

TP VOIJS

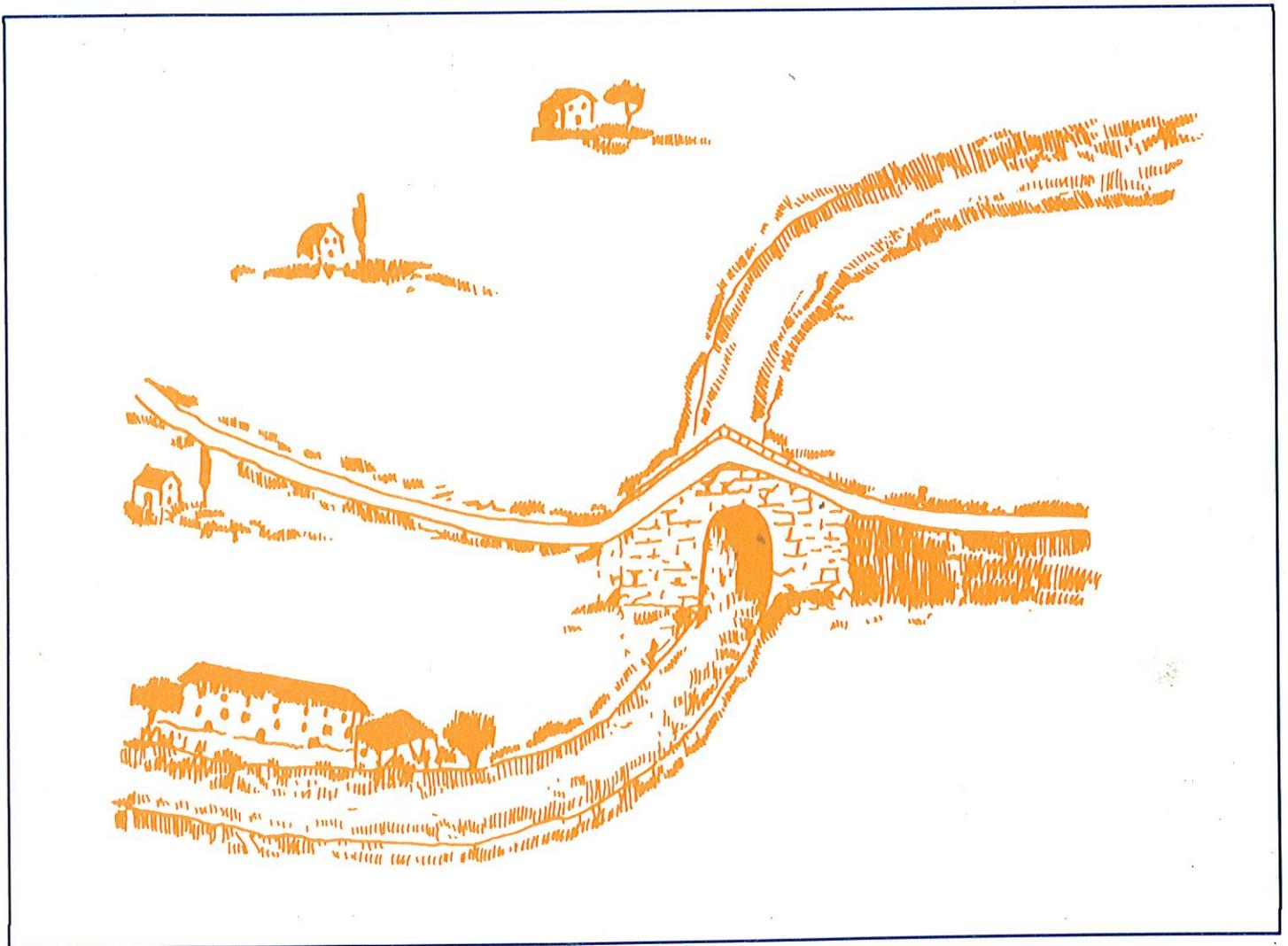
REGIS FABRE



LA ROUTE MEDIEVALE

BRIGNOLES
DRAGUIGNAN
GRASSE

Introduction de R-H BAUTIER, de l'Institut



DRAGUIGNAN

1987

REGIS FABRE

LA ROUTE MEDIEVALE

BRIGNOLES
DRAGUIGNAN
GRASSE

DRAGUIGNAN

1987

LES ROUTES DE LA FRANCE MEDIEVALE

Par R.-H. BAUTIER,
de l'Institut.

