

## **DES DOCUMENTS PEU CONNUS SORTIS DE L'OUBLI**

La *Société d'histoire de Fréjus et de sa région* se propose de rééditer certaines études ou documents d'histoire ayant trait à notre proche région, peu accessibles ou simplement oubliés.

Dans le cas où les droits sur la propriété intellectuelle ne sont pas éteints, une autorisation écrite des ayants droit (s'il en existe) sera requise.

Dans cette optique, et compte tenu de l'actualité (voir page 61), Daniel Brentchaloff nous a proposé de publier cette année un article sur le Trayas, écrit par Édouard-Alfred Martel<sup>1</sup> dans *l'Annuaire du Club Alpin Français 1897*, Hachette, 1898. Il est reproduit avec la typographie de l'auteur

### **LE TRAYAS**

#### **ESTÉREL – VAR**

**PAR M. E.-A. MARTEL**

Deux fois seulement, dans toute la collection de nos *Annuaire*s on trouve mention de l'Estérel, ce puissant bastion du littoral de Provence, dressé de 300 à 600 mètres en l'air entre Cannes et Saint-Raphaël : en 1877 (p. 525) parmi les notes de M. Brocchi sur une excursion géologique autour de Fréjus ; et en 1885 (p. 563) dans les vingt-cinq lignes trop courtes mais très suggestives que M. G. Bartoli consacre au panorama du Mont Vinaigre, point culminant du groupe (616 m). Ajoutons quelques courses collectives sommairement narrées dans le *Bulletin mensuel* du Club et dans celui de la Section des Alpes-Maritimes et déclarons tout cela insuffisant pour la valeur du sujet ! Car bien qu'il ne puisse s'agir, dans l'Estérel tout entier, d'escalades alpestres à accomplir, diverses considérations majeures exigent que l'on comble une telle lacune.

D'abord l'Estérel relève des Alpes ; il en figure un des avant-monts, comme les Maures, les chaînes de Marseille et les Alpines ; M. Levasseur dans son classique ouvrage *les Alpes* (Paris, Delagrave, 1889) le fait figurer à bon endroit (p ; 200) dans les Petites Alpes de Provence.

Ensuite la composition géologique du massif, porphyres perçant les schistes cristallins, offre un intérêt tout particulier pour les géologues : il suffit de rappeler sur ce point les travaux de MM. A. Potier (carte géologique au 80 000e feuille d'Antibes, 1881), F. Wallerant (*Étude géologique de la région des Maures et de l'Estérel*, in-8, 212 p. et 9 pl., Rennes, Oberthur, 1889), Michel Lévy (*le Porphyre bleu de l'Estérel*, in-8, 47 p. et 6 pl., Paris, Baudry, 1897), Zercher (*les Porphyres de l'Estérel*, la Nature, 1892, p. 68), Vasseur et Fournier (*Extension sous-marine de l'Estérel au sud de Marseille*, C. R. Ac. sciences, 27 janvier 1896, p. 209), etc.

De plus, il n'est nul recoin de France, ni peut-être du monde entier, qui possède une perfection pittoresque plus complète que les admirables sites du sauvage et poétique Estérel : j'ai essayé

---

1 Édouard-Alfred Martel (1859-1938), géologue et spéléologue, a découvert et exploré les abîmes et les rivières souterraines les plus importantes de France (Causses, gorges du Tarn et du Verdon). Avec M. Janet et I. Blanc, il trace en 1905 les 21 km du Grand Canyon du Verdon, le "sentier Martel" aménagé en 1928 par le Touring Club de France. On le considère à juste titre comme l'inventeur de la spéléologie.

ailleurs de décrire (*la Nature*, 18 juillet 1896) l'indicible splendeur du panorama qui se déroule au sommet du Cap-Roux (453 m), de beaucoup préférable encore à celui du Mont Vinaigre, que M. Bartoli a esquissé en ces termes : « *ici j'arrive au point culminant de l'enthousiasme... je déclare n'avoir jamais joui d'un spectacle aussi féérique que celui que l'on a du Mont Vinaigre. Tout est oppositions dans cet étrange et captivant massif de l'Estérel, et la puissance des effets naît de la variété des formes et des couleurs... on domine un monde de contrastes violents. Le bleu intense de la mer où tranche vivement le porphyre d'un rouge sanglant, l'immensité neigeuse des Alpes, les forêts toujours vertes et creusées de profonds ravins, les escarpements farouches et les flèches élancées de la montagne, le croissant harmonieux du golfe de la Napoule, tout cela baigné d'une lumière ardente, forme un tableau surprenant de vigueur et de grandeur, qui étonne et charme à la fois.* » (*Annuaire C. A. F.* 1885, p. 563). Ne sachant mieux dire, j'ai tenu à citer cette impression aussi fidèle qu'heureusement rendue ; il ne faut que renchérir sur elle et affirmer que les trois sommets de l'Ours (492 m), d'Aurelle (316 m), et du Cap-Roux (453 m) présentent un plus accompli spectacle que le Vinaigre même, parce qu'ils confinent aux rivages accidentés dont les délicates dentelures rouges forment à leurs pieds un premier plan incomparable, et parce que l'horizon circulaire de la mer d'Azur s'y développe plus libre et laisse surgir plus fantastique le vaporeux profil de la Corse ! – Des fjelds du cap Nord aux vergers de Majorque, des falaises d'Irlande au mont Olympe de Brousse, du château d'Édimbourg à l'Acropole d'Athènes, des névés du Mont-Blanc aux laves du Vésuve, des sereines hauteurs du ballon libre aux troublantes profondeurs des abîmes, j'ai pu depuis mon plus jeune âge collectionner une série d'inoubliables souvenirs, sans cesse revivifiés par les contrastes, et puisés parmi les sites les plus réputés de l'Europe tout au moins : nulle part, je le proclame, la sensation du beau absolu ne m'a pénétré plus saisissante et plus intense que sur les pentes et les sommets des rocs côtiers de l'Estérel. Sept fois en vingt ans, les circonstances m'ont conduit à chercher là, pendant une ou plusieurs semaines, le calme et le repos qui retrempe le corps et l'âme pour les batailles de la vie : toujours je les y ai trouvés bienfaisants et doux, dans la contemplation de féériques tableaux auxquels rien ne fait ombre. En cet idéal Paradis, je compte bien goûter un jour, au déclin de l'âge, la paix profonde qui compense la perte des juvéniles années et de leur ardente activité.

Enfin, pour ceux auxquels ne suffit pas, comme jadis à Alphonse Karr, solitaire en sa Maison close de Saint-Raphaël, la douce philosophie rêvante et la pleine communion avec les merveilles de la Nature, l'Estérel se recommande par un autre titre tout nouveau. Quand, durant l'hiver 1877-78, je me mis à errer pour la première fois dans les replis ombreux de ses frais vallons, sur les croupes puissantes de ses roches flamboyantes, ni chemins ni routes ne sillonnaient les rudes éboulis de ses clapiers et ses odorants maquis épineux de romarins, bruyères et lentisques. Seul un médiocre sentier de douaniers longeait la côte, fort incommodément bouleversé par les travaux du chemin de fer ; seul le tracé de l'ancienne route romaine, la Voie Aurélienne, passait, assez mal conservé et facile à perdre, derrière le massif du Cap-Roux. Pour surprendre, au réveil du printemps, l'épanouissement des chatoyants iris sauvages et des onduleuses tiges d'asphodèles sur les chaudes terrasses de cailloutis porphyriques, – pour respirer les humbles violettes embaumant le revers des mousses, – pour admirer au sommet des belvédères les dioramas que les officiers topographes d'état-major avaient été jusque-là les seuls à peu près à contempler, – pour débusquer des familles entières de sangliers dans les halliers des creuses ravines, – il fallait courageusement livrer bien des loques aux buissons, et abandonner aux clapiers les reliques de ses souliers. Vers 1890 seulement, un forestier de génie (ce terme n'a rien d'excessif), M. Muterse, garde général à Fréjus, appréciant à toute leur valeur les beautés de l'Estérel, résolut de les rendre accessibles : non content de restaurer en d'habiles travaux de reboisement la forêt de pins compromise par de trop fréquents incendies, il entreprit de créer, dans le domaine forestier de l'État, c'est-à-

