projets puisque s'agissant de trois tronçons différents ?

- 1.) Le projet de 1848 n'avait pas reçu de début d'exécution en 1893 puisque l'ingénieur ordonnateur signale dans son rapport l'existence d'un projet ancien.
- 2.) Le tronçon " A A' " : côte de l'Espautier a été exécuté par la suite, probablement au XX^e siècle.
- 3.) Le tronçon " B F C " : n'a jamais été réalisé.
- 4.) Le tronçon " D K " : n'a jamais été réalisé.

En effet, le plan de 1848, pièce n° 1, à l'échelle du 1/20 000, comparé au plan directeur au 1/20 000 de l'Institut géographique national de 1912-1913 révisé en 1931, fait bien apparaître le maintien de la route ancienne figurée également sur le plan de 1848.

Finalement, tout ce grand projet d'environ 5,5 km n'aura servi qu'à l'établissement de la petite modification de la "côte de l'Espautier", soit sur 350 mètres environ. Faute de moyens, semble-t-il, l'ensemble ne fut pas réalisé. Était-ce par suite des gros travaux exécutés à la même époque à Fréjus entre la Bastide Amic et le Logis de Paris sur 11 493,30 m tel qu'analysé ci-dessus, ou parce que le chemin de fer franchissait déjà l'Estérel avec la ligne ouverte des Arcs à Cagnes/Vence le 10 avril 1863, ou alors la Société après 1893 avait-elle déjà pris conscience des progrès prochains de l'automobile, vecteur de déplacement plus rapide nécessitant un support moins tourmenté ?

C'est peut-être bien ce dernier argument, associé aux problèmes de coût, qui l'a emporté. En effet, déjà en 1933, le tracé d'une autoroute, passant en tunnel sous les Adrets, avait été projeté pour être abandonné ensuite au profit du tracé nord par rapport aux Adrets, où finalement l'autoroute Estérel Côte d'Azur fut construite et inaugurée, pour son tronçon Puget-sur-Argens / Alpes-Maritimes, le 22 juillet 1961.

PONTS ET CHAUSSÉES.

CHEMISE DE DOSSIER.

DÉPARTEMENT

DU VAR.

Travaux neufs.

Archives.

Route nationale N° 97.

Rectification entre la bastide Amic
et le Logis de Paris.

NUMÉROS D'ORDRE		DATES.	DÉSIGNATION DES PIÈCES.	OBSERVATIONS.
du DOSSIER.	du REGISTRE.			
1		31 Octobre 1840	Plan.	
2			Profils en travers.	
3			Profil en long.	
4			Devis des ouvrages d'art.	
5			Arant-mètre des travaux.	
6			Analyse des prix.	
7			Détail estimatif des travaux.	
8			Devis et cahier des charges.	
9		12 Xbre 1840	Rapport de l'Ingénieur ord. sur un projet de rect.	
10		12 juillet 1849	Rapport de l'Ingénieur en Chef sur la demande en vérification de M. Fabre.	
11		id.	Rapport de l'Ingénieur ord. sur la même affaire.	
12		id.	Compte général des ouvrages exécutés.	
13		15 Xbre 1849	Lettre du Ministre.	
14		13 Xbre 1849	Rapport et renouvelé avis des Ingénieurs sur l'entreprise Fabre.	
15		10 février 1850	Arant-mètre des travaux.	
16		id.	Analyse des prix.	
17		id.	Détail estimatif des travaux.	
18		31 Xbre 1853	Procès verbal de réception définitive.	
19		4 Janvier 1854	Placé relatif à la pétition de divers.	

Tableau des résultats principaux du projet.

Quantités relatives à la longueur.

