

LES TRAVERSÉES DE L'ESTÉREL (*Complément*)

Daniel Brentchaloff nous a également communiqué un extrait du livre de G. de Jarrie, *L'Estérel, routes anciennes et voies nouvelles*, publié à Cannes en 1907. Nous reproduisons¹ les pages 21 à 34. Ce document complète l'étude de Bernard Pradeau sur les traversées de l'Estérel, publiée dans les numéros 1 à 5 de notre *Bulletin*.

Les Romains mettaient un soin jaloux à l'établissement parfait de leurs innombrables routes. Ils en faisaient de véritables constructions destinées à durer des siècles ; aussi, après la chute de l'empire romain, fallut-il un abandon complet, un manque absolu d'entretien pour que disparaissent, sous la végétation et l'injure des temps, les traces de la plupart de ces chemins.

Au moyen-âge, il n'en resta plus que des tronçons insécures, à peine viables, fragmentés au gré des seigneurs. Cet état se prolongea jusque vers le XVII^e siècle, époque où l'on commença à s'occuper de vicinalité.

Dans le massif de l'Estérel, au cours de cette longue suite de siècles, le trafic abandonna l'utilisation de la route créée par Auguste et se reporta entièrement sur le vieux chemin ligure, l'antique via héracléenne, qu'il ne cesse de suivre encore de nos jours, malgré la construction de la route de la Corniche de l'Estérel.

À la fin du XVI^e siècle, Sully ayant été nommé Grand Voyer de France fit faire quelques réparations urgentes aux routes du royaume ; il faut dire cependant que celles de Provence furent quelque peu tenues en dehors de ces améliorations. Il est vrai qu'alors le budget annuel affecté aux ponts-et-chaussées n'était en rien comparable aux sommes énormes y figurant de nos jours. Sous le ministère Sully, cette affectation fut d'abord de 600,000 livres et atteignit 3,600,000 livres en 1608 ; mais, dans l'intervalle placé entre la mort d'Henri IV et le ministère de Colbert, le service fut absolument abandonné et de longues années s'écoulèrent avant que quelques fonds pussent être consacrés à rétablir les chemins ; et c'est à peine si, vers 1697, il fut dépensé quelques centaines de mille francs pour l'entretien des routes du royaume.

Cependant l'utilité d'avoir des routes en état était reconnue ; et Colbert, dans une circulaire adressée aux intendants du royaume, à la date du 9 mai 1680, leur indiquait nettement les intentions du Roi : « *qui fera tous les ans des fonds à proportion de l'importance et de la nécessité que les peuples en auront pour la facilité de leur commerce.* » Et plus loin, il ajoutait : « *...Sa Majesté estimant beaucoup plus avantageux pour ses peuples d'établir parfaitement les grands chemins selon leur importance, l'un après l'autre, que de continuer à faire quantité de petites dépenses de coté et d'autre, qui ne font pas l'effet qu'elle désire.* »

C'était raisonner sagement, mais encore fallait-il employer des sommes suffisantes à ces réparations et être certain que fermiers généraux, ingénieurs ou autres dispensateurs des deniers publics les employaient intégralement à leur destination. Il n'en était malheureusement pas ainsi : les déprédations, les abus de toutes sortes se pratiquaient. Le cahier des doléances des communautés de la sénéchaussée de Draguignan aux Etats Généraux de 1789 contiennent des plaintes nombreuses de la part desdites communautés qui demandaient instamment « *que l'on s'occupe de l'amélioration des routes dudit pays, suivant des plans agréés par les intéressés et approuvés par les Etats à former de la Province*². »

1 NDLR : en respectant l'orthographe de l'ouvrage.

2 Mireur (F), *États généraux de 1789. Cahiers des doléances des Communautés de la Sénéchaussée de Draguignan*, p. 212, 296, 297, 446.

Le changement de régime ne modifia pas l'état des routes, et elles continuèrent à être de vraies fondrières, particulièrement celles de Provence qui manquèrent longtemps encore d'entretien.

La route de l'Estérel, très fréquentée cependant, continua à être périlleuse, semblable à ce qu'elle était en 1570, époque où le chancelier de l'Hospital, se rendant en Italie et traversant le massif de l'Estérel, se plaint, dans ses Mémoires, de la route pénible par laquelle il lui fallut passer³.