dire dans la majeure et la plus jolie partie de l'Estérel, tout un réseau de bonnes routes et de sentiers confortables, larges d'un mètre et en pente très douce ; ses successeurs respectèrent et développèrent son intelligent programme ; terminé en 1896, il comprend actuellement trois ou quatre cents kilomètres de délicieux chemins qui permettent aux gardes de surveiller et arrêter rapidement les commencements d'incendie volontaires ou accidentels et qui, pour les touristes, ont transformé le massif entier en un délicieux parc d'agrément : on a bien nommé M. Muterse le Denecourt de l'Estérel, à cette différence près qu'il a laissé de côté ces trop pratiques marques et poteaux indicateurs qui, dans les portions fréquentées de la forêt de Fontainebleau, civilisent, avec un malencontreux excès, les charmes agrestes de la nature. Les porphyres et les pins de l'Estérel, bien que rendus aisément parcourables dans tous les sens, ont sauvé leur intégrale rusticité et acquis un droit de plus à la faveur des curieux, qui ne les connaissent pas encore assez.

C'est pour les y attirer davantage et les y guider commodément à défaut des plaques et inscriptions si artistement proscrites, que j'ai entrepris, de 1893 à 1898, le lever topographique au 10 000<sup>e</sup> (réduit ci-contre à l'échelle du 20 000<sup>e</sup>) auquel la présente notice veut simplement servir de légende<sup>2</sup>.

Avant de décrire cette carte je tiens à dire quelques mots sur la façon la plus pratique de visiter l'Estérel.

Dans son article, déjà cité, de 1885, M. Bartoli énonce que ce massif est *relativement* connu. Oh ! certes, bien *relativement* : car, en dehors de l'ascension du Vinaigre et de la promenade côtière de Théoule à Agay par le chemin des douanes, on eût pu dénombrer sans peine les rares promeneurs qui s'étaient aventurés dans l'intérieur du massif, confus dédale de ravins, très enchevêtrés et sans voies de communication. Je n'oublierai guère les deux laborieuses grimpadés effectuées par là en février 1878 et le 1<sup>er</sup> janvier 1879 : l'une d'Agay au Trayas par le col de l'Évêque, piteux échec d'ascension au sommet du Cap-Roux et à l'Ermitage de la Sainte-Baume, trop bien défendus alors contre les atteintes des touristes par les chausse-trapes de leurs clapiers et les chevaux de frise de leurs buissons ; l'autre, du Trayas au Mont Vinaigre par la grotte de l'Ours et la Serrière des Cerisiers, à travers pierrailles et buissons, par-dessus six crêtes et au fond de cinq ravins successifs, dont les hauts et les bas donnaient à la courbe figurative de notre marche l'aspect du diagramme d'une ascension aérostatique très mouvementée, le tout avec retour à pied à Cannes, par la grande route de Fréjus, faute de stations de chemin de fer à la Napoule et à la Bocca : soit 45 km dont 25 de zigzags en montagne sans chemins. Oh ! non, L'Estérel n'était alors guère connu et l'on ne pouvait s'y risquer sans une alpiniste paire de jambes et un tout particulier flair de l'orientation.

Depuis vingt ans, quel changement !

Avant même que M. Muterse entreprit son excellent aménagement, la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a ouvert des stations à la Bocca, la Napoule et Théoule. Aux deux extrémités du massif, Théoule au N.-E. et Agay au S.-O. ne sont plus de simples postes de douaniers ; tout un village de maisons de plaisance, vraie banlieue de Cannes, s'est élevé à Théoule ; sur les pentes de la montagne qui porte ce nom s'étagent aujourd'hui quelques dizaine de villas ; à côté de la caserne des douaniers, dans le plus bel endroit du chemin qui mène de Théoule au Trayas, en face des Alpes, de Nice et des îles Sainte-Marguerite, un

---

2 Tenant à donner cette année à mes collègues du Club Alpin la primeur de ce travail cartographique, j'ai renvoyé à d'autres recueils le compte-rendu annuel de ma dixième campagne souterraine (1897) en Suisse, en Savoie et dans les Causses ; ceux que cela pourrait intéresser en trouveront les résultats, fort importants, dans : *Comptes-Rendus Académie des Sciences*, 26 octobre et 29 novembre 1897, 17 janvier 1898 ; *la Nature*, 27 novembre 1897 ; *Comptes-Rendus de la Société de Géographie*, 17 décembre 1897, p. 416 et *Tour du Monde*, juin 1898.

prêtre a créé pour ses confrères âgés et infirmes une sorte de sanatorium composé de nombreux bâtiments : excellente et louable conception philanthropique assurément, mais désastreux effet pour le pittoresque, jadis accompli, du point de vue ; c'est là encore, à la Pointe de l'Aiguille, que le Pont de Gardanne, bien curieuse arcade ou caverne double en porphyre, s'est vu combler en 1894 par les débris d'exploitation d'une carrière ouverte dans la falaise voisine pour la construction des nouvelles jetées de Cannes ; il faut regretter la perte de cette bizarrerie naturelle que l'on ne pouvait visiter sans un bateau.

Agay, désormais relié par une route de voitures à Saint-Raphaël, s'est pourvu de l'hôtel Drevet, qui mérite à tous égards de retenir pour un séjour les pensionnaires mauvais marcheurs. De là, en effet, les nouvelles voies carrossables de l'Estérel conduisent sans fatigue aux diverses maisons forestières et aux plus beaux buts de promenade : le Perthus et le Pigeonnier, le col des Trois-Termes et Cannes, le Mal-Infernet et la Sainte-Baume, voire même le Trayas par trois sentiers transformés en larges voies en 1895, 1897 et 1898 !

Mais le vrai quartier général pour les piétons se trouve sans contredit au Trayas dont le nom sans doute sera nouveau pour plus d'un lecteur, alors qu'il devrait au contraire jouir d'une réputation universelle ; aussi l'ai-je voulu mettre en tête de cette notice pour qu'il intrigue tout au moins ceux qui se bornent à lire les titres.

D'où vient ce nom d'allure exotique ? Je l'ignore. On a avancé qu'il dérivait du grec *Τραγος*, bouc, peut-être à cause des cornes rocheuses, qui hérissent les saillies côtières, nommées pointes des Trayas sur la carte d'État-major. Laissons aux étymologistes le soin précieux d'élucider cette grave question de toponomastique.

Trayas, le Trayas ou les Trayas (au choix) est une station de la ligne P.-L.-M. à 18 km de Saint-Raphaël et 14 de Cannes. Établie à peu près au milieu du littoral de l'Estérel, pour le croisement des trains avant l'ouverture de la double voie, elle resta longtemps le seul bâtiment de la localité avec la maison forestière voisine. En 1882 s'adjoignit un peu plus au Sud le petit hôtel-restaurant Sube (à la Réserve), séjour enchanteur pour les amis de la quiétude et de la belle nature ; on m'accuserait de réclame si je vantais outre mesure les charmes de cette résidence, où chaque année je vais, à l'abri des mondanités niçoises ou monégasques, puiser le réconfort pendant quelques journées toujours trop brèves.