La connaissance du réseau routier de la France médiévale et des modifications qu'il subit au cours des siècles est fondamentale pour qui veut comprendre la direction de certains axes commerciaux, la fondation de nouveaux bourgs, l'attraction de certaines villes, le rôle de certaines foires ... et aussi l'existence de "ponts du diable" aujourd'hui isolés en pleine nature.

En fait, en dépit de recherches récentes, ce réseau et sa formation nous échappent encore en grande partie. Deux à-priori, en effet, ont trop souvent dominé les considérations des historiens :

- d'une part, l'idée que le moyen-âge a vécu sur les bases d'un réseau romain à peine modifié, en croyant à une stabilité telle qu'on a même reconstitué des traces de voies romaines en se fondant sur l'existence de postes de péage du moyen-âge classique ;
- d'autre part, la conviction que les nouvelles routes construites au moyen-âge étaient des "routes de pèlerinage" et que, par exemple, le "chemin de Saint-Jacques" avait été mis en place en fonction du pèlerinage de Compostelle.

Loin de moi l'idée de nier que des "chemins de Saint-Jacques" aient été foulés par des pèlerins et que l'on ait fondé des hôpitaux, construit des auberges ou lancé des ponts pour leur faciliter le voyage, mais il n'en est pas moins évident que les marchands, les colporteurs, les courriers administratifs, les "migrants" divers ont fréquenté, et en nombre beaucoup plus considérable, ces mêmes routes. Et il n'en est pas moins vrai que sur de courtes distances des chemins aient été mis en place pour se rendre à des lieux de culte isolés comme le Mont Saint-Michel, Rocamadour, Conques, Saint-Guilhem-du-Désert, ou ailleurs le Monte Cargano.

Très évidemment le moyen-âge a hérité du réseau romain, mais celui-ci était en très mauvais état à la fin du Bas-Empire, et de nombreux itinéraires furent d'autant plus facilement abandonnés que, courant à travers plaines et montagnes, forêts et marais, et reliant pour des besoins stratégiques de grandes cités, ils laissaient de côté toute l'infrastructure des Vici et des habitats locaux. Quand la royauté mérovingienne eut repris en mains l'héritage romain, une remise en état de diverses voies fut certainement entreprise et il ne faut pas rejeter la tradition, certes mythique, dont témoignent les appellatifs de "Chemin Burnehaut" ou de "Chaussée Bruniquel".

Mais on a certainement aussi réutilisé le vieux système des chemins ou pistes qui, déjà antérieur aux romains, reliait les localités les unes aux autres, en doublant (un peu en zig-zag) les voies romaines, ces chemins creux entre les haies, damés et rechargés pour le passage des charrois et des troupeaux, et dont beaucoup ont subsisté jusqu'à nos jours.

Il ne faut pas oublier non plus qu'au moyen-âge (et souvent jusqu'à l'époque moderne) la circulation à longues distances, et surtout pour le commerce des produits pondéreux (vin, blé, sel, etc...) on utilisait surtout les voies d'eau, et même des rivières qui ne nous apparaissent plus aujourd'hui comme navigables.

La lente formation du féodalisme a entraîné une profonde transformation des chemins. Les châteaux ont provoqué l'établissement de bourgs ; des routes en étoile se sont installées pour y relier les villages en dépendant, alimenter en grains de redevances les greniers seigneuriaux, assurer les lourds charrois de pierres pour la construction des enceintes et des donjons.

De même, les abbayes se relient à leur prieurés ou à leurs granges, ou au contraire organisent le "désert"

à leur voisinage. Le perchement des villages dans le Midi, la fondation de "villes neuves" provoquent des modifications de la voirie. Les Barons considèrent les routes comme relevant de leur justice et, en contre-partie (théoriquement) de leur entretien et de la sécurité qu'ils assurent notamment par un "guidage" ou un "conduit", établissent des péages, mais ils construisent aussi de nombreux ponts.

Sous Louis VII, et surtout sous Philippe-Auguste, le roi commence à revendiquer dans l'ensemble du royaume son droit régalien sur certains grands axes sur lesquels il étend la circulation des marchandises à longue distance, la Via Régalis, le "Droit Chemin le Roi", en établissant en certains points, aux frontières du domaine notamment, des postes de péage.