On peut se faire une idée de l'état dans lequel était ce chemin si l'on s'en réfère à une ordonnance d'enquête délivrée par l'Assemblée générale des Communautés de Provence qui eut lieu d'abord à Brignoles, en février 1655, et se termina à La Valette, en avril de la même année. Cette enquête avait trait à l'ouverture d'un nouveau chemin allant de Fréjus à Cannes, passant comme l'ancien à travers les bois de l'Estérel, mais moins exposé aux ravages des torrents car, y est-il relaté, « *ce chemin [actuellement route nationale n° 97] se trouve fort ruiné par le ravage des eaux pluviales qui descoulent des montagnes et font des torrens très dangereux aux passans, que mesmes les carrosses et charrettes ne peuvent plus passer par ledit chemin, et les personnes à cheval y courent danger...,etc.*⁴ »

A la suite de cette enquête, l'Assemblée des Communautés de Provence décida de faire un chemin en vue de la mer « *auquel il ne se rencontreroit point de montagnes ni de torrents rapides, plus court d'une lieue, plus assuré pour les passans, etc.* » Ainsi était devancée de deux cent cinquante années l'idée du Touring-Club, la construction de « la Nouvelle-Corniche », où les ingénieurs se sont plu à chercher les difficultés d'exécution, à créer des points dangereux. Rien n'est nouveau sous le soleil !

Comme de nos jours, tout ce que l'on projetait n'était pas de sitôt réalisé ; et cette route côtière attendit cent douze années avant que fût donné un commencement d'exécution qui eut pour conséquence l'établissement de la route de Saint-Raphaël à Agay par Boulouris et le d'Armont, l'autre partie restant comme avant un sentier littoral, une sorte de viæ-agrariæ, empruntant, sur la plupart de son parcours l'antique voie Aurélienne.

Si, à l'époque romaine, les voies de communication furent entretenues soit par les municipes, soit par les pagi et les vici qu'elles desservaient, soit aussi par les populations riveraines qui payaient sans difficultés toutes leurs parts contributives ; au moyen-âge, la mauvaise volonté fut apportée au paiement des contributions imposées pour l'entretien des routes, et cet état dura jusqu'à l'avènement de la Révolution. Le serf et le manant étaient obligés de faire la corvée de prestation ; ils n'avaient pas à récriminer. Mais le seigneur, le bourgeois trouvaient toujours la taxe trop élevée et les demandes en dégrèvement allaient leur train. C'est ainsi qu'en 1690 nous voyons le sieur Laugier, fermier de l'Estérel, demander d'être dégrevé de 100 livres pour la part contributive du terroir de l'Estérel portée à 150 livres.

A cette époque, le Parlement de Provence ayant fait réparer le chemin d'Antibes, le département du prix fut fait suivant le vieux règlement des Etats de 1624, qui fixait la part du terroir de l'Estérel à 150 livres. Le seigneur de l'Estérel n'admit pas cette taxe, et il poursuivit un procès devant la Cour des Comptes, « *prétendant qu'il n'avait pu être ainsi cotisé, puisqu'il avait acquis lesdits terrains avec la franchise de taille.* » La province, au contraire, suivant les règlements du Roi, alléguait que toutes sortes de biens sans exceptions étaient sujets à la contribution des réparations des Ponts-et-Chaussées. « Et les devanciers dudit Laugier l'ont si bien reconnu, que par un procès-verbal de MM. les procureurs du pays daté du mois

3 *Œuvres de Michel de l'Hospital*, tome III, éd. de Dufey, 1825, p. 382 :

« *Mane jure Estreli transcendimus ardue montis* »

4 Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 1360, f° 153v°.

de mai 1667, ils se chargent de faire les réparations nécessaires au chemin dans ledit terroir de l'Estérel, ce qui fut exécuté par délibération du 26 août 1688. » Mais, malgré cela, l'Assemblée décida de réduire ladite cotisation à 50 livres⁵.

Ces cas ne sont pas rares dans l'histoire de la région ; et en compulsant les archives on en trouve des quantités.