Exactement au pied de la chaîne des Grues, de la montagne de l'Ours, du Pic d'Aurette et du Cap-Roux que séparent entre eux les trois cols de Notre-Dame, de l'Évêque et des Lentisques et qui constituent, avec la montagne de Théoule et celle du Rastel d'Agay, six massifs bien distincts sur le front marin de l'Estérel, le Trayas forme le point central par excellence pour rayonner dans la contrée. Les bons marcheurs y emploieront sans peine quinze jours, à des promenades quotidiennes de cinq à huit heures, soit pour gravir par leurs flancs les montagnes que je viens de nommer, soit pour s'éloigner davantage vers le Col des Trois-Termes, les rochers des Suvières (Civières) et de Marsaou, le champêtre vallon de Maure-Vieille, et les parages de Théoule (avec retour en chemin de fer), – soit enfin pour visiter (en revenant par le Gratadis et la station d'Agay) l'aiguille élancée du Pigeonnier et le majestueux défilé du Perthus. Quant au ravin du Mal-Infernet, principale attraction de l'Estérel intérieur, pour ses obélisques de porphyre, ses abruptes falaises rouges, sa luxuriante végétation, ses arbres de Judée et ses ruisseaux murmurants, il constitue à lui seul, depuis l'hôtel Sube, une promenade de cinq heures environ de moyenne marche ; en y ajoutant trois quarts d'heure pour le pic d'Aurette on arrive à composer, pour les touristes très pressés, la plus recommandable course de tout l'Estérel. En voici l'itinéraire : de la station du Trayas à l'hôtel Sube (1800 m) et à la route (n° 88) par le sentier du fond du ravin d'Aurette (rive gauche) ; 200 m avant le col de l'Évêque (165 m), prendre au Nord le sentier n° 90 qui monte au col de la Baisse Orientale (252 m) ; suivre la crête d'Aurette (ou de l'Escalle) par le sentier du Nord, plus court, plus

ombragé et plus panoramique (vue des Alpes) que celui du Sud (n° 107) ; par le premier chemin à droite, descendre en zigzag vers le N.-O., entre le Pic et les rochers du Mal-Infernet, avec un splendide coup d'œil dominateur sur toutes les aiguilles du Mal-Infernet ; doubler deux angles de la route de voitures qui mène aux Trois-Termes vers le Nord, et laisser à



**Le relief tourmenté du Mal-Infernet**

(Photo D. Hainaut)

gauche la passerelle et le gué du pas de l'Écureuil ; remonter au col des Lentisques (265 m) soit par le sentier du fond de l'Hubac<sup>3</sup> de l'Escalle (rive gauche, cascades en hiver), soit par le ravin et la grotte (insignifiante) de Lusel et le chemin qui contourne la base méridionale du Mont de l'Ours (c'est du col des Lentisques que l'on accède en vingt ou vingt-cinq minutes au Pic d'Aurelle, 316 m) ; descendre à la gare soit par l'ancienne route (n° 34) du ravin de Casal de Bœuf, soit par le chemin (n° 108) qui contourne le flanc oriental du Pic d'Aurelle et qui sera transformé en route en 1899, et par la route n° 88 (parcours d'une demi-heure plus long mais avec vue incomparablement plus belle).

Voilà l'excursion qui s'impose à ceux qui n'auront qu'une petite journée à passer au Trayas. Sans doute le panorama du Pic d'Aurelle, moins étendu que celui du Cap-Roux, isole moins dans le haut espace ; mais le Cap-Roux lui-même et les escarpements de la Sainte-Baume font merveille au premier plan Sud-Est.

La course plus complète, véritable ravissement à cause de l'extrême variété de ses divers tableaux, qui comprendrait la pointe du Cap-Roux, le fantastique chaos du ravin Saint-Barthélemy, le col de la Dent, le sommet du Cap-Roux, la chapelle de la Sainte-Baume, la Baisse de l'Aire, le Mal-Infernet, l'Hubac de l'Escalle, le col des Lentisques et Aurelle, demande environ huit à neuf heures de bonne marche ; on ne saurait l'entreprendre sans guide ou une étude approfondie de la carte ci-contre<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> *Hubac* ou *Ubac* désigne le Nord ; *Adret* ou *Adrec* le Sud, en patois local.

<sup>4</sup> Il est préférable de faire cette course en sens inverse, si l'on est sûr de pouvoir l'accomplir jusqu'au bout : la vue du Cap-Roux s'offre en effet moins belle le matin que le soir, les Alpes et la Corse, situées à l'Orient se trouvant bien éclairées, surtout après 2 ou 3 heures de l'après-midi.

À cause de sa position un peu reculée et des accidents moins accusés de ses contours, le Mont de l'Ours (492 m) ne présente pas un aussi beau coup d'œil que le Cap-Roux, moins élevé (453 m), mais dominant de plus près les exquises coupures écarlates de l'écarlate rivage.

Quant aux deux sommets des Grues (437 et 406 m), encore plus désavantageusement situés et d'ailleurs dépourvus de sentiers d'accès, parce qu'ils ne font pas partie du domaine de l'État, je ne saurais en recommander la visite ; non plus que des ravins qui les entourent et auxquels manque l'attrait original des trois autres chainons.

Mais je ne veux pas m'étendre davantage en ces indications de guide, d'autant plus que ce guide existe, fait de main de maître par mon ami M. H. Boland dans la collection des brochures Joanne (*l'Estérel*, in-12, 12 p., 7 grav. et 1 carte, Hachette, 1895, 0,5 F). Grâce à cette excellente monographie, dont nul touriste ne saurait se passer, toute description nouvelle du massif devient désormais superflue. Il faut seulement regretter l'insuffisance de la carte au 1/100 000° qui l'accompagne (c'est la lacune que j'ai voulu combler, au moins pour les environs du Trayas) ; et il importe, pour une prochaine réédition, d'y corriger quelques menues erreurs de détail et d'y signaler les changements survenus depuis 1894. Je vais le faire brièvement en renvoyant aux pages de la brochure et en indiquant au passage les additions que j'ai été à même de recueillir pendant mes longs séjours en ce lieu de délices.

En général la durée des courses indiquée par M. Boland m'a paru beaucoup trop brève ; non seulement elle ne comprend pas les haltes, mais encore elle comporte une allure très rapide, difficile à soutenir dans les sentiers montueux. Celles de 40 minutes et 1 heure 5 attribuées (n° 17) aux parcours du Trayas à Théoule et la Napoule sont de manifestes erreurs d'impression pour 1 heure 40 et 2 heures 5 *au moins* ; entre les deux stations du Trayas et de Théoule il y a 9 km de parcours, cent mètres à gravir et de si mauvaises portions de chemin qu'il faut bien compter deux heures de marche. Les 25 minutes de Théoule à la Napoule sont exactes.

De même la montée du Pic d'Aurette ou Aurèle exige plus de 50 minutes (p. 8) ; à cause des grands lacets décrits par les routes et chemins n° 88, 108 et 110 qui y mènent le plus rapidement, il vaut mieux noter une heure et quart.

La complète course décrite (p. 9-12) de l'hôtel Sube au col de la Dent, Cap-Roux, grotte de la Sainte-Baume, col Lévêque, col de la Baisse orientale, col des Lentisques, pic d'Aurette, ancienne route n° 34 et gare du Trayas, demandera plutôt 6 heures que 4 heures 55 de bonne marche.

Enfin, de la gare du Trayas à Agay par le col Notre-Dame, la Dent de l'Ours, le ravin de l'Uzel, le Mal-Infernet et le Gratadis, on doit ajouter une heure aux 4 heures 30 indiquées p. 12 ; les chemins tracés sur les pentes de la Montagne de l'Ours dessinent de très longs zigzags.

Il est exact qu'en 1894 aucune voie carrossable ne reliait le Trayas à Saint-Raphaël ni à Cannes (p. 7), car le chemin n° 34 (col des Lentisques) est véritablement trop abrupt pour les voitures suspendues. Mais en 1895 on a transformé en bonne route le chemin n° 88 qui, suivant ou empruntant le tracé de l'ancienne voie romaine aurélienne, va du Trayas au Gratadis par le flanc Nord du ravin d'Aurette, le col de l'Évêque et la Fontaine de la Sainte-Baume, la Baisse de l'Aire et le ravin de Mourrefrey. Deux ans plus tard (1896), le chemin n° 94 a subi semblable amélioration ; c'est la route du côté de la mer, se détachant de la précédente à la maison forestière du Trayas, passant à l'hôtel Sube, sous le grand remblai d'Aurette, contournant tous les ravins des faces orientale, méridionale et occidentale du Cap-Roux, et rejoignant la route 88 dans le ravin de Mourrefrey ; on s'y élève jusqu'à 160 m d'altitude derrière le pic Saint-Barthélemy, dont le chaotique ravin, dominant la « grande bleue » et les calanques pourpres, représente sans conteste le plus beau motif de tout l'Estérel.