La route actuelle représentée par une ligne noire a entre la bastide Amie et le Col du Logis de <i>Evros</i> une longueur de	9517,00
La partie à exécuter entre la bastide Amie et le Col du Logis de Paris avec une longueur de	11493,30
La distance entre la sortie de Fréjus et l'origine du projet est de	2749,00
La longueur totale à bonifier sera de	14042,30
Le rayon minimum des courbes de raccordement est de	29,00
Le nombre des ouvrages d'art sera de	57
La longueur de route soutenue par des murs percés à cause de trop grande déviation du profil au tracé sera de	2704,08
La longueur des banquettes en terre sur les remblais illois sera de	5237,74
La longueur des courbes pour recueillir au pied des déblais les eaux de la montagne sera de	11340,89
Le cube moyen des déblais par mètre courant sera de	9,20
Le prix moyen de la route par mètre courant	11,22
Le prix moyen de la route par mètre courant	4,21
Le prix moyen de la route par mètre courant	15,27

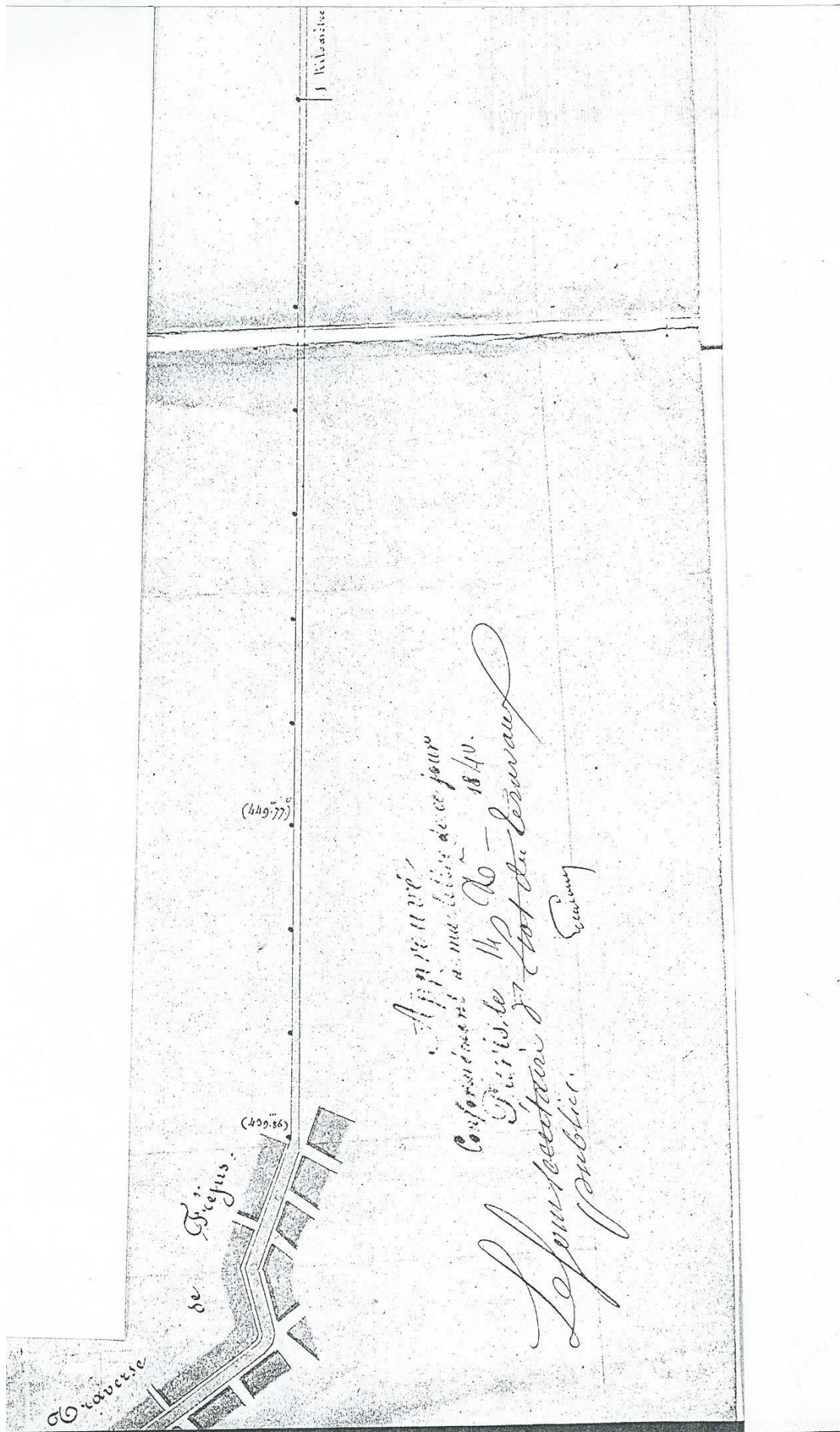
Chaussée	30,70
Ouvrages d'art murs percés compris	

Echelle de un millimètre pour cinq mètres.