Cependant, au XVIII^e siècle, un certain souci de l'entretien des chemins sembla préoccuper les Assemblées des communautés ; des réparations importantes furent faites, et c'est ainsi qu'au bénéfice de cette impulsion, il fut décidé, le 25 novembre 1739, que l'adjudication des travaux de réfection de deux ponts, l'un sur le rieu d'Argentière – Riou d'Argentière – près La Napoule, l'autre sur l'étang de La Napoule, grande route d'Italie, serait faite « *ces réparations paraissant pressées et absolument nécessaires*⁶ ».

Le 25 janvier 1740, un sieur Joseph Gras, maître-maçon du lieu de Cannes, s'offrit à faire ces travaux pour la somme globale de 2,075 livres. La mise à prix était de 2,100 livres⁷. Il fut déclaré adjudicataire. Déjà quatre adjudications avaient eu lieu sans que personne ne se soit présenté, le prix ne paraissant pas rémunérateur. De nos jours, pareil fait serait une exception.

Ces réparations n'empêchèrent pas la route d'être toujours dans un état lamentable. Aussi, en 1743, en fut-il fait de plus importantes à l'occasion d'un voyage en Italie fait par Dom Philippe, Infant d'Espagne et gendre de Louis XV. Il fallait éviter à l'Altesse Royale les heurts des ornières.

De 1750 à 1754, une dépense de 26,375 livres fut faite pour le seul tronçon de Fréjus au pont Saint-Jean⁸. C'était une somme importante pour l'époque. Le pont des Péguières, terroir de Saint-Jean – aujourd'hui pont de l'Espouiti – fut reconstruit, et la montée rapide de l'Estérel, proche le cabaret, du côté de Fréjus, fut adoucie, ainsi que le changement du pas rapide du Castagnier, au terroir de l'Estérel⁹.

Malgré ces améliorations, la route était toujours d'un parcours difficile : les côtes pénibles et les malheureux chevaux pouvant à peine y traîner les lourds chariots. Aussi, le maître de la poste aux chevaux du lieu de Cannes, un nommé Martiny, ne pouvant plus continuer ce service, s'en plaignit-il par une lettre aux « *Procureurs du pays de Provence* » datée du 25 janvier 1766, dans laquelle il déclare « *qu'il luy est mort en moins de dix-huit mois sept chevaux de sa poste qui ont succombé à la fatigue extraordinaire que luy a occasionné la longueur et la rapidité du chemin depuis Cannes à l'Estérel* » ; et il demande qu'au lieu de deux postes il lui en soit payé trois. « *Il n'y a que ce seul moyen qui puisse remédier aux fréquentes mutations des maîtres de postes à Cannes, qui tous se rebutent, parce que tous se ruinent et achèveraient de se perdre s'ils continuoient*¹⁰ ».

Le malheureux maître de postes n'eut pas gain de cause, et la route continua à être aussi mauvaise.

Un procès-verbal d'un sieur Dauphin Samson Bonnard, sous-ingénieur des Ponts-et-Chaussées de Provence, daté du 7 may 1777, donne une idée de l'état dans lequel se trouvait alors cette route de l'Estérel. Dans ce rapport, il est dit : « *que les fossés ne sont point récurés, et qu'il en manque à plusieurs endroits, qu'il y a une infinité de creux où les eaux séjournent ; que l'empierrement est découvert, et qu'il y a des pierres qui surmontent le chemin et*

5 Archives départementales des Bouches-du-Rhône, C 53, f° 201.

6 *Ibid.*, C 74, f° 116.

7 *Ibid.*, C 513, f° 184.

8 *Ibid.*, C 538.

9 *Ibid.*, C 540 et 543.

10. *Ibid.*, C 1190.

occasionnent des cahotements ; que les parapets et la passe des ponts sont en mauvais état » ; et plus loin, cet ingénieur ajoute : « la partie du chemin depuis Fréjus jusques au gros mûrier à la dernière descente du bois de l'Estérel serait en meilleur état d'entretien à l'exception de certaines parties dans la descente de l'Estérel et surtout au-delà du pont Saint-Jean, que les eaux ont sillonné et où l'empierrement est découvert. »¹¹

Quelques jours avant le dépôt de ce rapport, l'intendant des Gallois de la Tour adressait à « Messieurs les Procureurs du Pays » la lettre suivante¹² :

A Aix, le 4 mai 1777.