Cette année même (1898) on rend carrossable le chemin n° 89, du col de l'Évêque à l'entrée du Mal-Infernet, par le côté Nord du ravin du Gravier, en face de la route 88.

Enfin le programme des travaux de 1889 comporte la même opération pour le chemin n° 108 qui, faisant le tour du Pic d'Aurelle (côté Est), rejoint du col des Lentisques la route du col Notre-Dame.



**Passage d'un gué, route du Mont Vinaigre, par le Gratadis**  
(Collection P. Nicolini)

Dès maintenant donc on peut se rendre de Saint-Raphaël au Trayas en voiture, par deux routes au choix, de part et d'autre du massif du Cap-Roux.

Et dans deux ans sera praticable l'admirable course de Saint-Raphaël à Cannes par les quatre cols de l'Évêque, des Lentisques, Notre-Dame et des Trois-Termes.

Alors deux lacunes seulement resteront à combler pour les voitures : la première de la Figueirette à Théoule, la deuxième de la calanque d'Aurelle à Agay, le long du rivage. Quoique projetés depuis longtemps, ces travaux ne semblent pas prochains ; car ils devront émaner de l'initiative privée et communale et s'exécuter sur des terrains particuliers, la zone comprise entre la voie ferrée et le rivage ayant fait l'objet d'un échange entre l'État et la commune de Saint-Raphaël ; cette dernière s'est livrée à un lotissement jusqu'à la limite du département du Var qui passe au Rocher Notre-Dame, et elle a vendu depuis le 4 avril 1880 tous les lots au Nord d'Aurelle ; là se sont élevés après 1882 l'hôtel Sube et les petites villas Mourlan, Gaupillot, Marsy, Cabanis et Laugier. Au Sud d'Aurelle quelques parcelles seulement ont trouvé acquéreurs dont aucun n'a bâti encore à cause de l'éloignement de la gare et de

l'absence de route littorale ; d'ailleurs on ne peut pas prévoir pour le Trayas un développement analogue à celui des diverses stations de la côte d'Azur : la bande de terre disponible n'appartenant pas à l'État est trop étroite (de 0 à 400 m) entre le chemin de fer et la mer pour permettre jamais la création d'un centre populeux. Seuls les amis de la solitude, que n'effraient point l'incommodité des transports et la difficulté du ravitaillement, pourront échelonner de place en place, sur les terrasses-promontoires entre les calanques, quelques jolies retraites sporadiques que les exigences citadines n'exproprieront jamais. Tout l'avenir du Trayas est dans l'accroissement du nombre des promeneurs, venant de Cannes ou de Saint-Raphaël, respirer l'air balsamique de ses bois et admirer la splendeur de ses sites.

On ne trouve pas toujours facilement chez Sube des guides pour se faire accompagner dans les courses (p. 8), et Castor, le brave terre-neuve qui remplissait parfaitement cet office, s'est noyé dans un puits au début de 1895.

Du col de l'Évêque on aperçoit non pas l'ouverture de la grotte de la Sainte-Baume se détachant de la muraille du Cap-Roux (p. 9), mais bien la porte (alt. 283 m) d'une tourelle ruinée qui domine la terrasse (longue de 14 m et large de 7 m) de la grotte ; celle-ci invisible de partout est située à une dizaine de mètres plus loin, au pied d'un escalier de 38 marches.

M. Boland a été tout à fait mal renseigné d'ailleurs sur la grotte-chapelle ou ermitage de la Sainte-Baume (p. 10) : celle-ci se trouve à 270 mètres d'altitude et non pas à 180 mètres) ; à cette dernière hauteur (plus exactement 185 m) jaillit la fraîche source de la Sainte-Baume (10,3°) au bas du grand clapier du Cap-Roux, dont les infiltrations l'alimentent toute l'année ; c'est à la hauteur de la source et non de la grotte que passait la voie Aurélienne ; j'en ai indiqué le tracé sur ma carte par un signe spécial.

Il n'y a pas de sentier qui, du ravin Saint-Barthélemy, se rende à la Sainte-Baume (p. 10). Et la cote 440 m est celle du gros rocher du Saint-Pilon, et non pas de la Dent du Cap-Roux qui mesure environ 400 mètres d'altitude.

Enfin, quand on descend du Cap-Roux par le Nord-Est, c'est à gauche et non pas à droite que se détache le sentier de la grotte de la Sainte-Baume, deux ou trois minutes (moins de 200 m) avant la fontaine et 10 mètres plus haut (195 m) qu'elle.

Le vrai sentier de la Sainte-Baume manque sur le croquis de la page 11 ; tout cela devra être corrigé avec soin, car les nouveaux chemins forestiers forment sur les pentes du Cap-Roux un réseau si compliqué qu'il devient indispensable d'apporter la plus grande précision dans leur description. Mon levé topographique d'ailleurs rendra tout guide superflu pour ceux qui savent lire une carte.

À propos de la voie Aurélienne (p. 11-12) je me permettrai une petite digression personnelle. La borne milliaire romaine retirée du vallon du Saint-Pilon en 1885 (voir ma carte) au point où l'état-major indique un « Oratoire Notre-Dame » aujourd'hui disparu, a été érigée sur la promenade de Saint-Raphaël ; elle porte l'inscription suivante :

TRIBUNICIA POTESTATE  
XX... VIII

qui la date du temps d'Auguste, paraît-il. D'après J.-J. Aubenas (*Histoire de Fréjus*, in-8, 800 p., Fréjus, Leidet, 1882), la voie Aurélienne était une *via solemnitas et militaris* de premier ordre (p. 764), dessinée sur les cartes anciennes de l'itinéraire d'Antonin et de la table de Peutinger. « On dit, ajoute M. Boland, qu'il en subsiste des traces entre le Trayas et Théoule. » Je ne crois pas qu'on ait encore décrit ces traces que j'ai retrouvées sous trois formes :

1°/ Derrière la plage de la Figueirette, au pied même du remblai du chemin de fer qui franchit le ravin des Saoumes, une *pile de pont*, sur la rive gauche, reste debout avec tous les

caractères d'une construction romaine ; ses blocs de porphyre sont appareillés sans ciment, avec un soin qu'un bâtisseur moderne ou du Moyen Âge n'eût pas apporté dans un pareil endroit ; quand la voie Aurélienne cessa de servir, c'est le long de la côte qu'un mauvais chemin assura les communications. La pile a 5 mètres de largeur totale, dont 1,70 m pour la chaussée, les parapets fort épais sont en pierre non moins bien dressée que les murailles.

2°/ Après un coude aujourd'hui en partie détruit, la voie remontait le flanc gauche (Nord-Est) du ravin des Saoumes, portée de place en place sur des murs de soutènement aussi soigneusement édifiés que la pile du pont et assurément fort anciens.

3°/ Enfin au-delà du col de Théoule, au début de la descente vers cette localité, plusieurs ornières creusées dans la roche en place n'ont pu l'être que par les lourds chariots romains et certainement point par les rares véhicules qui, depuis lors, n'ont plus circulé là que pour l'exploitation des bois. Ces ornières se rencontrent souvent dans les voies romaines bien conservées, par exemple aux environs de Rome et de Pompéi. Actuellement donc, entre la Figueirette et Théoule, la voie Aurélienne subsiste assez nettement, mais réduite, faute d'entretien, à l'état de détestable chemin, dégradé par les pluies et impraticable à toute voiture.

Des wagons mêmes de chemin de fer on aperçoit (coté Sud-Est) la pile du pont romain, un instant avant d'entrer dans le grand tunnel des Saoumes ou après en être sorti. Le tracé de la voie se retrouve de part et d'autre de la pile. J'ajoute même qu'entre celle-ci et la bouche du tunnel, une longue coupure dans les rochers semble bien être artificielle et pratiquée sans les secours des explosifs, comme une vraie tranchée romaine. Les archéologues qui se promèneront de ce coté, pourront, avec un détour d'un quart d'heure, vérifier si je ne me suis point abusé dans ces conjectures.