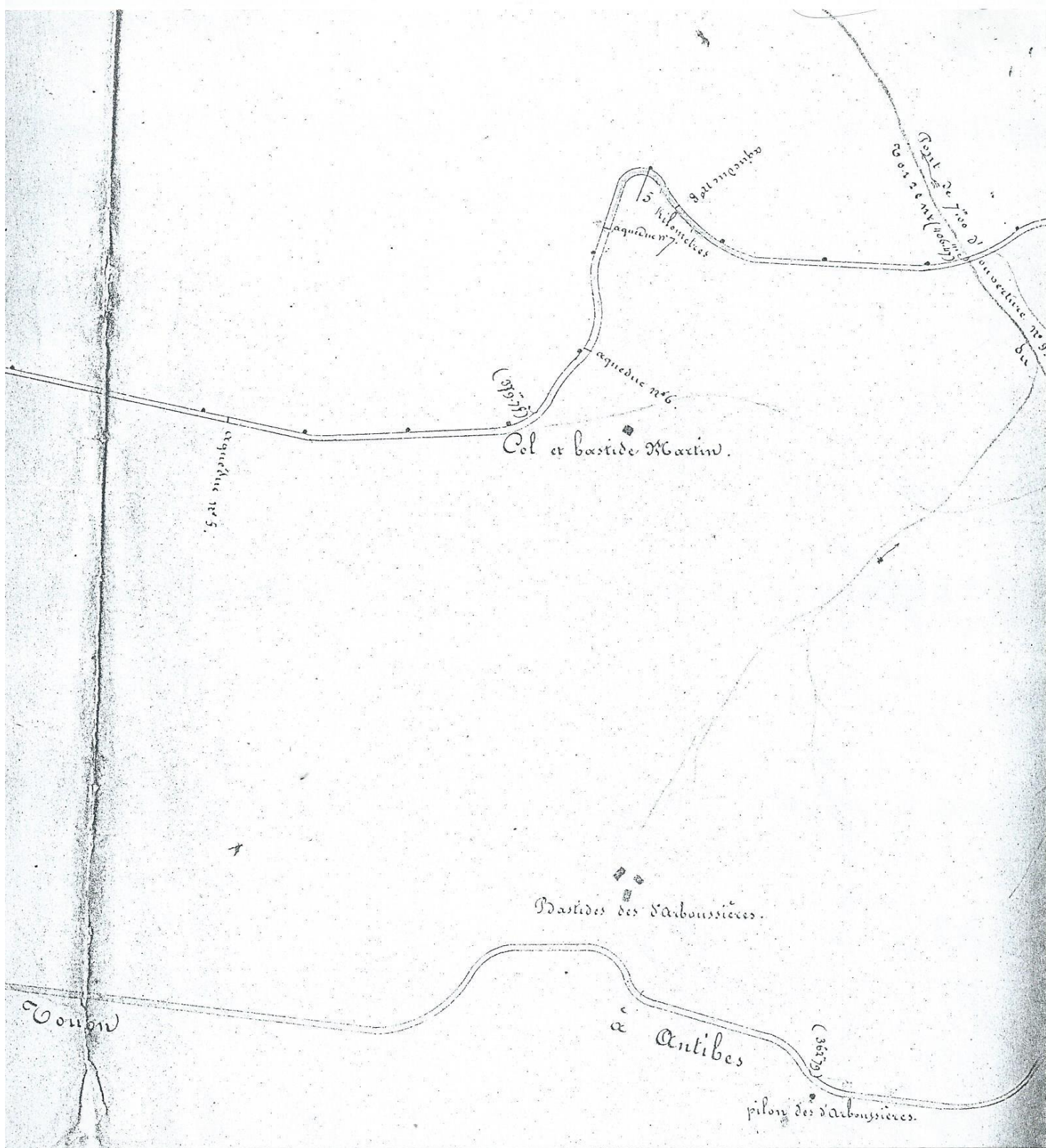
Quantités relatives à la hauteur.