La Dame de l'Estérel, Messieurs, maîtresse de cette poste a représenté au Conseil des Postes, qu'au haut de la montée de l'Estérel appelé le Pas des Ennemis, il y a un chemin étroit et dangereux où plusieurs voitures ont déjà versé ; qu'elle vous a fait à ce sujet des représentations, mais que les choses sont toujours dans le même état ; elle observe que ce mauvais pas est facile à réparer en faisant briser des rocailles qui en procurant plus de largeur au chemin, pourraient servir de parapet à un précipice où l'on court risque de périr surtout dans les nuits obscures.

Je suis persuadé Messieurs, que si l'exposé de la dame de l'Estérel est véritable vous donnerés des ordres pour faire faire à cette partie de chemin les réparations nécessaires et le mettre en état de sûreté.

J'ai l'honneur, etc.

Signé : La Tour.

Les réponses du Parlement de Provence ne permirent pas de faire les réparations si instamment demandées et ce ne fut que vers 1780 qu'un commencement d'exécution eut lieu, d'abord à la montée du Pas des Ennemis –aujourd'hui montée de l'Avelan – puis, du côté de Cannes, vers le Tremblant, où la route arrivant à l'Argentière traversait ce riu à gué, ce qui obligeait les voyageurs, lorsque les eaux étaient fortes, à suivre la rive droite, pour venir passer sur le vieux pont romain établi au pied du San-Peïré. C'était au reste le tracé de l'ancienne via Héracléa, celui de via Julia Augusta ; et ce pont fut en quelques sortes, et durant de longs siècles, la porte de pénétration dans le massif de l'Estérel ; porte que défendaient le poste du San-Peïré, le château fort de la Napoule et, au moyen-âge, le château d'Avignonet.

Aux environs de 1760, les Etats de Provence firent construire la chaussée qu'on appelle aujourd'hui la Levade, entre l'Argentière et Minelle. Cette chaussée, formée d'arches et de terre-plein, fut le commencement de la rectification de cette route qui resta encore de longues années avec la variante du gué et celle du pont, selon les saisons, sans pour cela être en meilleur état de viabilité.

Le carnet de route du Conventionnel Philippe Charles André Goupilleau, en mission dans le midi de la France, en 1793, donne une curieuse description de la traversée du massif Suelterien. Voici en son entier, avec les inexactes notes des éditeurs, le passage y ayant trait :

« 16^e journée – 25 octobre 1793

En sortant de Fréjus, il faut franchir les plus hautes montagnes que j'aie vues¹³. Il n'est rien de si affreux dans la nature, de plus aride, de plus inhabité. De toutes parts, ce sont des précipices effroyables qu'il faut braver en passant par un chemin fort étroit. J'y

¹¹ *Ibid.*, C 498.

¹² *Ibid.*, C 1124.

¹³ « Il s'agit du massif de l'Estérel, qui, pour le Vendéen Goupilleau habitué aux plaines de la Loire, représente de hautes montagnes, alors que le point culminant n'est cependant qu'à 616 m d'altitude. » (*Note des Editeurs*).

rencontrai deux voitures renversées. Ces montagnes sont couvertes de mauvais sapins ; il y avait une espèce de laurier qui a à la fin des fleurs et des fruits ; les fruits sont comme de petites oranges¹⁴. Pendant huit heures de terrain, c'est le passage inévitable, tantôt en montant, tantôt en descendant, jusqu'à La Napoule¹⁵, où l'on change de chevaux. On ne passe pas loin de la Sainte-Baume¹⁶ dans les rochers et les montagnes, monument de bêtise, de superstition et de charlatanisme sacerdotal.

