

**LES VOIES DE
COMMUNICATION UN
PROVENCE ORIENTALE DE
L'ÉPOQUE ROMAINE À LA FIN
DU XVIII^e SIÈCLE
(UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE)**

Par N.C. GRASSI

Faculté des Lettres et Sciences Humaines, thèse de doctorat de 3e cycle, 1970.

Les voies de communication constituent un facteur essentiel de la vie sociale; parce qu'elles permettent la circulation des hommes et des marchandises, elles conditionnent le commerce et aussi, dans un domaine élevé, l'échange des idées. D'où l'intérêt d'en préciser les itinéraires et de reconstituer le réseau qu'elles ont formé aux diverses époques.

Dans cette thèse qui demeurera un utile instrument de travail, Mme Grassi a pris pour cadre de ses recherches une zone comprise entre le Var, d'une part, les massifs de l'Estérel et du Tanneron, d'autre part, avec extension dans la partie montagneuse située au nord de Grasse. Cette région comporte deux prolongements: à l'est, le littoral et les montagnes du pays de Nice; à l'ouest, le bassin de Fayence. Depuis le moyen-âge la ville de Grasse en est le centre, à la fois point de convergence et de rayonnement.

Dans un chapitre préliminaire, l'auteur fait le point des travaux sur le tracé des voies romaines.

D'abord, la voie littorale. De Plaisance (la Trébie) au Var elle porte le nom de via Julia Augusta attesté par les milliaires; sa construction remonte en 13 av. J.C.; descendant de la Turbie par le vallon de Laghet, elle passait par Cimiez et était reliée au port de Nice seulement par une bretelle. A l'ouest du Var, les milliaires ne portent plus d'appellation: le nom de voie aurélienne donné plus tard par analogie avec la route venant de Rome par les têtes tyrrhénienne et ligurienne qu'elle continuait n'a pas valeur originelle. Des incertitudes subsistent sur le tracé exact de la voie à l'ouest du Var et la traversée des fleuves côtiers notamment pose quelques questions auxquelles Mme Grassi s'efforce de donner des solutions que des fouilles ultérieures pouvaient vérifier.

La voie de Cimiez à Digne par Vence, Gréolières, Caille et Castellane paraît être le prolongement normal de la via Julia Augusta. Et Cimiez à Vence, on peut maintenir le tracé donné par la carte archéologique de la Forma orbis romani. Après Vence, on doit éliminer le tracé joignant Vence à Auribeau, ainsi que le tracé Vence-Gréolières par Tourrette et Courmes. On conservera le tracé vers Gréolières par le plateau de Saint-Barnabé. Entre Gréolières et Caille, Mme Grassi propose une rectification aux hypothèses formulées par Paul Sénéquier.

Il convient de signaler deux bretelles au niveau de Vence: la bretelle Vence-Cagnes qui unit la route de l'intérieur à celle du littoral, et celle au nord de Vence qui, par Saint-Jeannet et le Broc, atteint l'Esteron et rejoint ensuite les municipes de Glandève et Briançonnet.

A hauteur de Gréolières-Hautes, une autre bretelle traverse le massif du Cheiron, puis passe par Aiglun en direction de Briançonnet.

Cette voie de l'intérieur apparaît comme destinée à relier à Cimiez, chef-lieu de la province des Alpes-Maritimes, les quatre municipes créés au Ille Ventium (Vence), Brigantium (Briançonnet), Salinas; (Castellane), et Sanitium (Senez).

Dans quelle mesure ce tracé continuera-t-il à être utilisé au moyen-âge et sous la pression de quels nouveaux besoins verra-t-en apparaître des itinéraires proprement médiévaux? "Ces voies romaines, écrit Mme Grassi, bien que dégradées, ont joué un certain rôle dans la vie de relations nouvelles qui s'est développée à partir du Xe siècle. En effet, le développement d'établissements religieux comme l'abbaye de Lérins, de villes qui, comme Nice, n'avaient aucune importance à l'époque romaine, l'attrait des pèlerinages mit apporté des raisons nouvelles concernant l'utilisation de ce réseau. D'autre part, l'essor de villes authentiquement médiévales comme Grasse par exemple, le transport de certaines denrées essentielles, comme le blé et le sel, ont contribué à la création d'un réseau routier médiéval absolument autonome par rapport au précédent".

En un premier temps, Mme Grassi décrit les routes médiévales qui empruntent dans leurs grandes lignes l'itinéraire romain.