Les nivellements sont rapportés à un plan au-dessus du niveau du monde à 499 ^m 86.	
La hauteur du point d'origine de la route à construire au-dessus du niveau du monde sera de	77,72
La hauteur du point d'arrivée culminant au-dessus du même niveau sera de	344,66
La différence de niveau entre les points extrêmes sera de	266,94
La somme des élévations totales sera de	294,19
La hauteur perdue pour le passage du torrent du gargalon sera de	27,27
La pente moyenne sera de	0,02796
La pente maximum sera de	0,05909
La plus grande différence entre deux pentes en rampes consécutives situées comme étant dans le même sens sera de	0,0241
Le remblai sur l'axe le plus élevé sera de	12,02
Le déblai sur l'axe le plus grand sera de	5,32
La hauteur du mur percé maximum sera de	13,90
La hauteur de la clef du pont du gargalon au-dessus du lit du torrent à une hauteur de	16,22

Nota. Si les cotés entre parenthèses sur le plan sont des cotés du nivellement dont le plan général est à 499^m 86 au-dessus du niveau du mer.



ANNEXE 2/3





2° TRANSPORTS.

Les prix de transport des terres à la brouette seront déterminés par la formule

$$X = \frac{2p D}{4000} \quad (A)$$

dans laquelle x représente le prix qu'il s'agit de déterminer ;

P le prix de la journée de l'ouvrier ;
D la distance du transport ;

Cette formule sera appliquée jusqu'à une distance de 80 mètres. *Et au delà quand le transport a lieu à la voiture pour être employé.*

Les prix de transport à la voiture des diverses espèces de matière seront déterminés par la formule

$$X = \frac{P(2D+d)}{L \times C} \quad (B)$$

Dans laquelle x représente le prix qu'il s'agit de déterminer ;

P le prix de la journée de la voiture, conducteur compris ;
D la distance du transport ;
d la distance répondant au temps perdu pour le chargement et le déchargement ;
L le parcours journalier de la voiture quand elle marche sans interruption ; il est de
C le cube du chargement.

Cette formule prendra, suivant les diverses espèces de matières et la force de l'attelage, les expressions indiquées au tableau ci-après, en fonction de la distance D. Ce tableau fait également connaître les limites entre lesquelles les transports seront considérés comme exécutés au moyen d'une voiture à un cheval, à deux chevaux et à trois chevaux.

NOTA. Quand la distance D deviendra assez grande pour que le voyage exige plus d'une journée, on ne servira plus de la formule, et l'on aura égard aux habitudes des voituriers et aux prix courants du pays.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
INDICATION des MATIÈRES A TRANSPORTER.	CUBE DU CHARGEMENT, ÉLÉMENT C.			DISTANCE d, RÉPONDANT AU TEMPS du chargement.			EXPRESSION (B) DU PRIX DU TRANSPORT RÉDUITE EN NOMBRE à l'exception de la distance D.			LIMITES D'APPLICATION DE LA FORMULE B.		
	VOITURE à			VOITURE à			VOITURE à			VOITURE à		
	un cheval.	deux chevaux.	trois chevaux.	un cheval (no 1).	deux chevaux (no 2).	trois chevaux (no 3).	un cheval (no 1).	deux chevaux (no 2).	trois chevaux (no 3).	un cheval (no 1).	deux chevaux (no 2).	trois chevaux (no 3).
<i>Débris de toute nature.</i>	0,333	0,667	1,000	850,00	850,00	1000,00	0,001D + 0,395	0,0009D + 0,390	0,0008D + 0,444	De 150,00 à 775,00	De 775,00 à 1975,00	A 1975,00 et au-dessus.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

PONTS ET CHAUSSEES.

DÉPARTEMENT

DU VAR.

ARRONDISSEMENT

de Grasse.

Service des routes Impériales

(4)
CHAPITRE N° 31
CARTON N° 127
DOSSIER N° 3
PIÈCE N° 18

PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION DÉFINITIVE.

Route Impériale n° 97, de Toulon à Antibes

Achèvement des travaux de rectification de la partie comprise
entre la Bastide Amie et le Col du Login de Paris

Le Sieur Fabre (Joseph) Entrepreneur.

L'an mil huit cent cinquante trois le trente un Décembre
Nous soussigné, Ingénieur des ponts et chaussées chargé du service de l'arrondissement de
Grasse dans le département du Var,

Nous sommes transportés sur la route Impériale n° 97, de Toulon à Antibes
entre la Bastide Amie et le Col du Login de Paris
pour examiner et vérifier les travaux de terrassements, Chaussées et Ouvrages d'art exécutés par le
S^r Fabre (Joseph) entrepreneur.