Le chemin est plus uni et plus fertile depuis La Napoule jusqu'à Cannes ; on cotoye la mer. »

L'état lamentable de cette route ne changea guère sous le Consulat et l'Empire. Millin, dans son *Voyage dans les départements du midi de la France*, en donne un aperçu : « *Nous arrivâmes au pont Saint-Jean. Le chemin est parsemé de rochers, et si détestable que les chevaux pouvoient à peine trouver un sentier sûr.* »¹⁷

Il est inutile de mentionner les minimes réparations faites sous la royauté. Cependant l'importance de cette route, seule communication entre le comté de Nice et la France, devenait de plus en plus grande. Enfin, en 1847, d'importants travaux furent commencés, entre autres ceux de la rectification des rampes, surtout dans la partie comprise entre le Logis de Paris et le Boulevard de Val-Escuro. Les travaux effectués sur une longueur de 11 500 mètres s'élevèrent à la somme de 380 000 francs. Successivement, sous l'Empire, des travaux furent faits tant du côté de Cannes que celui de Fréjus et la route devint la très bonne et merveilleuse voie carrossable de nos jours.

Avec le progrès, les nouveaux moyens de locomotion mirent en vogue le goût des excursions, le culte du plein air, l'amour de la belle nature. L'Estérel qui était toujours regardé comme un pays de légende, commença à tenter la curiosité des hivernants qui jusqu'alors s'étaient contentés d'en admirer les contours pittoresques. Les poètes, les peintres, les journalistes y pénétrèrent, en firent peu à peu connaître les beautés ; et un jour le Touring-Club de France eut l'idée de créer une piste cyclable entre Saint-Raphaël et Cannes, empruntant le vieux sentier douanier. Cette piste devint bientôt une belle route côtière, un superbe boulevard suivant les sinuosités de cette côte de feu aux féériques aspects. 560 000 francs furent dépensés. L'Etat, les départements du Var et des Alpes-Maritimes, les communes, les particuliers s'intéressèrent à cette œuvre et le 11 avril 1903, la route de la Corniche de l'Estérel fut inaugurée par M. E. Maruéjols, ministre des Travaux Publics.

Un immense réseau de routes forestières sillonne aussi ce massif. Il est l'œuvre de M. Muterse jadis garde général des eaux et forêts à Fréjus, que l'on peut appeler à juste titre le Dennecourt de l'Estérel. Ces routes, dont la largeur varie de trois à cinq mètres, suivant la nature du sol ou la facilité du passage, permettent de pénétrer au centre de ce territoire si

14 « Probablement des Arbousiers. » (*Note des Editeurs*).

15 « Sur le Golfe de La Napoule, à l'embouchure de la Siagne. » (*Note des Editeurs*).

L'auteur et les éditeurs se sont trompés. La poste était à Minelle.

SAUSSURE. T. V. p. 391, *dit* : « Dans une heure 10 minutes, nous vîmes de Cannes à Minelle, maison de poste de La Napoule ; c'est une maison solitaire ; entre la montagne et le bois, un vrai repaire de voleurs, où le courrier de Rome avoit été dépouillé peu de tems avant notre passage. » (*Voir aussi la carte de Cassini*).

16 « Il y a là une confusion, produite vraisemblablement par la difficulté avec laquelle Goupilleau doit comprendre ses postillons parlant provençal. C'est le 23 octobre, entre Saint-Zacharie et Tourves, que le représentant a passé près du merveilleux site de la Sainte-Baume. Le massif de l'estérel est au nord-est vers Cannes, bien distinct du massif de la Sainte-Baume au sud-ouest, au nord de Toulon. (*Note des Editeurs*).

Les éditeurs ne connaissent pas celle de l'Estérel et tout en voulant rectifier Goupilleau ils commettent une grave erreur.

EXTRAIT DU CARNET DE ROUTE DU CONVENTIONNEL PHILIPPE-CHARLES-AIMÉ GOUPILLEAU, EN MISSION DANS LE MIDI (1793). Publié par Michel Jouve et Marcel Giraud Mangin, p. 46 et 47.

17 Millin, *loc. cit.*, tome II, p. 497.

longtemps considéré comme inabordable. Tracées avec hardiesse et habileté, elles embrassent la disposition accidentée du territoire ; sinueuses et tortueuses, elles contournent en pentes douces les flancs de ces monts convulsés, de ces escarpements rocheux au bas desquels coulent des ruisselets cristallins. Elles permettent au chercheur d'essayer de pénétrer le mystère qui enveloppe ce massif et dont il est parfois difficile de soulever le voile que des fées jalouses de solitude semblent vouloir y tenir jeté.