La période qui va de 1180 à 1300 a été capitale pour l'établissement d'un nouveau système routier, qui va de pair avec le boom économique et le développement des villes.

On commence à paver certains tronçons de routes et surtout les sorties des villes : les "chaussées et les pavés" se répandent dans le Nord et l'Est. Dans ces régions, le recours généralisé au cheval, les lourds charrois, l'essor de Paris, les déplacements continus du Roi et de la Cour, le bandage métallique des roues, le ferrage des montures transforment aussi bien le réseau que la structure même de la route. Une rupture se produit avec le Centre demeuré fidèle au char attelé de vaches et au transport par âne bâté, tandis que dans l'Est les charriots attelés de six chevaux sont courants. A la route carrossable s'opposent les muletiers de toutes les régions ou le transport continue à s'opérer par bâts, dans le Centre, les Alpes, les Pyrénées.

Dans la seconde moitié du XIII^e siècle ou au début du XIV^e, l'établissement de grandes voies pour franchir les Alpes, au moment où les relations économiques entre l'Italie et les foires de Champagne, les Pays-Bas ou l'Allemagne méridionale se font intenses, provoquent de vraies guerres de tarifs de

péages sur les grands axes, et amènent les marchands à adopter des itinéraires diversifiés. Des abaissements de tarifs péagers, la construction de halles ou de ponts, ou au contraire des bruits de guerre, un pont emporté, provoquent des modifications d'itinéraires qui peuvent être considérables et souvent durables.

Cela se reflète dans la circulation régionale et même locale : la densité des chemins permet, dans une direction donnée, d'opter entre des itinéraires variés, et pour frapper des marchandises qui circulent hors des grandes voies afin de tenter d'échapper aux péages, on voit les bureaux de perception s'établir, non plus à points fixes mais en étoiles autour du bureau principal.

Vers le milieu du XIV^e siècle, par sa densité et son entretien, la route médiévale a connu son âge d'or. De grands ponts de pierre ont été construits sur la Seine, la Loire, le Rhône et, entre ces ponts, des bacs de forte portée fonctionnent même pour des transports lourds.

Des auberges routières s'installent aux carrefours, et dans toutes les villes l'équipement hôtelier devient important.

La vitesse de circulation est pratiquement demeurée la même jusqu'à la fin du roulage au XIX^e siècle : 35 à 40 km. par jour pour les charriots et les bêtes bâties et parfois 45 km. le déplacement des personnes est remboursé par le Trésor Royal pour ses agents sur la base de 60 km. journalier. La Cour Royale et ses administrations entretiennent une armée de chevaucheurs, et les marchands disposent également de courriers.

Sous Philippe VI, un registre de la Cour des Monnaies montre qu'il était possible de porter des ordres en matière financière en cinq jours jusqu'aux extrémités du royaume, soit de 150 à 170 km. par jour, grâce à des réquisitions de montures dans les bailliages ou sénéchaussées.

La guerre de CENT ANS et ses destructions, le défaut d'entretien des routes et des ponts provoquent la ruine de certains itinéraires : la voie par le Centre "Voie Régordane"

LES GRANDS AXES DE CIRCULATION
ROUTIERE DANS LE ROYAUME DE FRANCE
VERS LE MILIEU DU XIV^e SIECLE

est abandonnée. L'installation de la Cour Pontificale en Avignon provoque, au contraire, une circulation accrue autour de cette ville et de nouvelles relations avec l'Italie par la vallée de l'Ubaye, le Col de Larche et la Stura, ou encore par Buis-les-Baronnies, Le Buech et le Mont-Genèvre. Le nouveau rôle de Genève, puis de Lyon et de leurs foires, modifient également les itinéraires.

Sous Louis XI se produit une transformation qui va conditionner jusqu'à nos jours le réseau routier français. Paris, redevenu capitale, tend à devenir le noeud routier clef du royaume, et le Roi met en place un système de chevaucheurs qui vont porter ses ordres vers toutes les frontières grâce à l'établissement de relais de "postes". Celles-ci se concrétiseront seulement en 1584 avec l'ordonnance de Henri III, mais le fait est déjà acquis un siècle plus tôt.