Depuis la calanque d'Aurette jusqu'à la plage de la Figueirette on ne retrouve que quelques tronçons (marqués sur ma carte) de la voie Aurélienne, complètement bouleversée dans les travaux d'établissement de la voie ferrée.

La prise et la conduite d'eau (actuellement abandonnée) que l'on trouve dans le ravin Notre-Dame alimentaient non pas la maison forestière (p. 14), qui puise son eau à l'issue du ravin de Cazal de Bœuf, mais bien un réservoir hors d'usage situé à 800 mètres à l'Est, à côté du pont de la route, à la racine de la Pointe Noire du Trayas.

Aux environs du Gratadis, l'entre-croisement des routes est fort embarrassant, et le chemin du fond du Gravier qui monte directement au Cap-Roux par le col des Cormiers (53 m) et le sentier n° 93, se détache de la route de la Sainte-Baume et du col de l'Évêque à 500 mètres et non à 1 kilomètre de la maison forestière du Gratadis (p. 16).

L'*Ermite du Cap-Roux*, le vieux père Auguste, qui vivait à grand-peine, dans une mesure ruinée, du produit de ses jardinets (p. 18), est mort de misère et de froid le jour de Noël 1897.

Enfin la hauteur de l'élégant monolithe du Pigeonnier atteint de 15 à 20 mètres ; la route pour y parvenir est clairement indiquée par mon ami M. H. Boland qui voudra bien accueillir toutes les rectifications que je lui propose, non pas comme une critique de sa charmante brochure, mais comme un supplément destiné à en accroître l'exactitude.

Ceci dit, j'ajouterai quelques explications sur la construction de ma carte du Trayas.

Les documents antérieurs qui ont pu lui servir de base étaient :

1°/ La carte de l'état-major au 80 000<sup>e</sup> (feuille d'Antibes, n° 237) ;

2°/ les minutes au 40 000<sup>e</sup> avec courbes de niveau équidistantes de 20 m, dont un calque m'a été obligeamment délivré par les service géographique de l'armée ;

- 3°/ Les plans au 10 000<sup>e</sup> et au 5 000<sup>e</sup> dressés par le service des forêts, pour la construction des chemins, avec courbes de niveau équidistantes de 100 m seulement et sans détails planimétriques (massifs du Cap-Roux et d'Aurette seuls) ;
- 4°/ Une carte manuscrite des environs du Trayas (moins les ravins des Grues et des Saoumes) dressée par M. Otto à Fréjus et dessinée par M. H. Victor (1895) qui m'en a remis un bleu ; elle porte des courbes équidistantes de 100 m et une vingtaine de cotes calculées *au centimètre près* (?) par un nivellement de précision dans la région de l'Ours et des Grues seulement ;
- 5°/ La carte marine de l'hydrographie française (carte particulière des côtes de France), feuilles *du Var au Cap-Roux* (1846 et 1880) et *du Cap-Roux au Cap-Larcher* (1845 et 1880) à l'échelle d'environ 1/69 500<sup>e</sup> ; ;
- 6°/ Le plan de la rade d'Agay (hydrographie française, dépôt de la marine), dressé en 1840, révisé en 1872 (à l'échelle du 14 500<sup>e</sup> environ) et s'étendant seulement jusqu'aux îlots de Saint-Barthélemy.

Mes premières courses détaillées (1893) aux environs du Trayas me firent constater rapidement que, en dehors des notables erreurs de la carte de l'état-major ci-après relatées, aucun de ces documents ne donnait d'une façon suffisamment exacte ni le relief du sol, ni le tracé des voies de communication, ni surtout le profil du rivage.

C'est pourquoi j'entrepris alors le levé au 10 000<sup>e</sup> par courbes équidistantes de 25 mètres que j'ai pu terminer seulement au mois de janvier 1898 et qui, en six séjours différents, m'a demandé trois mois de travail sur place et plus de deux mois au bureau pour la construction et l'exécution de la minute. Cette minute réduite de moitié est ce que j'offre aujourd'hui à mes collègues du Club Alpin, avec l'espoir d'avoir fourni ainsi aux promeneurs un guide aussi sûr et complet que possible, et d'avoir démontré de quelles corrections nullement négligeables notre grande carte nationale au 80 000<sup>e</sup> demeure susceptible.

Voici comment j'ai procédé pour la révision topographique détaillée des 2 000 hectares environ (20 kilomètres carrés) qu'embrasse le champ de mon levé au 10 000<sup>e</sup>.

Quant à la géodésie, je me suis borné à constater, du sommet de la Montagne de l'Ours, la plus élevée de toute la région considérée, que la situation des principaux points et signaux trigonométriques était suffisamment bien indiquée sur la minute au 40 000<sup>e</sup> ; une grande boussole-lunette m'a permis cette vérification, utile seulement en réalité pour la crête même de l'Ours, qui porte trois sommets au lieu d'un seul et qui est allongée de l'Est à l'Ouest et non pas du Nord au Sud, comme le figurent les courbes officielles.

Pour la planimétrie, les thalwegs étaient assez correctement figurés sur les plans forestiers et la carte de M. Otto ; je n'ai eu à relever que quelques divergences ou omissions peu importantes ; mais j'ai dû dresser à nouveau et en entier les grands ravins des Grues et des Saoumes, non compris dans ces troisième et quatrième documents et tout à fait fautifs sur la carte de l'état-major. – Quant aux routes, chemins, sentiers, voie ferrée, constructions et autres éléments planimétriques, j'ai tout recommencé intégralement, à la boussole, et au pas, en me repérant sur les intersections bien déterminées et sur les objets fixes tels que les bornes kilométriques et hectométriques du chemin de fer, les ponts, passerelles et gués des ravins, les sources et clapiers, les maisons, les pointes saillantes du rivage, etc.

