

Si vous citez tout ou partie d'un article, pensez à citer l'auteur et l'ouvrage:

VIEUX Éric, «Nous voulons la route ! Un siècle de revendication des Grimaudois», *Freinet-Pays des Maures*, n°7, 2008, p. 27-38.

Freinet Pays des Maures



Sommaire

De Saint-Tropez à Sumatra, heurs et malheurs du trois-mâts <i>Luminy</i> (1836-1854). Laurent Pavlidis	3
L'Annonciade, de la chapelle au musée : un destin hors du commun. Marie Favier	15
« Nous voulons la route ! » Un siècle de revendication des Grimaudois. Eric Vieux	27
Sous la mer entre Maures et Estérel, quatre épaves gallo-romaines chargées de céramique dont deux énigmatiques « pipettes ». J.-P. Joncheray	39
Le fac-similé du Dolmen de Gaoutabry : le projet fou d'une bande de copains. Association Alpha	45
Typologie et particularités du cortège amphibien du massif des Maures. André Joyeux	55
La Diane, un papillon des zones humides méditerranéennes qui mérite d'être protégé plus efficacement. Romain Garrouste	65
Sols et roches de la plaine et du massif des Maures : l'éveil au regard géologique. Édith Platelet	71

En couverture 1

LE CORTÈGE AMPHIBIEN
DU MASSIF DES MAURES :
Salamandre tachetée.

En couverture 4

Le trois-mâts *Luminy*,
toutes voiles dehors.

Le dolmen de Gaoutabry.

« Nous voulons la route ! »

Un siècle de revendication des Grimaudois

*Freinet,
pays des Maures*
■ n° 7, 2007,
Conservatoire
du patrimoine
du Freinet,
La Garde-Freinet
(Var)

Au sein de la Provence, le massif des Maures est une zone enclavée. Son relief limite l'accès par voie terrestre. Les grands axes de circulation le contournent par la dépression permienne¹. Peu de routes y pénètrent et irriguent le territoire du Freinet². À cela s'ajoute un phénomène de fortes crues destructrices résultantes des brusques et importantes précipitations caractéristiques du climat méditerranéen qui peuvent endommager ou détruire les routes et les ouvrages d'arts. Ces deux facteurs naturels ont restreint la création et l'entretien des routes dans les Maures. En conséquence le développement économique des communes s'en est trouvé contrarié. Aussi, le choix du tracé d'une route importante pénétrant le massif fut crucial pour les villages concernés. Mais, au-delà des contraintes physiques et techniques dépendant du relief, il existait aussi et surtout des enjeux économiques et politiques majeurs.

Cet article se propose d'étudier la création de la route départementale n° 8 dite du Luc à Saint-Tropez entre la fin du XVIII^e et la fin du XIX^e siècle et son passage sur la commune de Grimaud. Cela n'a pas été sans tensions, ni difficultés et plus de 97 ans de luttes auront été nécessaires aux Grimaudois pour voir cette route traverser leur village.

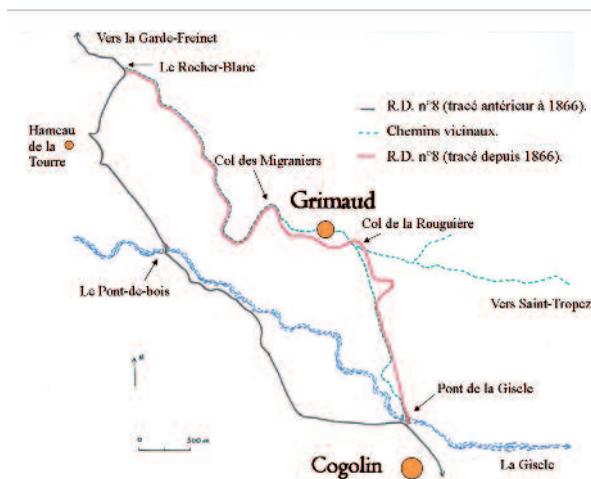
Éric Vieux
Service patrimoine
Mairie de Grimaud

La modification du tracé de la route départementale

Grimaud est riche d'un passé remarquable. Au Moyen Âge, la cité regroupe une grande part de la population du territoire du Freinet. C'est un centre économique, politique et judiciaire important. À la fin du XVIII^e siècle, Grimaud chef-lieu de canton, a perdu de sa vigueur économique au profit de Saint-Tropez mais garde cependant un certain prestige.

1. Plaine sédimentaire ceinturant le nord du massif, formé à la période géologique du Permien (fin de l'ère primaire, entre 295 et 245 millions d'années).

2. Nom donné au Moyen Âge au territoire aujourd'hui couvert par les cantons de Grimaud et Saint-Tropez.



A B 1 C 1

A. Carte 1. Tracé de la route départementale du Luc à Saint-Tropez sur une carte du XIX^e siècle. Le village de Grimaud n'est pas traversé par celle-ci.

B. Plan 1. La route sur la commune de Grimaud.

C. Le facteur de Grimaud sur la route départementale au début du XX^e siècle.

1. Le chemin vicinal de Grimaud à Cogolin.

En ce milieu du XVIII^e siècle, les voies de communication joignant les grands centres économiques ont besoin d'être améliorées. Entre le Luc et Saint-Tropez, une nouvelle route provinciale doit être construite : la future route départementale n° 8.