Nous avons reconnu que ces travaux satisfont aux conditions du devis, et se trouvent en
bon état d'entretien.

En conséquence, le délai de garantie étant expiré, nous déclarons qu'il y a lieu d'en ac-
corder la réception définitive.

A Grasse, les jour, mois et an que dessus.

Le Conducteur A. d. Ingénieur ordinaire,

J. Grange

Département du Var

Bonts et Chaussées.

Arrondissement de l'Est

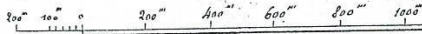
Route Nationale n° 97
de Coulon à Antibes.

CHAPITRE N°	31
CARTON N°	111
DOSSIER N°	13
PIÈCE N°	1

Rectification de la traversée de l'Estère
partie comprise entre le col de l'Escailhon
et le pont de l'Argentière.

Plan de la route actuelle
et des divers tracés étudiés.

Echelle au 1/4000 pour 20,00^m

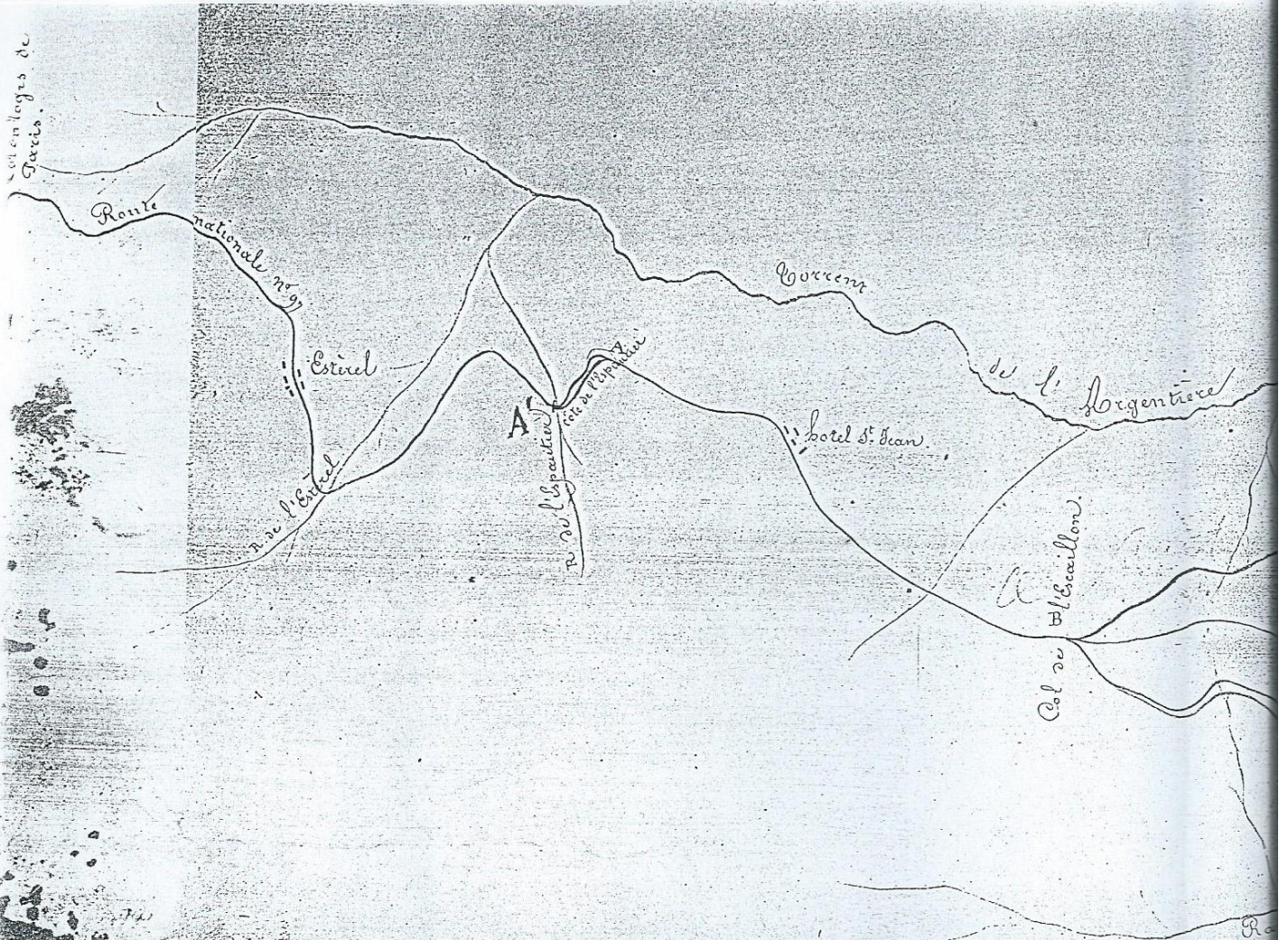


Dressé par l'Ingénieur ordinaire
sousigné

Grasse, le 23 septembre 1848.

Vu et vérifié par l'Ingénieur
en chef du Var sousigné.

à Draguignan le 28 octobre 1848.