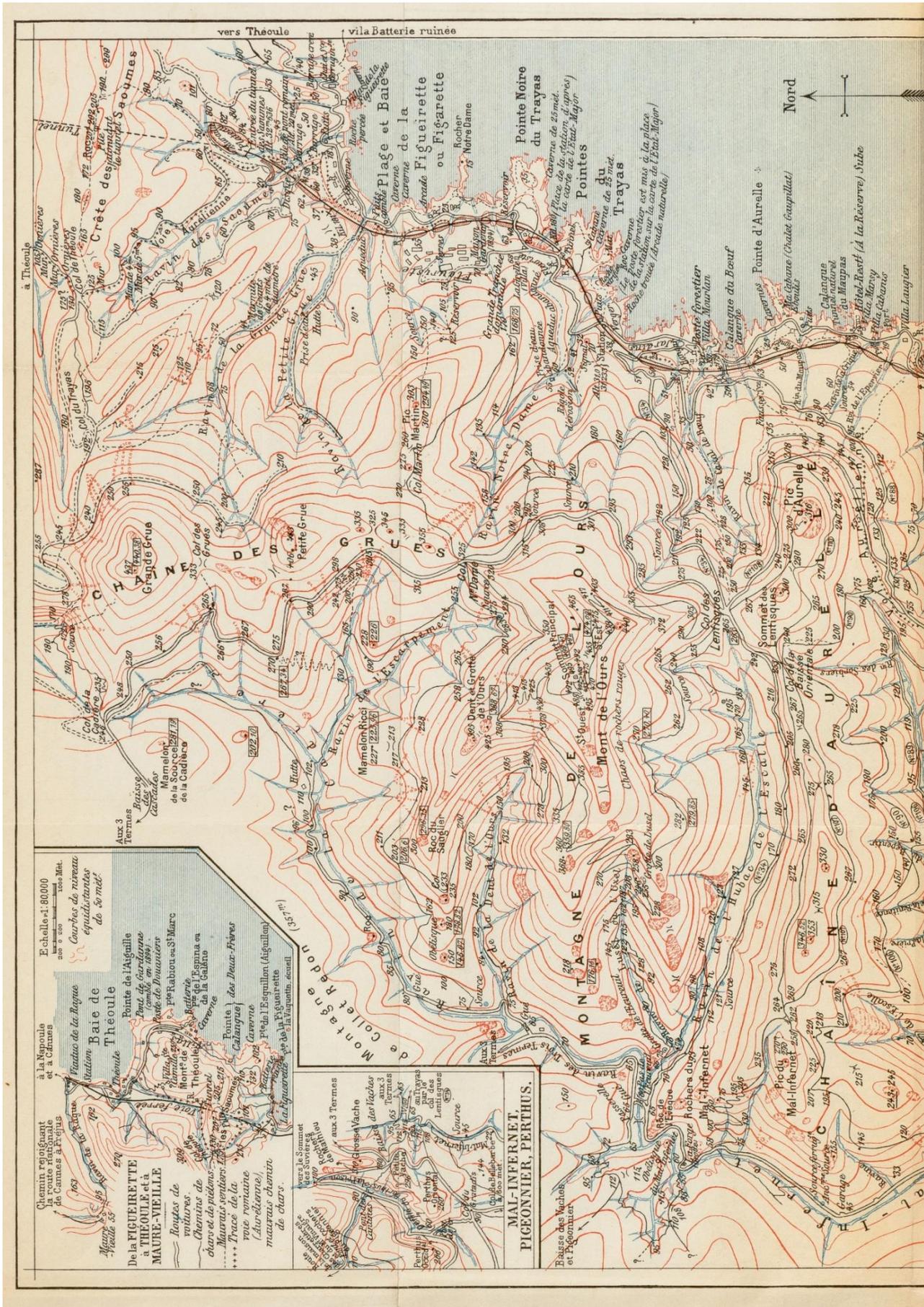
Mon nivellement, complètement refait également, est basé sur les vingt cotes environ de la carte au 80 000<sup>e</sup> et des minutes au 40 000<sup>e</sup> ((soulignées sur ma carte) et les vingt cotes environ de M. Otto (encadrées sur ma carte) ; mes courbes ont été construites au moyen des 750 cotes barométriques que j'ai calculées à l'aide de trois ou quatre observations en moyenne pour chacune d'elles. Partout en effet, dans les moindres sentiers existants, je suis passé au moins de

deux à six fois, muni d'un excellent baromètre holostérique de Goulier (construit par Naudet) ; toujours j'ai eu soin de vérifier, à la fin de chaque promenade, un ou plusieurs des points parcourus au début de la journée, de façon à corriger plus sûrement les effets de la variation diurne ; on sait en effet que ces baromètres, dits compensés, sont assez peu sensibles aux changements de température, mais qu'ils n'échappent pas suffisamment à ceux de la pression atmosphérique ; – ils ont en général, comme tous les baromètres, une tendance à baisser vers la fin du jour (c'est-à-dire à marquer une altitude trop forte) ; – enfin leur marche paraît plus rapide pendant l'ascension que pendant la descente d'une montagne, c'est-à-dire qu'ils baissent eux-mêmes plus aisément qu'ils ne remontent. Aussi ne peut-on accorder quelque créance à une série de lectures barométriques anéroïdes que si elles forment, pour une même journée, un véritable cycle avec quelques points communs au départ et au retour ; de cette manière seulement il sera permis de tenir compte des variations du matin au soir et d'établir une moyenne approchée, d'autant plus exacte que l'écart total aura été trouvé moindre entre le commencement et la fin de la course. En général les cotes de ma carte du Trayas doivent être exactes à 2 ou 3 mètres près, tout au plus 5 mètres pour les points les moins fréquemment visités. Trois exemples en feront foi. L'état-major donne au sommet de l'Ours 492 mètres d'altitude ; M. Otto 499,41 ; la moyenne de mes trois observations a été de 495 mètres. Le Pic Martin (à l'Est du col Notre-Dame) a 303 mètres (état-major), 294,5 m (Otto), ou 300 mètres (Martel). – Sur la minute au 40 000<sup>e</sup> le sommet du Mourrefrey, au S.-O. du Cap-Roux, est coté 382 m pour les deux extrémités de l'arête ; cinq visites différentes que j'ai dû réitérer pour vérifier cette altitude contraire à toutes les apparences m'ont donné une moyenne de 321 m et de 325 m pour les deux extrémités de l'arête ; or, après m'être ainsi convaincu d'une erreur de 60 m sur la cote officielle, j'ai eu la satisfaction de la trouver corrigée, à mon insu, dans une nouvelle édition du 80 000<sup>e</sup> et ramenée à 322 mètres. Je ne pense pas que l'on puisse demander plus de précision au simple baromètre anéroïde.

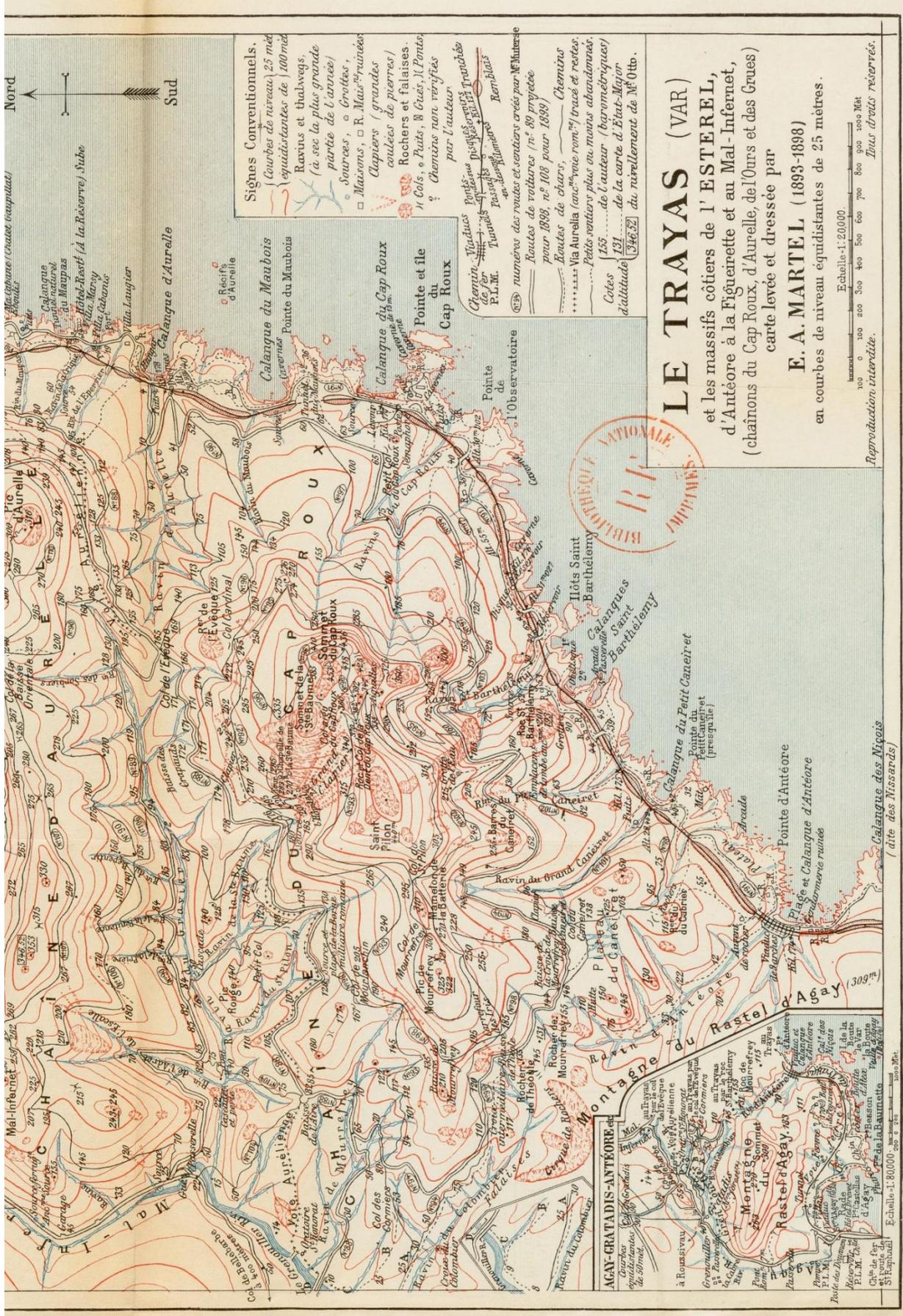
Assurément la plus originale partie de mon travail réside dans le minutieux dessin des moindres détails du rivage : nulle carte, même celles de la marine, n'avait pu les donner avec exactitude ; en trop d'endroits les falaises à pic de porphyre ne permettaient pas de suivre le bord même de l'eau, alors que le peu de profondeur et l'étroitesse des criques ou calanques en interdisaient l'accès à toute barque. C'est avec les canots de toile Osgood ou Berthon, si utiles dans mes explorations souterraines, que j'ai pu pénétrer dans toutes ces fines crevasses du littoral, dans ces fjords lilliputiens, et reconnaître le grand nombre de curieuses petites cavernes, inaccessibles jusqu'alors, que la mer y a creusées. Avant de monter au Cap-Roux, faites-vous, le matin, au bas soleil, promener deux heures en bateau parmi les calanques, et vous ne pourrez le soir récapituler les splendeurs de votre journée sans reconnaître que le Trayas est bien une vraie terre promise pour les amateurs de beaux spectacles.