Elle est primordiale pour les villages car elle permet la circulation des marchandises (bois, huile, vin, céréales, liège...) aussi bien à l'intérieur du massif qu'en direction du port de Saint-Tropez, débouché maritime vers d'autres villes littorales. Elle ouvre aussi l'ensemble du territoire du Freinet vers le nord et la dépression Permienne.

Jean-Baptiste de Castellane, puissant seigneur de Grimaud et du Freinet ainsi que les édiles de la cité demandent le passage de cette route par leur village, certains que sans elle, le village perdrait de sa vitalité.

Malheureusement, à sa création en 1769, elle contourne la cité. Son tracé est le suivant : elle débute au Luc, monte à la Garde-Freinet, descend au pied de la colline de Miremer, au lieu-dit le Rocher Blanc, s'oriente en direction du hameau de La Tourre, traverse la Giscle par le pont que l'on appelle aujourd'hui « le pont de bois », arrive à Cogolin, pour rejoindre Saint-Tropez (voir carte n° 1).

Les Grimaudois gagnent seulement son rapprochement jusqu'au lieu-dit le Rocher-Blanc³, un chemin vicinal faisant la jonction jusqu'à Grimaud.

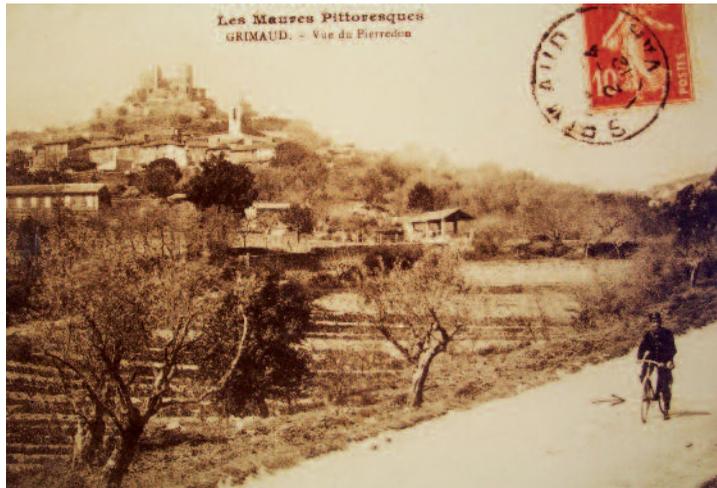
En 1784, ils obtiennent que le courrier postal piéton venant du Luc passe par Grimaud. Car celui-ci, jusqu'alors, traversait Cogolin pour se rendre à Saint-Tropez où il était redistribué dans les communes du Freinet.

Cette faveur leur fut retirée à la demande du maire de Cogolin en 1802⁴.

Les rancœurs latentes des Grimaudois ressurgissent à la lecture du décret impérial du 7 janvier 1813 précisant le tracé de cette route. En effet, ce dernier mentionne « La Garde-Freinet », « Cogolin » et « Grimaud ». Or la route traverse les deux premiers villages et ignore celui de Grimaud pour ne parcourir que l'ouest de sa commune (voir plan n° 1). Les Grimaudois, surpris par le décalage entre les termes du décret et la réalité, tiennent la preuve de l'injustice, la route doit traverser leur cité tout comme Cogolin et La Garde-Freinet et non passer au

3. Voir plan n° 1. En effet, la route devait à l'origine descendre dans la plaine au lieu-dit Camp Viout (aujourd'hui Camp Vif) à quelques kilomètres au sud de la Garde-Freinet.

4. Archives départementales du Var, 2s185, délibération conseil municipal de Cogolin, le 24 mai 1832.



loin. D'autant qu'une partie du trafic traverse déjà leur village en empruntant les chemins vicinaux après avoir quitté la départementale. Précisons que toutes ces routes sont en terre, consolidées de quelques empièvements et extrêmement sensibles aux fortes précipitations et aux crues. Elles demandent un entretien régulier et coûteux. Sachant que les frais des routes départementales sont entièrement pris en charge par le Conseil général, un des enjeux ici s'explique par la volonté des communes d'alléger ainsi leurs finances.

De leur côté, les Cogolinois voient d'un mauvais œil cette contestation et craignent le déclassement de la route traversant leur village au profit de Grimaud. En effet, M. Ricard, maire de Cogolin, objecte que si actuellement les voyageurs passent par Grimaud c'est que la route départementale est délabrée. Il accuse aussi le maire de Grimaud de « pousser beaucoup trop loin l'illusion », estimant pour sa part que le trajet revendiqué dans la plaine est plus long et soumis aux inondations de la Giscle perturbant la circulation. En conséquence, il demande au préfet de ne pas prendre en compte cette requête car elle occasionnerait de fortes dépenses d'entretien de la part du département. Le maire termine en reprochant aux édiles Grimaudois de ne favoriser que leurs intérêts, lésant les autres communes du golfe⁵.