Par des injonctions royales aux communautés, la corvée se généralise pour l'entretien des routes et chemins. On construit des ponts de plus large portée grâce à des techniques nouvelles, en usant de coffrages et de machines à chaines et godets pour épuiser l'eau. Louis XI donne ordre de creuser un tunnel sous le Mont-Viso à 2.000 m. d'altitude entre le Dauphiné et le Marquisat de Saluces, et on emploie de la poudre pour faire sauter les rochers.

L'histoire de la route moderne commence ainsi dans la seconde moitié du XV^e siècle.



A en juger par l'Itinéraire brugeois, grand inventaire des routes de toute l'Europe dressé vers 1380, on peut constater qu'à cette époque déjà le réseau français est en large partie centré sur Paris.

Vers le Nord, la capitale est reliée à Amiens et Arras par Bapaume; à Cambrai et Valenciennes par Compiègne; à Soissons par Villers-Cotterêts; à Reims et à la Lorraine par Meaux; toutes ces routes pouvant aisément rejoindre Bruges et la Flandre, par Lille ou bien par Tournai.

Vers le Sud, Paris est relié à Provins et à Troyes, d'où on peut gagner l'Italie par Dijon et le Jura, ou bien la Méditerranée par Lyon et la vallée du Rhône. Paris est encore mis en relation avec la Loire, à Tours, d'où part la grande voie vers Poitiers, Bordeaux et l'Espagne, ainsi qu'avec Blois; un axe essentiel joint Paris à Orléans par Etampes, d'où on gagne le Berry et le Limousin; par Montargis, on peut gagner Gien d'où une voie part vers Bourges et une autre vers Nevers où s'embranchent les deux grandes voies vers Lyon, d'une part, et de l'autre vers le Puy et Montpellier.

Si l'on y joint l'axe fluvial fondamental de la Seine vers Rouen, Paris est relié à tout ce qui compte au point de vue politique et économique.

Les grandes voies Nord-Sud sont donc les suivantes :

- 1 - Paris-Châteaudun-Tours-Poitiers-Saintes-Bordeaux-Saint-Jean-Pied-de-Port, d'où part le chemin classique vers Saint-Jacques;
- 2 - Paris-Nevers-Clermont-Le Puy, d'où deux branches, l'une vers Avignon par Villeneuve-de-Berg, l'autre par la "voie Regordane" vers Montpellier et Béziers, d'où l'on peut se rendre ou à Toulouse, ou à Barcelone par le Perthus

3 - Paris-Nevers-Lyon-Avignon, avec double voie latérale du Rhône entre Valence et Avignon ;

4 - La quatrième voie se dirigeait droit sur Rocamadour et le Limousin, et de là vers le Languedoc et Toulouse ; mais déjà au temps de l'Itinéraire brugeois, pour des raisons politiques évidentes, elle s'interrompait au Quercy.

Deux autres voies Nord-Sud ne passaient pas par Paris :

1 - De Flandre et Lille, on allait à Rouen par Abbeville, et de Rouen, par Evreux et Chartres, on poursuivait soit vers Tours, soit vers Blois, soit vers Orléans ;

2 - De Flandre, par Guise, on gagnait Reims et de là soit Châlons-sur-Marne, soit Troyes et la Bourgogne.

D'Est en Ouest, le grand axe de circulation, correspondant aux antiques voies romaines de la Domitienne et de l'Aquitaine (mais sans en épouser strictement le tracé), partait d'Avignon, passait par Nîmes ou bien par Tarascon, puis par Montpellier et Béziers, on pouvait gagner la Catalogne, ou bien Carcassonne et Toulouse, d'où par Morlaas et Orhhez on rejoignait à Ostabat le grand chemin de Compostelle venu de Bordeaux.

Le grand axe du Limousin s'arrêtant à cette époque à Rocamadour on avait le choix, pour l'heure, pour aller de Paris à Toulouse entre deux routes : ou bien la voie Regordane par Montpellier et le Puy, ou bien celle du Rhône par Lyon et Avignon.

Au Midi, le grand carrefour était Avignon. Y confluaient non seulement les routes venues du Nord par les deux rives du Rhône et celle qui venait directement d'Auvergne et du Puy par le Vivarais et le Gévaudan, mais aussi celle du Sud-Ouest, les grandes voies de Toulouse et de la Catalogne, passant par Nîmes ou par Tarascon.