Que l'on m'autorise, en terminant, à faire le bilan des incorrections que présente la carte de l'état-major sur le terrain de mes investigations en cette région de l'Estérel ; elles sont toutes excusées par la difficulté d'y pénétrer lorsque la carte fut levée en 1868 ; mais, comme pour tant d'autres régions des Alpes où nos collègues ont indiqué les rectifications révélées par le développement de l'alpinisme, il serait au moins désirable de faire disparaître celles que voici :

1°/ ALTITUDE. – Trois cotes sont considérablement majorées : celle du sommet de Mourrefrey, 382 pour 322, a été corrigée, comme je l'ai dit plus haut, sur la nouvelle édition du 80 000<sup>e</sup>, mais les minutes du 40 000<sup>e</sup> portent là trois courbes de trop (340, 360 et 380 m), qui ne sauraient y figurer, et qui transforment en sommet pointu un dos d'âne mollement arrondi ; – celle de 175 m au col de Théoule (au fond du ravin des Saoumes) doit être remplacée par 120 ou 130 tout au plus, d'après cinq séries d'observations barométriques que j'ai faites en ce point et qui ont établi la justesse des cotes 101 et 215, situées à peu de distance à l'Est ; là aussi il y a deux courbes à retrancher sur la minute ; – enfin le sommet Pelet (en dehors des



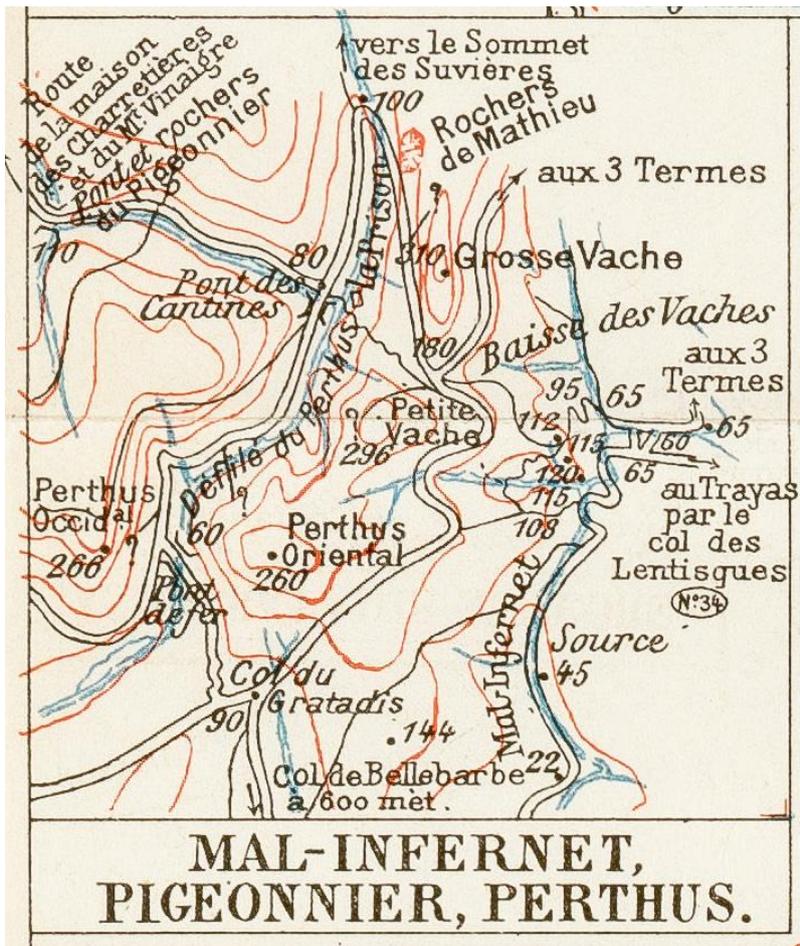
Carte de E.-A. Martel. Moitié nord (BnF, FRBNF 40751690)



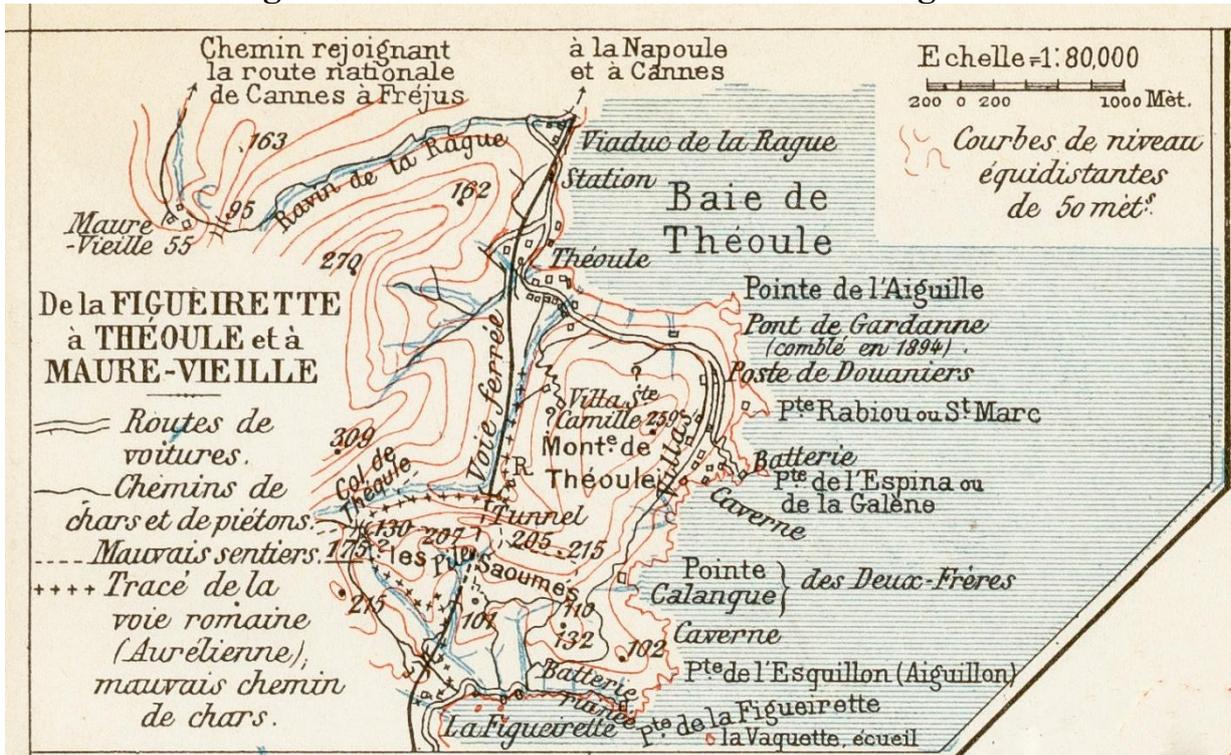
Carte de E.-A. Martel. Moitié sud (BnF, FRBNF 40751690)