Le souhait de Grimaud est rejeté. Deux ans plus tard, le département engage d'importants travaux de réparation de la route départementale.

Quinze ans plus tard, Joseph-François Vincent nouvellement nommé maire de Grimaud reprend le dossier et le 8 avril 1831, le conseil municipal émet une demande auprès du préfet. Il accuse Cogolin de n'avoir obtenu cette route que grâce à « des appuis [qui] surent faire prévaloir leurs intérêts ». Il expose que la route actuelle n'est pas d'utilité publique, qu'elle est plus coûteuse et plus dangereuse à cause des crues et comporte une trop forte pente à La Tourre. Et qu'en revanche, les chemins communaux passant par Grimaud sont très fréquentés. En effet, les marchandises transitent par Grimaud en direction de Saint-Tropez et empruntent la route Royale n° 98 (de Toulon à Saint-Tropez) sans passer par Cogolin. Par conséquent, il réclame que les frais d'entretien de cette voie fréquentée soient pris en charge par le département. Montrant son engagement, il assure que la commune de Grimaud remettra en état la route départementale si elle passe par le village. Il termine en affirmant avoir le soutien des autres communes⁶.

5. A.D. Var, délibération du C.M. de Cogolin le 10 janvier 1814.

6. Archives Communales de Grimaud, délibération du C.M. du 8 avril 1831.

La réponse de Cogolin ne se fait pas attendre et le 24 mai 1832, se basant sur un rapport de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, le maire dénonce les propos de Grimaud démontrant que la route n'est jamais passée par ce village et réaffirme que celle-ci a constamment traversé Cogolin, qu'elle a toujours été « reconnue, réparée, entretenue comme route provinciale puis départementale⁷ ». Au sujet des crues, il dédramatise l'argumentation grimaudoise : le trafic peut être interrompu « momentanément lorsque les pluies sont excessives mais sur une étendue de cent pas au plus » ; puis dénigre le passage de cette voie par Grimaud qui traverse « la plaine inondée de toutes les pluies d'hiver ». En conséquence, le conseil municipal demande que ce tracé attesté depuis sa création soit maintenu notamment depuis les travaux d'amélioration importants effectués par le département en 1816.

Le 8 juin 1832, face à ce litige entre les deux communes, le Conseil général ajourne ce dossier et demande un complément d'instruction⁸.

Un nouveau préfet est installé en septembre 1832 et le conseil municipal de Grimaud lui adresse la même réclamation que précédemment. Le maire présente les termes du décret de 1813, dénonçant l'arbitraire du choix du tracé qui « favorise la commune de Cogolin et peut être des intérêts particuliers au détriment de toutes les autres communes ». Au sujet des crues, il certifie que son tracé est moins dangereux, le passage sur le pont de la Giscle étant annuellement perturbé par des crues : « il ne se passe points d'années que la route de Cogolin à Saint-Tropez ne soit interrompue pendant plusieurs jours à cause des inondations ; plusieurs fois des hommes, des chevaux et des charrettes attelées ont été emportés dans cet endroit ; il y a trois ans qu'un malheureux berger eut le malheur d'y perdre tout un troupeau de bêtes à laine⁹. » En conséquence, affirme le maire, ces inconvénients peuvent être évités en passant par leur village.

À cela, le 8 janvier 1833, le conseil d'arrondissement du Conseil général émet un avis favorable à la liaison entre Grimaud et la route royale n° 98 en évitant Cogolin. Le département considère d'une part, que la proposition de Grimaud de remise en état de la route est intéressante¹⁰ et d'autre part, que celle-ci est « plus courte et de bonne viabilité ». En effet, le tracé à travers le massif est soumis à des exigences techniques strictes : la chaussée doit comporter des pentes moyennes et la distance entre les villages doit être la plus courte possible.

À cette annonce les Grimaudois sont soulagés : leur demande est enfin prise en considération.

Mais, l'année suivante, le Conseil général revient sur sa décision, ordonnant de laisser les choses en l'état¹¹.

Malgré cette déconvenue, les Grimaudois entreprennent la réparation de leurs chemins et deux ans après, le 15 mai 1836, le conseil municipal de Grimaud réitère sa demande auprès du nouveau préfet. Les arguments sont toujours les mêmes : un trajet plus court, une route moins pentue et moins chère d'entretien, ajoutant même que les communes alentours n'en souffriraient pas. Les Grimaudois annoncent aussi que grâce « aux sacrifices de la commune » et aux subventions du département, le chemin vicinal est désormais accessible au passage des marchandises et qu'ainsi le principal motif de refus ne peut plus être invoqué. Ils attestent même que « la plupart des charrettes qui vont habituellement de la Garde à Saint-Tropez la préfèrent à la grande route ». Enfin, pour remporter la décision, ils rajoutent ces propos flatteurs : « Considérant que lorsqu'on défend une cause juste, on doit toujours espérer qu'elle finira par obtenir raison, surtout aujourd'hui que l'on s'adresse à un conseil général composé des élus de la partie la plus éclairée de la population et qui doit naturellement mieux prendre l'intérêt des localités lorsqu'il se trouve d'accord avec l'intérêt général¹². »

7. A.D. Var, 2S185, délibération du C.M. de Cogolin du 24 mai 1832

8. A.D. Var, 2S185, délibération du Conseil général du 8 juin 1832.

9. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 2 novembre 1832.