Nous retrouvons la route du littoral, mais nous devons tenir compte qu'on lui préférât dans une très large mesure le trajet maritime par cabotage. Du Muy à Fréjus elle suit le tracé romain; au-delà de Fréjus, elle se dirige à travers l'Esterel. Accessoirement et plus en bordure de la mer le pèlerinage de la Baume de saint Honorat à proximité d'Agay attire des visiteurs. A la sortie de l'Esterel, la route continue par la plaine de Laval et la traversée de la Siagne a lieu au bac d'Arluc ou Saint-Cassien, dont l'existence nous est attestée vers la fin du XVe siècle; Cannes constitue l'étape où les fidèles de Saint-Honorat s'embarquent vers les îles de Lérins. Le Var est franchi à hauteur de Saint-Laurent, où un hospice tenu d'abord par des religieux augustins, puis rattaché à l'évêché de Vence assurait le passage par un bac gratuit à l'origine; les droits et obligations de l'hospice furent transférés aux habitants de Saint-Laurent, lorsque l'évêque de Vence Raphaël Mono repeupla le village, en 1468, en y installant des emphytéotes originaires de la vallée d'Oneille.

Le "chemin supérieur" de Vence à Castellane a perdu de son importance en raison de l'amoindrissement subi par Vence au profit de Grasse; il dessert surtout de pauvres villages qui vivent principalement de l'élevage. Vence est reliée à Grasse, d'une part, à la mer, de l'autre (Cagnes et Antibes) par Saint-Paul. Il semble que les marchands aient quelquefois utilisé cette route pour éviter les péages,

Pour gagner la vallée de l'Estéron on partait par le Broc (noter le passage à gué ou par bac au confluent du Var et de l'Estéron); le voyage se poursuivait par Bouyon, Les Ferres, Conségudes, Roquestéron (passage sur la rive gauche par un pont), Sigale, Sallagriffon, Collongues, Amirat et Briançonnet. Un embranchement partant de Sigale se dirigeait sur Aiglun, Le Mas, Gars et aboutissait aussi à Briançonnet direction de Puget-Théniers, la route montait au nord du Broc vers Gillette et continuait par Tournettes-Revest, Toudon et Ascros. On traversait le Var à Puget-Théniers où fonctionnait un péage perçu sur le bétail transhumant et sur les marchandises entrant dans la ville. La route continuait vers Annot, Vergons et Méailles.

Des chemins de transhumance et des sentiers muletiers pour le transport du sel étaient empruntés à travers les vallées de la Roudoule, du Cians et de la Tinée.

A ce réseau dont la conception générale remonte à l'époque romaine vient s'ajouter un système authentiquement médiéval, dont Grasse est le pivot et qui lance ses tentacules vers le Rhône et la Durance.

1°/ Route de la Haute-Provence de Nice à Castellane par Grasse et Séranon. On peut gagner Grasse par Saint-Laurent, Villeneuve bois de Roquefort, Notre-Dame du Brus, ou encore, après Villeneuve, passer par Colle, Roquefort, Pré-du-Lac et la chapelle Saint-Mathieu. De Grasse la route va à Saint-Vallier (d'où part une bretelle-vers Saint-Cézaire), Escragnolles (en traverse à gué les sources de la Siagne), Séranon (chapelle de Gratemoine) avec son péage et ses deux foires du 8 juillet et du 13 octobre.

2°/ Grand axe Nice-Grasse-Druguignan-Brignoles-Aix. C'est la voie commerciale par excellence qui double le littoral (marchandises débarquées à Nice, notamment les épices, produits de l'artisanat grassois). Sortant de Grasse par la chapelle Saint-Hilaire, la route suit le vallon des Ribes; elle gagne ensuite Cabris, Le Tignet (pont sur la Siagne), Montauroux, Calli (bretelle vers Fréjus).

Ensuite, deux itinéraires:

a) Fayence, Seillans, Bargemon, Claviers, Figanières;

b) chapelle Saint-Julien, la Taillade, Garron, les Issarts, Figanières.

Druguignan est un carrefour vers toutes les directions (vallée du Rhône, Haute-Provence, littoral). Les Grassois y jouissent d'une immunité totale des leydes et péages.

Grasse ne pouvait négliger ses relations avec la côte: aussi bien Cannes, Antibes et La Napoule étaient-ils les ports par lesquels se faisait une partie de son commerce. D'où plusieurs chemins: Grasse-Antibes par les chapelles Sainte Anne et Saint-Joseph, Plascassier,

Valbonne, Biot (ou encore Sartoux, Tournamy, Mougins); Grasse-Cannes par Sartoux, Mougins; Grasse-La Napoule par Valcluse, Auribeau, Pégomas, Saint-Cassien (après quoi on pouvait aller à Fréjus par la route de l'Estérel).

De plus, Grasse était reliée à Entrevaux par la Malle, Caussols, la Valette, Thorenc, le col de Bleine et Briançonnet; ensuite on reprenait la voie romaine.

En conclusion de son exposé sur les routes médiévales, Mme Grassi s'est efforcée de définir les termes employés dans les textes.

L'expression *via publica* n'a plus le sens très précis qu'elle avait à l'époque romaine (voies établies sur un sol appartenant au domaine public de l'Etat ou des villes, par opposition aux *viae privatae*). En fait le terme désigne un chemin de quelque importance sur lequel s'exerce une juridiction comtale ou seigneuriale; on dit aussi *via regia*, et là encore la notion d'importance du chemin est déterminante. Le terme de "public" tend à prendre de plus en plus le sens assez vague de chemin ouvert à tous et *iter* devient synonyme de *via*.