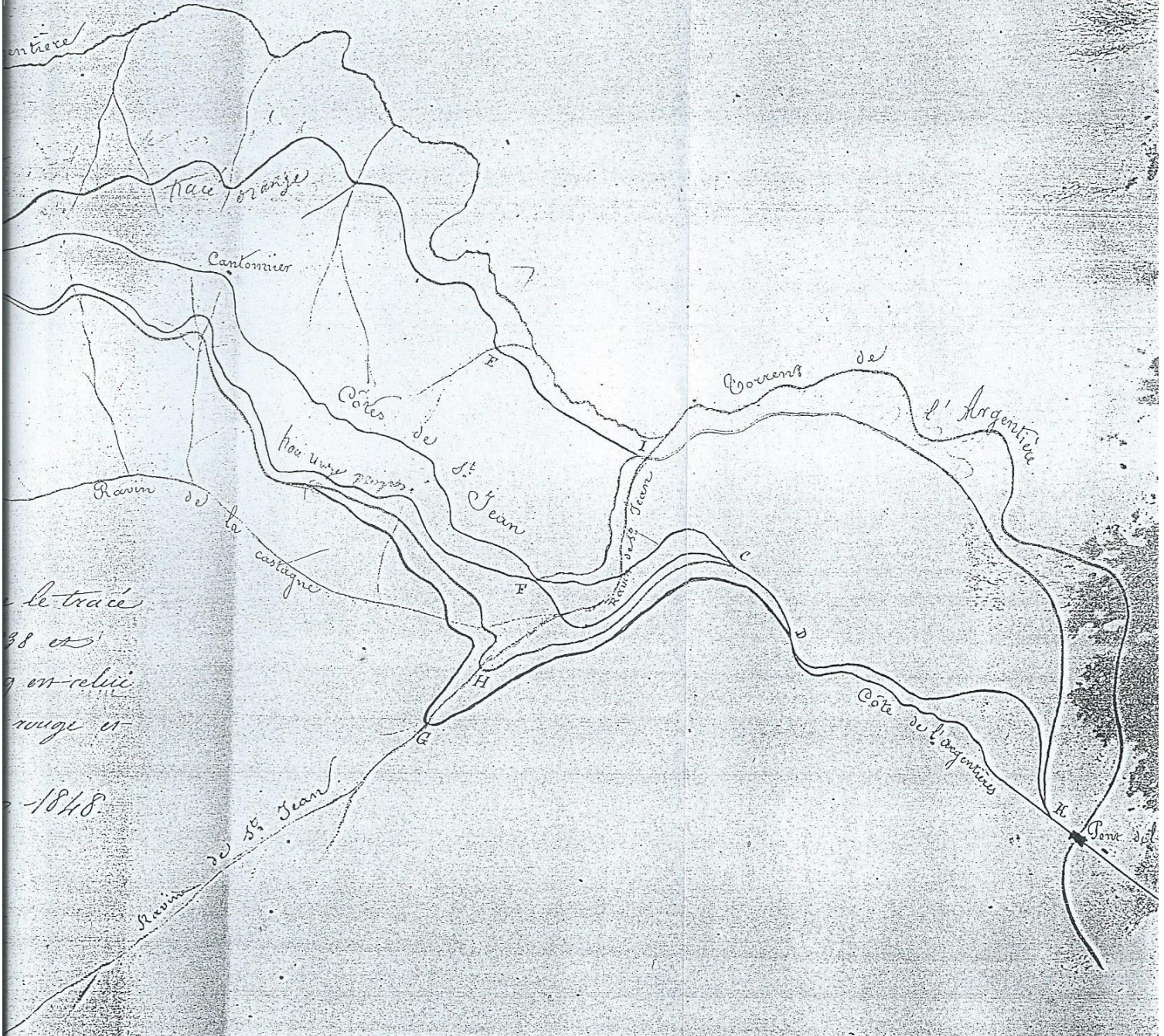


L'Ingénieur en chef soussigné certifie que le tracé portant le n°1 sur l'ouvrage-projet présenté en 1838 est approuvé sauf modifications le 20 juin 1839 en celui qui est indiqué sur le plan par les lignes rouge et jaune B, E, I, H.

à Draguignan le 28 octobre 1848.

Proposé: — AA'
— BFC DK.

Guillaume



le tracé
 38 et
 on relie
 rouge et
 1848

PONTS ET CHAUSSEES

ORDRE DE SERVICE

DEPARTEMENT

DU VAR

ARRONDISSEMENT

d'Esparquet

N° d'ordre de l'ing en chef : 107
de l'ing ordinaire : 456

PIÈCE A RENVoyer.

NOTA. Pour les affaires de VOIRIE, on n'omettra pas de préciser les travaux que le pétitionnaire demande à exécuter, l'état de la construction existante s'il s'agit de réparations ou exhaussements, le nombre des étages actuels, les servitudes de la propriété relativement à l'écoulement des eaux et la hauteur des seuils.

Route Nat le 97 - Rectifon des rampes

M. de Esparquet, Pétitionnaire
à de Escaillon
à Vau du Conseil Général

M. Pastouret fournira les renseignements, plans et profils nécessaires à l'instruction de l'affaire ci-jointe.

profil en long de la route actuelle
indication sur la carte
d'état major de la partie à rectifier



A Fréjus, le 17 Avril 1893.

L'Ingénieur ordinaire,

Pastouret

Pastouret soussigné, certifie ce qui suit :

Je vous adresse ci-joint le profil en long des rampes actuelles de l'Esparquet et de l'Escaillon de la route nationale N° 97, après avoir indiqué en rouge sur la carte d'état major jointe au dossier la partie à rectifier.
Fréjus 20 mai 1893