10. A.D. Var, 2S185, délibération du conseil d'arrondissement de Draguignan, 8 janvier 1833.

11. A.D. Var, 2S185, délibération du conseil d'arrondissement de Draguignan, 27 juin 1834.

12. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 15 mai 1836.

Quelques mois après, devant l'imminence de la décision du Conseil général, les Grimaudois modifient radicalement leur demande tout en avançant un nouvel argument qui ne peut que convaincre le département: au lieu de réclamer le passage de la route dans la plaine en évitant Cogolin, ils demandent qu'elle passe par ce dernier village via le pont sur la Giscle financé en partie par le Conseil général. En effet, dans les années 1819-1820, ce pont est construit à l'entrée de Cogolin, permettant de relier Grimaud. Cet ouvrage fut payé pour moitié par les deux communes de Grimaud et Cogolin à part égales et pour l'autre moitié par le Conseil général. Le 14 août 1836 le conseil municipal de Grimaud évoque donc cette dépense dans sa nouvelle demande: «Ce qui prouve que le conseil du département a reconnu l'importance et l'utilité de cette partie de route» et propose ainsi «d'augmenter l'utilité de ce pont» en y faisant passer la route départementale n° 8¹³.

Cette requête semble trop tardive, le Conseil général statue sur les précédentes délibérations et les rejette au motif que la route doit passer par Cogolin¹⁴. De plus, le préfet est excédé par les suppliques répétées de Grimaud et somme le maire d'abandonner les demandes: «Après cette délibération [...] il y a lieu de ne plus s'occuper de cette affaire. Je ne pourrai revenir sur cet objet auprès du conseil général et il serait par cela toute inutilité que le conseil municipal s'en occupa de nouveau¹⁵.»

Le 7 octobre 1836, le maire répond au préfet qu'il y a un malentendu, que la dernière délibération demande justement le passage de la route par Cogolin¹⁶. L'année suivante, bravant les remarques du préfet, le conseil municipal formule une demande identique à la précédente¹⁷.

Quatre ans plus tard, César Rimbaud devient maire. Le 4 octobre 1840, le nouveau conseil municipal prend une délibération montrant que par sa situation géographique au centre du canton, la commune a en charge l'entretien de nombreux chemins vicinaux. La rectification de la route départementale permettrait alors d'alléger les frais de remise en état de deux de ces principaux chemins communaux, notamment celui qui traverse la plaine et qui est régulièrement endommagé par les crues de la Giscle. Le département répond négativement.

En 1843 un notaire prend la tête de la commune: Hippolyte Farnet. En homme de droit, il analyse le décret du 7 janvier 1813 pour souligner sa contradiction avec la réalité. Son conseil municipal délibère en ces termes: ce texte est «trop clair et trop précis pour que l'on puisse s'y tromper, il est écrit passant par Grimaud et Cogolin et non pas par le territoire de Grimaud¹⁸». Dénonçant même «ceux qui ont voulu lui donner cette fausse interprétation, ils se sont gravement ou plutôt volontairement trompés, c'est à dire qu'ils ont menti à leur conscience et se sont servis d'astuces pour faire passer par une commune voisine un chemin attribué à la commune de Grimaud», ajoutant plus loin que «l'intérêt de la commune de Grimaud a été sacrifié à celui d'une commune voisine¹⁹.» Le conseil municipal demande la transmission de cette délibération au ministre de l'Intérieur. Cette dernière action produit l'effet escompté puisque deux mois plus tard, à la demande du préfet, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées remet un rapport dans lequel il explique que la route actuelle est la meilleure, que celle passant par les deux villages de Grimaud et Cogolin serait «la plus longue et la plus défectueuse sous tous les rapports». N'appréciant pas les termes employés par le conseil municipal de Grimaud: «L'ingénieur en chef soussigné est d'avis que la réclamation du conseil municipal de Grimaud conclue d'ailleurs en termes inconvenants puisqu'elle rapporte l'avis d'un conseiller qui accuse l'administration de mensonge et d'astuce parce qu'elle a interprété ce décret autrement qu'il ne l'interprète lui-même, n'est point fondé et

13. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 14 août 1836.

14. A.C. Grimaud, courrier du maire du 23 septembre 1836.

15. A.D. Var, 2s185, courrier du 23 septembre 1836.

16. A.D. Var, 2S185, courrier du maire du 7 octobre 1836.

17. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 6 août 1837.

18. Souligné par nous.

19. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 11 mai 1843.



2 3 4 5
6 7 8 plan2

2, 3. Partie de la route et pont construits en 1866-1868.