Traditionnel dès l'époque romaine, le carrefour de Reims était également important par sa double liaison avec Paris, tant par Soissons que par Meaux, par sa liaison également double avec

Troyes, la Bourgogne et l'au-delà tant par Châlons-sur-Marne que par Vertus ; enfin en partait vers l'Est, la route de Lorraine vers Nancy.

Les points de raccordement des grands itinéraires, outre Paris, Avignon et Reims étaient :

- au Sud, Béziers, Montpellier, Le Puy et Lyon ;

- au Centre, Nevers, Bourges, Orléans, Chartres et Châteaudun, Montargis et Beaune, Troyes, Châlons-sur-Marne

- au Nord, Soissons, Arras et Valenciennes, avec des jonctions à Ham, Guise et le Cateau-Cambrésis.

Les relations franco-anglaises de l'époque expliquent le grand vide laissé à l'Ouest de la ligne Rouen, Tours, Bordeaux.

Vers l'Italie, trois grandes voies :

1 - Une voie venant du Nord, par Troyes, Dijon et Beaune passe par Salins, le Col de Jougne, les Clées, le Grand-Saint-Bernard, avant de gagner la Lombardie et Milan ;

2 - D'Avignon, on gagne Savone et Gênes par le Col de Larche ;

3 - Venant aussi d'Avignon, la voie passe à Aix et Marseille, gagne Grasse et Nice avant de rejoindre la précédente à Savone.

Une simple allusion est faite à la voie du Mont-Cenis (qui a perdu à cette époque le rôle qu'elle avait joué au demi-siècle précédent) : par elle, on pouvait passer d'Avignon en Piémont.

Mais du Nord, les voies les plus importantes étaient alors par Luxembourg, la Lorraine et Strasbourg, la voie du Saint-Gothard vers Côme et Milan, ou celle de l'Arlobert par Trente vers Venise, à moins que de Mayence on ne préférât gagner, par Augsburg, le Brenner.

Robert-Henri BAUTIER
Professeur à l'Ecole
Nationale des Chartes.

L'AXE BRIGNOLES - DRAGUIGNAN - GRASSE

AU MOYEN - AGE

L'étude du tracé d'une grande voie de communication médiévale (1) telle que "L'Iter Régius", l'axe principal du Rhône au Var, est assurément sujette à caution : problèmes de localisation de certains tronçons de la route, incertitude dans la chronologie des aménagements, absence de structures importantes, modification du paysage rural environnant...

Cependant, il devenait nécessaire de concrétiser la tâche et le but que nous nous étions fixés. Pour cela nous avons mis en oeuvre, depuis plusieurs années, tous les moyens d'investigations dont le chercheur dispose :

- le dépouillement bibliographique, l'étude des textes médiévaux, de la toponymie, des photographies aériennes, des cartes anciennes et modernes, des cadastres, la prospection archéologique, les vérifications sur le terrain ainsi que les conversations méthodiques avec les agriculteurs riverains de la voie.

Mettant en application la "Loi de persistance du plan" qui a joué de la fin du moyen-âge jusqu'au début des temps modernes (cela s'explique par l'attachement des propriétaires à leurs biens fonciers et par la rareté des grands travaux), nous avons établi une synthèse du tracé topographique.

Si nous en suivons les développements successifs, nous voyons la route fuir les vallons inondables et utiliser abondamment les lignes de crêtes, malgré la rudesse des pentes inhérente à la topographie.

L'itinéraire établissait de la sorte un lien entre diverses régions naturelles : des rives de l'Argens

en passant par les plaines calcaires de la Dracénie et du pays Fayençois, la voie débouchait par des "rampes" abruptes sur la Siagne qu'elle franchissait rapidement pour atteindre et longer les contreforts alpins du pays grassois.

Une des particularités du tracé résidait dans le fait que sur une distance assez importante (85 km), la route médiévale ne traversait qu'une poignée de castra : Brignoles, Carcès, Lorgues, Draguignan et Grasse, dont certains furent le siège d'une viguerie

D'autre part, l'itinéraire reliait entre eux trois évêchés provinciaux : Aix, Fréjus et Grasse.

Notre route eut donc une vocation administrative importante, ce qui ne fut pas sans influencer son tracé lui-même en y rattachant de nombreux carrefours de voies secondaires.

Voyons, tour à tour, chaque tronçon de cette route qui connut la brillante expansion médiévale due au séjour de la Papauté en Avignon.