Pastouret

N° 85 Ing. - Mod. N° 20. Instr. 28 juillet 1852 et 31 oct. 1879. Paris, Imp. Jousset.

Précis des

Rectification de rampes de
St. Euphrasie
St. Souillon

Rapport



Votre excellent rapport du mardi 13 avril

446A

Dernier le conseil général du Var a
donné son avis en faveur de la
rectification de rampes de St. Euphrasie et
de St. Souillon sur la route nationale

N° 97. Les parties de la route N° 97 sur
le conseil général demande la rectification

sur la déclivité allant jusqu'à 1000 g/m
par suite ainsi que le montre le
profil en long joint au présent rapport.

Non ratification. J'ai vu ~~certains~~ très

nécessaire; mais si vous devez faire
connaître au conseil général que il

existe des projets de rectification de cette
même route approuvés depuis longtemps par

l'administration supérieure et qui ne peuvent
être exécutés en raison de ~~la~~ ~~leur~~ ~~prix~~ ~~de~~ ~~leur~~ ~~faute~~

et cependant, que ~~leur~~ ~~exécution~~ la rectification n'est pas haine,

dans la région qui occasionnera une

dépense d'environ 10.000^{fr}, ne peuvent prendre

rang qui appartiennent à des projets déjà
 approuvés, ~~qui ont été~~ ~~signalés~~ ~~par~~ ~~notre~~

~~service à l'admⁿ de l'Université. ad. qui nous~~
 son exécution se trouve en retard
 pour quelques années, mais qui reste
 service signalant son utilité à l'Administration
 supérieure et se mettre en mesure de
 faire admettre le projet dès que il y
 aura possibilité. — et le voir exécuter.
 Nous ne pouvons se porter des renseignements
 qui précèdent à la commission du
 Conseil général.