4. La route départementale traverse les oliveraies au col de la Rougrière.

5. L'arrivée à Grimaud. On distingue le moulin Amic, traversé par la route.

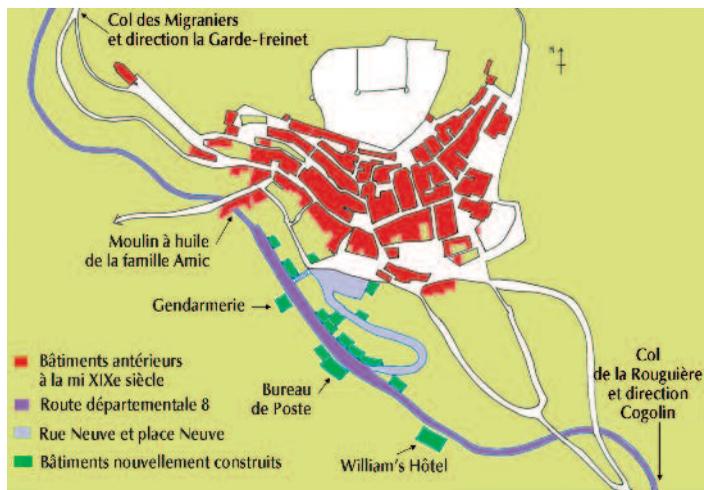
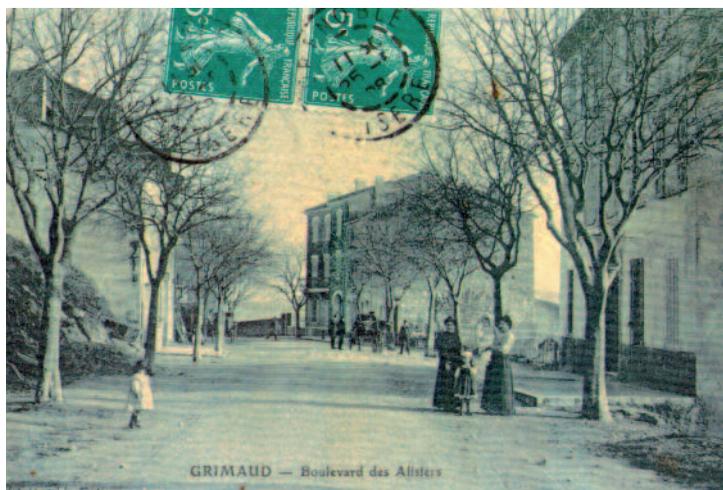
6. Les murs du moulin ont été reconstruits en suivant la courbure de la route.

7, 8. La route bordée de micocouliers. De nouveaux bâtiments apparaissent : la gendarmerie à droite et le bureau de poste au loin.

Plan 2. situation du village à la fin du XIX^e siècle. Un nouveau quartier se développe grâce à la route.

ne doit être admis par le conseil général²⁰.» Enfin, pour répondre à l'examen des termes du décret de 1813, l'ingénieur explique qu'il faut interpréter la mention «Grimaud» comme «le territoire de Grimaud». Une fois encore, les efforts des élus Grimaudois sont un échec.

Deux ans plus tard, le maire, lassé de plus de 50 ans de procédures, donne une dimension politique à cette affaire en demandant un soutien au conseiller général de Saint-Tropez M. Lieutaud. Celui-ci écrit au préfet lui précisant que l'on prive Grimaud des progrès et des facilités de transport des produits agricoles et industriels, ajoutant : «Si cette vérité avait besoin de démonstration, l'état prospère de la Garde et de Cogolin, l'état stationnaire de Grimaud, en fournissent les arguments²¹.» Cette requête porte ces fruits puisque le préfet souscrit à la modification du tracé et termine sa réponse par ces mots : «Je verrai avec plaisir la réalisation de ce projet²².»



Des études sont alors commanditées aux ingénieurs des Ponts et Chaussées. Cependant, le premier projet de déclassement de la route et d'aménagement des chemins vicinaux concernés est abandonné à cause des nouvelles exigences techniques. Ainsi, la traversée du village aux rues étroites et aux pentes trop importantes n'est plus envisagée. Une nouvelle route doit être construite. Dès lors, le budget nécessaire est bien plus élevé, rendant les enjeux plus importants. Plusieurs solutions sont proposées, dont une descendant dans la plaine entre Grimaud et Cogolin et une autre passant quelques mètres en contrebas du village de Grimaud.

En 1846, César Rimbaud est de nouveau nommé maire et, devant les propositions favorables à Grimaud, son conseil municipal vote, le 18 mai 1847, une subvention de 10 000 F pour la réalisation des travaux si la route passe au plus près de Grimaud²³.

En 1850, nouvelle alternance à la tête de la commune, Hippolyte Farnet redevient maire. Il reprend des contacts avec les différentes administrations et multiplie les tractations avec l'ingénieur des Ponts et Chaussées et le préfet nouvellement installé. Ce dernier

20. A.D. Var 2s185, rapport du 26 juillet 1843. 8613

21. A.C. Grimaud, courrier du 24 mars 1845.

22. A.D. Var, 2s191, courrier du 6 juin 1845.

23. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 18 mai 1847.

se déplace en personne à Grimaud. La situation se présente bien, les études ne font ressortir que deux contraintes techniques : un léger allongement de la route et une pente trop importante. Dès lors le projet « ne présente pas d'impossibilité mais seulement quelques difficultés d'exécution que la science de MM. les ingénieurs surmonteront facilement ». Le conseil municipal est optimiste et charge le maire de continuer son travail relationnel auprès des autorités et reconduit la subvention de 10 000 F votée par la municipalité précédente²⁴.