Dans la Provence du moyen-âge aucun texte ne fixe la classification des chemins. On peut retenir que leur largeur était certainement très faible et n'atteignait guère pas deux mètres le plus souvent.

Nous possédons peu d'informations sur leur entretien, sauf pour ce qui concerne la traversée des grosses agglomérations; dans les villes, en effet, on désignait des *probi-homines* responsables de l'état des rues. Hors des villes, les chemins dépendaient des sous-viguiers, mais pour éviter les abus dont auraient pu souffrir les populations, on leur interdit de requérir les habitants sans autorisation du sénéchal de Provence ou des syndics des communautés. En somme, ce sont les communautés qui assumaient la charge des chemins sur l'étendue de leur territoire.

Dans le courant du XVIIe siècle l'assemblée générale des communautés de Provence (qui s'est substituée en fait aux Etats) s'intéresse de plus en plus aux chemins et en vient à prendre la haute main sur leur entretien. Sous son autorité, la viguerie, émanation des communautés et circonscriptions de base, recueille les fonds, fait dresser les devis et surveille les travaux. Depuis l'année 1624, des règlements ont été élaborés, dont le dernier, celui de 1757, donne le point d'aboutissement de la question; il répartit les chemins en quatre catégories, dont les deux premières sont construites et réparées par la province, l'entretien courant relevant de la communauté traversée.

Il ne faudrait pas croire que cette organisation plus rationnelle ait abouti à des résultats très satisfaisants. Mme Grassi résume ainsi la situation dans les deux derniers siècles de l'ancien régime:

"Dans les trois vigueries de Grasse, Saint-Paul de Vence et Draguignan l'état des chemins de viguerie à la fin du XVIIIe siècle est en général mauvais. Les demandes de réparation par les communautés dépassent en général les possibilités financières de la province. Les constructions véritables sont pratiquement rares, il ne s'agit la plupart du temps que de modifications partielles faites à des chemins de viguerie ou de seconde classe déjà existants qui sont donc très fréquentes; elles peuvent être faites plusieurs fois par an à un même chemin. Les travaux ne consistent donc qu'à construire quelques tronçons qui, par rapport à l'ancien chemin, s'avèrent plus praticables car on adoucit les pentes, on évite les rudes montées, ou bien ils ne concernent que des réparations proprement dites. La technique ne permettait pas en fait une consolidation très efficace. Les travaux de soutènement étaient cependant les plus nécessaires dans une région aussi montagneuse que la Provence orientale. Ils furent en général accomplis sur tous les grands chemins. Le problème de l'écoulement des eaux restait un difficile à résoudre. Malgré la construction de caniveaux traversiers (appelés aussi arcs-couchants) soigneusement pavés qui permettait à la fois le blocage du pavage et le rejet des eaux pluviales dans les fossés latéraux, certains chemins ne devaient être au printemps ou à l'automne que de véritables cloaques. Notons que le pavage en surface reste

rare, on ne le rencontre le plus souvent qu'à l'entrée et au sortir les villages, dans les endroits marécageux, ou sur les pentes trop rudes. La largeur du chemin fut aussi une grande préoccupation au XVIII^e siècle. Il n'est de devis de réparation qui ne prévoient l'élargissement. Par rapport au chemin médiéval le chemin moderne est donc plus large, parfois moins boueux, car "engravé" superficiellement; mais cette amélioration ne se constate pas sur tous les chemins.

"En ce qui concerne les ponts, le bilan en Provence orientale semble plus positif. Les constructions sont nombreuses, les reconstructions de même, Rivières et torrents sillonnent la région, il est rare qu'un chemin ne passe pas sur un pont. Les réparations sont aussi très nombreuses, souvent elles sont superficielles, ce qui oblige donc, un an ou deux plus tard, à reconstruire le pont entièrement".

Dans l'ensemble le réseau reste celui de l'époque médiévale. Non seulement l'entretien est médiocre, mais encore la sécurité est loin d'être garantie: brigands et mendiants infestent les chemins, sans que les mesures prises contre ce fléau se révèlent bien efficaces.

L'existence de la frontière avec les États de Savoie créait une situation particulière. Sans doute pour diminuer les risques d'invasion, le passage du Var à gué ou par bac est préféré à la construction de ponts (Saint-Laurent, Gattières, Le Broc, Bonson).

Comme on peut en juger par ce rapide exposé, la matière de cette thèse est riche et les problèmes traités sont d'importance. Nous savons gré à Madame Grassi de ne s'être pas laissé rebuter par des recherches difficiles et d'avoir su dresser un tableau précis du réseau des communications utilisées aux diverses époques en Provence orientale, région charnière à la limite des Gaules et de la Ligurie.

E. HILDSHEIMER