De BRIGNOLES à CARCÈS

Après l'agglomération brignolaise la voie gagnait, par Saint-Lazare et Saint-Roch, le territoire du Val (2). Passant au lieu-dit "Tres Reys" (ancienne auberge "Les Trois Rois"), mentionné par Cassini, le chemin bifurquait sur la droite en délaissant la rivière de Ribeirotte et gagnait par le quartier Saint-Georges (ancienne chapelle transformée en résidence) le vallon des Mardaries qu'il franchissait à gué (vestiges).

Parvenant au hameau de Milan, le chemin gravissait ensuite la côte vers les Valussières, traversait les plaines de Terrubi, Saint-Jean (chapelle en ruines), la Rimade (3), Saint-Etienne du clocher (ancienne chapelle et vestiges médiévaux), les Grès et remontait en direction de Carcès par les Praderies et le Vaou Nègre. L'Argens se franchissait, à hauteur de la Galinière, sur le pont disparu dit de "Saint-Antoine" (4).

De **CARCÈS** à **LOGUES**

Passé le Castrum de Carcès, la voie longeait les rives gauches de l'Argens (5), à flanc de côteaux, franchissait sur un petit pont (vestiges) le ruisseau de Val Frei, et passait par "Lou Maoupas", toponyme très caractéristique des difficultés topographiques d'une route.

En suivant les méandres du fleuve, la voie atteignait la Bastide de Ségue-magne (6) sur la commune du Thoronet, passait la Bresque sur un pont (encore en place), arrivait à Sainte-Pauli (vestiges de voie pavée) et à Pardigon (ancien castrum) pour se diriger sur le vallon des Miquelets. Arrivé sur le territoire de la commune de Logues le tracé de la route passait à gué le vallon de Mapped puis, après le "Pas de l'Avé" (7), parvenait à la chapelle Saint-Jaume et remontait en direction du hameau du même nom.

Passé le vallon de Saint-Peyre (chapelle ruinée) et Valmouissine, la voie gravissait la côte de Saint-Lai pour déboucher au Faubourg de Logues.

De **LOGUES** à **DRAGUIGNAN**

Sortant du dit faubourg, la voie s'écartait profondément du tracé actuel. Passant sous l'ermitage de Saint-Ferréol elle débouchait à la chapelle de Saint-Barthélémy, atteignait le pont à dos d'âne (encore existant) sur la Florieye, gravissait la rude "rampe" du Content, actuellement encore partiellement pavée (8). Au quartier du Saint-Esprit elle se confondait avec la route moderne,

passait le vallon de la Combe du Cade (9), parallèlement au tracé actuel (vestiges visibles sur le terrain). Au Col de l'Ange (10) s'amorçait la descente vers le Pont de Lorgues (11). La Nartuby franchie, la route se dirigeait en droite ligne vers Saint-Hermentaire (ancienne villa gallo-romaine et chapelle) où existait aussi, à proximité de la chapelle Saint-Lazare, une léproserie placée sous ce même vocable (12).

La voie parvenait à proximité du Bourg dracénois en passant entre l'hôpital du Saint-Esprit et de Saint-Jacques (sur l'emplacement actuel de l'ancien palais de justice et du centre administratif) et l'ancien Couvent des Cordeliers (la mairie). La voie suivait le tracé de notre rue Georges Cisson (13) pour franchir la "Porte d'Aurange", positionnée sur le rempart du Castrum (à l'emplacement du passage entre les places du marché et de la Paroisse).

De **DRAGUIGNAN** à **GRASSE**

La sortie du Castrum s'effectuait par la porte Nord-Est (disparue), la porte "Granelle" approximativement localisée à la jonction de la rue de l'Observance et de la montée des Oulrières (14).

La voie de contournement de l'agglomération longeait la place du marché, les rues actuelles des Marchands et de l'Observance. Sur ce parcours s'échelonnaient de nombreuses "hostelleries" au XV^e siècle (15).

Après avoir gravi le quartier "en dessus-de-ville" la route se dirigeait, par la crête (16), dans la plaine de Figanières, traversant successivement les quartiers de Sainte-Catherine (chapelle en ruines), de Saint-Pons (ermitage) (17), du Saint-Esprit où se trouvait un gué sur le vallon de Saint-Pons (18), du Plan, puis franchissait la "Clue" (19) et se poursuivait au Sud du territoire communal de Callas, passait devant la chapelle disparue de Saint-Donin et sous la chapelle de la Trinité où se trouvait un hôpital de route (20).