Les Grimaudois, échaudés par les échecs antérieurs tentent malgré cela de peser de tout leur poids auprès des autorités. Le passage de cette route est vital pour leur économie. Ainsi, le 27 août 1850, 112 d'entre eux signent une pétition adressée au préfet, demandant toujours aux mêmes motifs le passage de la route. Ils ajoutent que celle-ci devrait arriver au plus près du village afin d'épargner « les propriétés les plus précieuses et les meilleures du territoire », exposées au sud en contrebas du village et plantées d'oliviers, de vignes, d'arbres fruitiers et d'amandiers. Cela permettrait également aux voyageurs de passer par Grimaud²⁵.

Entre-temps, les tractations politiques continuent et, en septembre 1850, le conseiller général Lieutaud informe le maire qu'après avoir rencontré l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées, celui-ci, sensible au problème, fera tout son possible pour prendre en compte les intérêts de Grimaud et se propose même de se déplacer pour examiner la situation²⁶.

Cependant, malgré tous ces efforts, le projet n'aboutit pas. Durant trois ans, c'est l'immobilisme. La période est trouble, de nombreux préfets se succèdent et ne peuvent pas suivre de tels dossiers aux enjeux financiers et politiques importants. À cela s'ajoutent les problèmes fonciers inhérents à ce type de projet : 47 propriétaires doivent être indemnisés, ce qui représente une lourde charge pour le département. En 1853, afin de sortir de cette situation, le maire de Grimaud, Hippolyte Farnet initie un changement de stratégie. Notaire de son métier, il connaît bien ces problèmes fonciers, les situations des terrains concernés ainsi que leurs propriétaires. Il propose que le conseil revienne sur une délibération antérieure : au lieu d'offrir une subvention de 10 000 F pour la construction de la voie, la commune s'engage dorénavant à céder au département les terrains nécessaires au passage de la route²⁷. Ce choix se révèle pertinent puisqu'un mois plus tard, le 20 décembre, l'ingénieur en chef approuve cette décision, la qualifiant de « doublement importante », car elle montre d'une part la forte motivation de la commune et, d'autre part, elle affranchit « l'administration départementale de la plus grande incertitude que, sous le rapport de la dépense, présenterait la question du tracé ». Il demande l'acceptation de cette proposition²⁸. Malgré ces points positifs, le préfet et le Conseil général n'y portent pas attention.

La question est de nouveau à l'ordre du jour sept ans plus tard lors de l'installation du préfet Prosper de Fleury lorsqu'il commande de nouvelles investigations.

Le 4 août 1861, devant le conseil municipal, le maire, Jean Clément Albert, rend compte de l'étude du conducteur des Ponts et Chaussées, M. Mullet. Ce dernier propose une route passant à 300 m en contrebas du village et se dirigeant dans la plaine vers le quartier Saint-Pierre. À sa lecture, le maire exprime son opposition, car ce tracé ne satisferait ni Cogolin, ni Grimaud. La distance trop importante entre la route et le village, créerait « un hameau en pleine campagne » ne profitant nullement à Grimaud. Et une fois arrivés au quartier Saint-Pierre, les voyageurs éviteraient Cogolin pour se diriger vers Saint-Tropez en traversant la Giscle au Grand Pont²⁹.

Quelques mois plus tard, le préfet, en accord avec le ministre des Travaux publics, prend la décision de réaliser le tracé passant par le village de Grimaud, ignorant l'avis technique

24. A.C. Grimaud délibération du C.M. du 18 août 1850.

25. A.C. Grimaud, pétition du 27 août 1850 et A.D. Var. 2S185.

26. A.C. Grimaud, courrier du 4 septembre 1850.

27. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 13 novembre 1853.

28. A.C. Grimaud, rapport de l'ingénieur en chef du 20 décembre 1853.

29. A.C. Grimaud, délibération du C.M. du 4 août 1861.

émis par l'ingénieur, et demande à la municipalité de Grimaud d'honorer sa proposition d'offre des terrains au département. Il ordonne que la commune vote la subvention de 30 000 F, estimation du prix d'achat des terrains. En réponse, et avant de s'engager, le conseil municipal souhaite voir le plan définitif du tracé. Le lendemain, 2 avril 1862, le maire découvre le projet dans le bureau de l'ingénieur : la route passera à quelques mètres de la plus basse place du village. Ainsi, respectant la promesse faite, le conseil se réunit en séance extraordinaire et vote la subvention de 30 000 F. Ce geste engage la commune pour un emprunt de 10 ans nécessitant d'importantes restrictions au budget municipal. Les Grimaudois sont soulagés, le projet va enfin se réaliser. Malheureusement, deux mois plus tard, ils apprennent avec déception que le préfet a été remplacé. Pour la population les enjeux économiques sont trop importants, ce projet ne peut plus être abandonné si près du but.