Carton "Mal-Infernet, Pigeonnier, Perthus" agrandi



Carton "de la Figueirette à Théoule et à Maure-Vieille" agrandi



limites de ma carte) entre Maure-Vieille et le col des Trois-Termes, correspond à la cote 439, et non à la cote 524, où j'ai trouvé un simple mamelon dominant un peu le col. Cela peut être une erreur d'impression pour 334, altitude correspondant à celle dudit mamelon, et ne comportant pas moins que la suppression de onze courbes sur la minute. Une cote est trop faible d'environ 20 mètres : celle du Pic du Mal-Infernet qui mesure 290 m au lieu de 270. Sans cotes marquées, d'autres courbes données sur la minute ne répondent pas aux vraies altitudes, notamment : au col de la Baisse orientale qui aurait plus de 280 mètres au lieu de 252 ; à la croupe qui s'élève à l'Ouest de ce col, avec la courbe de 340 mètres au lieu de 280 seulement ; au col Notre-Dame 280 mètres au lieu de 325 ; chapelle de la Sainte-Baume 230 au lieu de 270, etc.

2°/ THALWEGS. – Plusieurs sont incorrects : celui du ravin des Trois-Termes comprend, entre les confluent des ravins de l'Hubac de l'Escalle et de la Cadière, une section figurée pour un kilomètre au lieu de 600 mètres ; au contraire, la partie inférieure du ravin de la Cadière est de beaucoup trop courte ; d'autres sont complètement omis, tel celui de la Petite Grue, cependant long de 1 300 mètres, – celui qui se trouve derrière la villa de la Figueirette, long de 300 mètres avec un ancien chemin de chars, – celui qui forme un grand cirque à l'Ouest du mamelon Ricci (versant Nord de l'Ours), – ceux de Mourrefrey (1 500 m) et du col des Cormiers (500 m), etc.

3°/ VIABILITÉ. – Elle est complètement à modifier ; le chemin de la Figueirette à Théoule passe faussement par le signal de Théoule (259 m), au lieu de se maintenir seulement à 100 m en moyenne au dessus du rivage ; la double route marquée à la maison des Trayas n'existe pas ; non plus que le chemin tracé entre le sommet de l'Ours et la route qui réunit les cols Notre-Dame et des Lentisques ; au col des Trois-Termes, la jonction des diverses routes est tout à fait fautive, etc., etc. Les petits sentiers, rajoutés sur la révision de 1890, sont maintenant remplacés par le nouveau réseau de M. Muterse dont le tracé se trouve entièrement différent.

4°/ Enfin cinq erreurs planimétriques sont tout à fait inexcusables, et embrouillent irrémédiablement les touristes : I, Le pont qui porte le chemin du ravin des Saoumes à l'issue du grand tunnel est sur la rive droite et non la rive gauche du ravin ; il y a là substitution du chemin au thalweg, du pont à l'aqueduc sous remblai ; II, la station est placée 400 mètres trop au Nord-Ouest, au kilomètre 180 du chemin de fer venant de Marseille, au lieu du kilomètre 179,6 ; III, comme conséquence, le petit tunnel du Trayas est marqué derrière la pointe Nord du Trayas au lieu de traverser l'autre pointe (à l'Ouest) ; IV, la maison forestière (des Trayas) occupe la réelle position de la station, et doit être reportée de 500 mètres vers le Sud-Ouest à l'issue du ravin de Casal de Bœuf ; V, le long de la côte jusqu'à Agay, c'est l'ancien chemin des douaniers qui est marqué (actuellement hors de service), et non celui qui a été refait après la construction du chemin de fer ; des quatre ponts (destinés à la future route de voitures) que le chemin de chars actuel franchit entre le Cap-Roux et la place d'Antéore, il n'y en a que deux d'indiqués sur la révision de 1890.

Telles sont les principales corrections que réclame dans le petit coin que j'ai refait, avec un soin scrupuleux, la feuille d'Antibes ; j'espère que le service géographique ne me tiendra pas rigueur de les lui avoir démontrées, et qu'il en tiendra compte, comme pour mes précédentes rectifications de Montpellier-le-Vieux (Sévèrae, 1885) et du glacier d'Argentière (Valorcine, 1887). J'espère surtout que les promeneurs utiliseront en grand nombre le document, aussi définitif que possible, que j'ai voulu mettre à leur disposition. Et je souhaite qu'ils ne tardent pas à procurer aux merveilleux sites du trayas la vaste renommée qu'ils méritent !

E.-A. MARTEL,  
Délégué de la Section de la Lozère  
et des Causses, près la Direction Centrale  
du Club Alpin Français

**NOTE**

Cet article, paru dans l'*Annuaire du Club Alpin Français* a été repris et développé dans un livret de 82 pages : *Le Trayas (Var) et L'Estérel, Agay, Cap Roux, Mal-Infernet, etc., Guide du promeneur*, Delagrave, 1899.

Par rapport à l'article reproduit il comporte notamment la description d'itinéraires de promenades minutés et des renseignements pratiques :

– Location de voiture de 4 places, au départ de la gare d'Agay :

à l'heure	2,5 F
demi-journée	10 F
journée	18 F

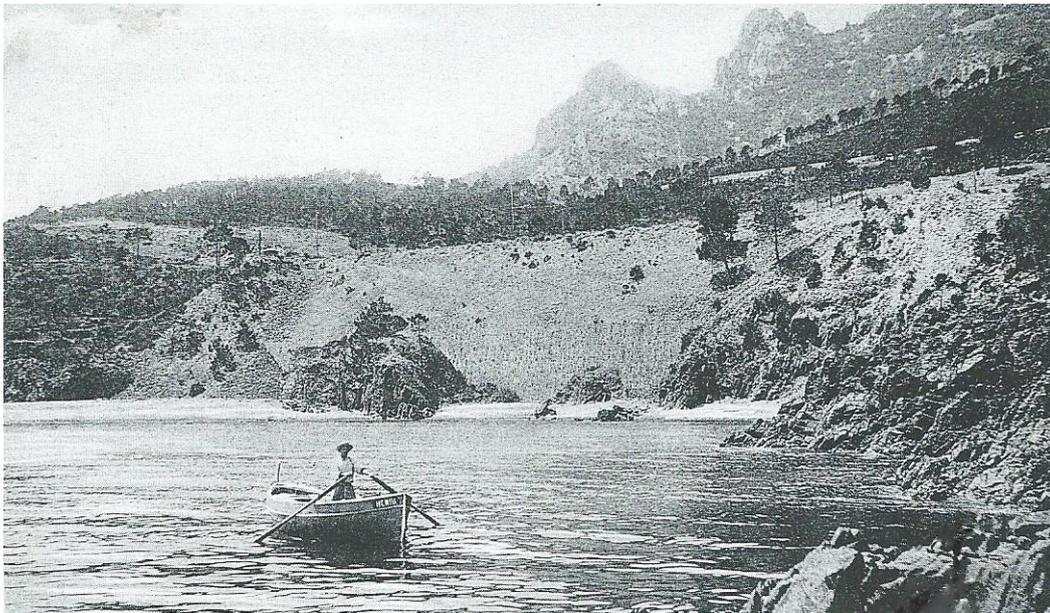
– Course à dos de mulet ou d'âne, au départ de la gare du Trayas :

Le Trayas – sommet du Cap-Roux	:6 F
Le Trayas à Théoule par le chemin du littoral	: 10 F

– Location de mulet ou d'âne :

à l'heure	2 F
demi-journée	5 F
journée	10 F

Ce guide est consultable à la médiathèque (Villa Marie) de Fréjus.



Calanque d'Anthéor