Après la petite dépression de Callas, la voie arpentait la côte de "Roumeguières", coupait les "Issarts" (21) et atteignait en ligne de crête le hameau de la "Colle-Blanche" (22).

Le tracé se prolongeait en dévalant la pente pour parvenir au Pont de Garron (23), point stratégique de la voie, sur le Riou de Claviers : ici existait un hôpital routier (24). Après la "rampe" de Garron (25), traversant les "Taillades" (26), la voie "Iter Régius" parvenait à la "Bégude", au toponyme évocateur (27). Passé Saint-Julien d'Oule (commune de Montauroux), dont il ne subsiste plus rien de la chapelle détruite par l'élargissement de la route (28), celle-ci amorçait la descente de "Pascouren" et le "Mourre de Masque" (commune de Fayence) avant d'atteindre le gué de la Camandre. A ce niveau, la voie médiévale se raccorde sur la route moderne.

Depuis le centre de vol à voile de Fayence - Tourrettes, le tracé ancien est identique à celui de la Départementale 562. La traversée des vastes plaines de Callian et de Montauroux s'effectuait sans encombre, à l'exception du passage des ruisseaux des Combes et de la Camiole (29), jusqu'à la Colle-Noire, anciennement la Colle-Narbonne, dont le toponyme est bien connu (30). La longue descente vers la rivière de la Siagne passait de l'altitude 230 à celle de 84 mètres au "Pont-Vieux" (en ruines), dominé par les vestiges imposants du Castrum de Tournon (31), sur le versant droit de la rivière (32).

Après avoir gravi les "épingles à cheveux" de la rampe de la "Font du Roure" (commune de Saint-Cézaire sur Siagne, A.-M.), notre route atteignait le "Maupas", lieu sinueux et particulièrement dangereux à l'approche du vallon de "Saint-Peiré" (33).

Le passage de Tignet effectué, le tracé longeait la route actuelle, en limites des communes de Spéracèdes et de Peymeinade.

La descente de la Cardelle se prolongeait sur le hameau de Saint-Marc (chapelle), où la voie bifurquait sous le quartier de la Bléjarde pour "cheminer" vers Grasse.

Après le passage à gué du vallon des Ribbes (34) la route parvenait à la chapelle Saint-Hilaire (disparue) qui fut probablement un ancien "fanum Jovis" (35), à proximité du Castrum de Grasse.

Ensuite la voie se prolongeait en direction de Villeneuve-Loubet et du Var par Opio, Notre-Dame-du-Brusc (chapelle), Roquefort-les-Pins,...



La voie médiévale au passage du Pont-Vieux de Tournon, sur la Siagne. Dessin de 1881 (détail). Archives Communales de Montauroux.