C'est un Grimaudois de 65 ans qui va s'impliquer personnellement dans cette cause. François Martin, marchand, est directement concerné par les difficultés économiques de son village et attend cette route depuis longtemps. Il écrit le 26 juin à l'Empereur Napoléon III pour lui faire part de la situation. Il explique non sans habileté que malgré le décret de « feu votre illustre oncle », Grimaud, chef-lieu de canton « est sans route et ne jouit d'aucune faveur ». Il se plaint « des notables rétrogrades de ce pays » qui n'ont pas su développer ce chef-lieu au contraire des autres villages alentours. Suite aux tracés projetés, il demande à ce que cette nouvelle voie « borde au moins les premières maisons pour être avantageux aux habitants de Grimaud ». Il accuse : cette route « passant par la lisière du village contrarie l'intention de quelques messieurs ennemis de tout progrès et ces messieurs clandestinement combattent le projet de route passant par les abords du pays ». Il termine sa lettre en soulignant la loyauté de la population envers l'Empereur Napoléon III : « Sire les habitants de Grimaud sont tous patriotes et bon napoléoniens puisqu'ils vous accordèrent à l'unanimité leurs suffrages lors de la grande élection pour vous nommer empereur. Moi et les habitants nous vous supplions d'ordonner à ce que la route soit accordée selon notre désir³⁰. » Cette missive souligne une fois de plus l'absolue nécessité de cette route pour les Grimaudois. La population entière s'engage dans cette affaire avec l'énergie du désespoir.

À Cogolin, on est inquiet devant toute cette agitation et la prééminence de la décision préfectorale. Le conseil municipal fait part au ministre des Travaux Publics de son opposition au projet. Les Cogolinois craignent le contournement de leur village par les personnes et les marchandises circulant entre Grimaud et Saint-Tropez³¹. Le préfet, les entendant, demande un rapport à l'ingénieur des Ponts et Chaussées. Celui-ci confirme les craintes des Cogolinois. Il estime que le tracé le plus opportun pour se rendre du Rocher Blanc jusqu'à Cogolin, serait de descendre dans la plaine bien en contrebas de Grimaud. Passer par ce dernier village rallongerait le parcours, impliquerait la construction d'ouvrages d'art et emprunterait la trop forte pente entre le col de la Rouguière et la plaine. Ainsi, l'ingénieur affirme que, même si Grimaud est chef-lieu de canton, ses habitants ne retireront quasiment rien de cette rectification. Il ajoute que malgré le vote des 30 000 F et l'offre des terrains au département, ce tracé lèse les intérêts généraux au seul profit de Grimaud³². Ce constat est approuvé le mois suivant par l'ingénieur en chef.

Ces trois derniers avis techniques des ingénieurs s'opposent clairement aux décisions politiques récemment approuvées et votées par la commune de Grimaud, le Conseil général et le ministère des Travaux publics. Les tensions sont manifestes, le torchon brûle entre

30. A.D. Var, 2s185, courrier du 26 juin 1862.

31. A.D. Var, délibération du C.M. de Cogolin du 22 septembre 1863.

32. A.D. Var, 2s191, rapport de décembre 1863.



9 10 | 13 14
11 12 |

9. L'arrivée du poisson sur la route.

10. Le bureau de poste.

11. Le William's hôtel accueille les premiers visiteurs.

12. Jonction entre la route départementale et le nouveau boulevard montant au village.

13. Le long du nouveau boulevard sont construites de belles maisons bourgeoises.

14. La fontaine monumentale trône sur la place Neuve.

Grimaud et Cogolin. Face aux arguments des uns et des autres, le préfet fait appel à l'arbitrage d'Armand Behic ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics. Avant de trancher le ministre demande une étude précise des avantages et des inconvénients tout en soulignant l'importance de la proposition du conseil municipal de Grimaud et des engagements déjà pris avec lui³³.

Une fois encore, les Grimaudois ne sont pas au bout de leurs peines. Après un an d'attente, ils apprennent avec soulagement que leur projet est retenu et le 19 août 1865, l'ingénieur fournit l'étude complète du tracé d'une nouvelle route depuis le col des Migraniers jusqu'au pont de la Gisle. D'une largeur de 6 m, cette voie passera juste en dessous de la place du village et redescendra dans la plaine par un nouveau tracé avant de suivre pendant quelques centaines de mètres le chemin vicinal de Grimaud à Cogolin (photo n° 1). Elle traversera ensuite la plaine en ligne droite (photo 2 et 3) jusqu'au pont sur la Gisle lequel, comportant une seule voie sera maintenu. Seuls les gardes corps en fer remplaceront le parapet existant. Ainsi, ce tracé tiendra aussi



compte des intérêts de Cogolin, puisqu'il « s'éloigne autant que possible du chemin direct de Grimaud à Saint-Tropez et assure ainsi aux habitants de Cogolin la conservation du trafic de la route n° 8 ». Le projet est définitivement adopté le 3 novembre 1865, lorsque le conseiller d'État, directeur général des Ponts et Chaussées donne son accord au nom du ministre. La route passera à 30 m de l'angle sud-ouest de la plus basse place du village. La dépense totale est estimée à 145 000 F³⁴.

L'année suivante après plus de 97 ans de batailles, les travaux commencent enfin.

Les travaux aux abords du village

À quelques mètres du bas du village de Grimaud, la nouvelle route parcourt des terres agricoles (photo 4). Les seuls bâtiments touchés par ces travaux sont ceux de la famille Amic (voir plan n° 2). Ils se composent d'un moulin à huile, d'une écurie et d'une bergerie. La route traverse ces bâtiments. Seul subsiste le moulin à huile dont le mur est reconstruit en suivant la courbe de la voie, lui donnant son allure singulière (photos 5 et 6). Ce bâtiment abrite aujourd'hui le musée municipal des Arts et Traditions populaires.

Cette portion de voie est rapidement élargie de 6 à 12 m afin de laisser un espace suffisant à la circulation et au stationnement des véhicules de marchandises (photo 7). Dès la fin des travaux de terrassement, le 23 mars 1868³⁵, les abords de la route sont aménagés et embellis. En 1872, des micocouliers de plus de 4 m de haut sont plantés de part et d'autre de la voie³⁶ (photo 8).

Un nouveau quartier prend naissance. Cette voie permet au village d'attirer les commerces et les administrations, ce quartier concentre la modernité de cette seconde moitié du XIX^e siècle (photo 9). Des maisons d'habitation sont édifiées dont une grande magnanerie en 1876 ou la gendarmerie en 1878³⁷. Dès 1883, les projets de construction d'un bureau de poste sont élaborés. Cependant, ce n'est qu'en 1892 qu'il s'installera dans le bâtiment qu'il occupe encore actuellement (photo 10). Le développement du tourisme hivernal entraîne le rachat et la réhabilitation de la magnanerie Fabre en hôtel. Ainsi, apparaît le *William's hôtel*, premier hôtel de la commune³⁸ (photo 11).

33. A.D. Var, 2s185, courrier d'août 1864.

34. A.D. Var, 2s191, rapport du 19 août 1865.

35. A.D. Var, 2s191.

36. Beaucoup d'entre eux existent encore aujourd'hui.

37. En 1881, 7 maisons existent le long de cette voie, 14 en 1891 et 20 en 1901.

38. Aujourd'hui immeuble Beausoleil.

La création d'un nouveau boulevard

Le passage de la route départementale nécessite une jonction avec le village. Quelque temps après le début des travaux de la route départementale, les édiles se concentrent sur la création de cette indispensable jonction et le 7 février 1867, l'ingénieur en chef expose son rapport. La construction de cette rampe d'accès coûte 5 500 F au département, la commune se charge de l'achat des terrains dont la dépense est estimée à 1 495 F.

Cette voie descend de la place la plus basse du village en formant un lacet jusqu'à la route départementale (photo 12). Ce chemin traverse des terres agricoles plantées d'oliviers, de mûriers et d'amandiers. La commune en prévision de cette route a déjà acheté quelques terrains, comme en 1864 le jardin mis en vente par la marquise de Lagoy³⁹. L'acquisition des terrains restants demande plusieurs mois à cause des faibles montants d'indemnités alloués aux propriétaires ou du fort endettement de la commune qui entraîne quelques retards de paiement ou quelques réclamations.

Toutefois les travaux avancent rapidement, car la construction de la route suivant le dénivelé naturel du sol nécessite peu de terrassements. Ce nouveau chemin vicinal classé en 1874 entraîne un développement du bas de la ville médiévale, la place ainsi créée prend le nom de Place Neuve. Autour de cette dernière et le long de ce chemin appelé rue Neuve⁴⁰ sont construits de nouveaux et grands bâtiments comme la maison Olivier en 1876 (photo 13).

Avec le passage de la route départementale, le village change de physionomie. Un nouveau quartier apparaît, bâti de riches maisons à l'architecture nouvelle, aux grandes ouvertures. Les voies sont larges, les jardins individuels d'agrément apparaissent. Le centre de gravité du village glisse vers la place Neuve et vers les bordures de la route départementale. Lieu de prestige de cette modernité enfin accessible, la place Neuve va être embellie en 1886 d'une fontaine monumentale célébrant l'arrivée de l'eau courante au village (photo 14). Les cornes d'abondance qui la décorent sont le symbole de la prospérité retrouvée du village après plus d'un siècle de luttes.

39. A.C. Grimaud, délibération du C.M. le 6 novembre 1864.

40. Actuellement appelé boulevard des Alisiers.

Les photos 4, 5, 7 à 12, 14 de cet article appartiennent au fonds du musée des ATP à Grimaud. Les autres photos sont de l'auteur.

Freinet, pays des Maures ■ n°7 ■ 2007



De Saint-Tropez à Sumatra, heurs et malheurs du trois-mâts Luminy (1836-1854)

L'Annonciade, de la chapelle au musée.

« Nous voulons la route ! »

Un siècle de revendication des Grimaudois.

Sous la mer entre Maures et Estérel, quatre épaves gallo-romaines chargées de céramique.

Le fac-similé du Dolmen de Gaoutabry : le projet fou d'une bande de copains.

Typologie et particularités du cortège amphibien du massif des Maures.

La Diane, un papillon des zones humides méditerranéennes.

Sols et roches de la plaine et du massif des Maures : l'éveil au regard géologique.