NOTES

- (1) La superstructure de la route fait apparaître des variations de la largeur de la chaussée, notamment au passage des monuments et des ouvrages d'art élevés sur son parcours ; on est frappé par la relative étroitesse de notre chemin médiéval qui ne dépassait vraisemblablement pas 1.60 mètre de largeur (conclusion établie lors du débat instauré par la section d'Archéologie du Comité des travaux historiques et scientifiques, au cours du 90^e congrès national des sociétés savantes, à Nice en 1965).
- (2) Le 4 Avril 1511 le Conseil de la communauté du Val déposa une plainte auprès du Parlement afin d'obtenir l'exécution du pavage de la voie menant à Brignoles.
- (3) Toponyme significatif des terres brûlées, du latin "cremare", brûler.
- (4) Il existait également à proximité immédiate du pont, une chapelle médiévale du même vocable.
- (5) Un itinéraire différent existait aux XVIII^e-XIX^e siècles. La route sortait au Nord de Carcès, passait aux Escarants, à Repentensi où le tracé est toujours visible sur le terrain. Avant de parvenir à Camparnaud, la voie s'orientait au Sud et rejoignait par la départementale 31 le tracé actuel dans la plaine de l'Argens. La départementale 562 est qualifiée "d'ancien chemin de Lorgues" sur le cadastre du XIX^e siècle.
- (6) Ancien Castrum médiéval perché sur un éperon dominant une boucle de l'Argens : Stae crucis de Sigumaina, en 1192, écc. de Siguimagna, en 1274.
- (7) Ce lieu-dit, mentionné au cadastre XIX^e siècle de la commune de Lorgues, signale le passage de troupeaux de moutons (du bas latin "avere, averium").
- (8) Un oratoire existait au Moyen-Age au quartier de "Femme-morte", non loin du Content, sans doute au croisement des anciennes routes de Flayosc aux Arcs et de Draguignan à Lorgues (Eva BOYER le quartier rural des Selves, commune de Draguignan, Draguignan, 1931, p. 11).
- (9) Le terme de "Combe du Cade" signifie vallon du genévrier. Les bois du quartier des Selves possèdent encore de beaux genévriers. Il est question de La Combe du Cade dans des actes de 1602.
- (10) Initialement orthographié "Col de Lange", au XVI^e siècle, Lange désignerait l'angoisse, la peur. Il est probable de relier ce toponyme au relief du sol et à la présence, au Moyen-Age, de fourches patibulaires à proximité.
- (11) En 1376, le pont sur la Nartuby est qualifié de "Pont-Vieux" (Acte du 11 Janvier 1376, Jean Dauphin, Notaire, Etude De Ruelle, Aix, f^o 86).
- (12) La maladrerie, ou asile des lépreux, existait dès le XIV^e siècle. L'établissement fut démoli en 1769 pour permettre la rectification du chemin de Lorgues. Il occupait une partie de la chaussée, vis-à-vis et un peu au Sud-Ouest de la chapelle de Saint-Lazare (E. POUPE et F. MIREUR : La Petite histoire de Draguignan, Draguignan, 1911, p. 60).
- (13) Anciennement Rue Saint-François - En Février 1978, au cours des travaux d'aménagement de la rue piétonne, furent découverts les vestiges de la voie, à 80 cm. de profondeur.
- (14) En ce lieu se trouve mentionné, en 1319, le "caminum quo tenditur grassam" (M.-C. GRASSI, op. cité, p. 128).
- (15) L'important ouvrage de Frédéric MIREUR (Les rues de Draguignan et leurs maisons historiques, Draguignan, 1921-1931), permet de dénombrer sept hôtelleries à enseignes pour la période de la fin du Moyen-Age - Voir le document ci-joint -.
- (16) Au quartier des Tuilières "ad collam de Teulis", à proximité de la voie, s'élevait le gibet dont l'existence est connue en 1340 1345 (Arch. départ. des B.-du-Rhône, B2, F^o 167).
- (17) Nous trouvons, au XIV^e siècle, l'oeuvre de "Sainte-Catherine des toiles" ainsi que celle de "Saint-Pons", sur la commune de Fignières (Gunilla NEUKIRCHEN : du patrimoine au salut, recherches sur les testaments dracénois, 1357-1413, Mémoire de maîtrise, Aix, 1985, p. 70).
- (18) Le Cadastre XIX^e siècle mentionne clairement le passage à gué du vallon de Saint-Pons.
- (19) Mot provençal désignant un "défilé", coupure étroite et encaissée, creusée perpendiculairement à une chaîne de collines.

(20) La voie passait jadis au Sud de la Trinité. La butte, au Nord de la chapelle, a été entaillée lors de la rectification de la route nationale en 1957. Des murs, vestiges d'une villa gallo-romaine ont alors été repérés.

L'hôpital des Pauvres, connu par le Compte des décimes de 1351, était probablement localisé près de cette chapelle (Abbé R. BOYER et P.A. FEVRIER : Fouilles de la Trinité à Callas, Campagne de 1960, Gallia, Tome XXI, 1963, fasc. 2, p. 262 et p. 265).

(21) Du mot Essart : Broussailles, puis terres essartées, c'est-à-dire bois ayant subi un premier défrichement grossier, généralement par le feu.

(22) Anciennement appelé "Creyssinouse", Crixosam au XI^e siècle. La variante "Craxanus" peut parfaitement avoir servi à désigner une colline dont les crapauds auraient fait leur séjour d'élection (ROSTAING : Essai sur la Toponymie... op. cit., p. 332).

(23) Le pont actuel, connu depuis le XI^e siècle, conserve quelques vestiges anciens, notamment les becs de protection, dont l'appareillage est remarquable. L'ouvrage a été "doublé" par un pont moderne, en béton, et le tablier complètement reconstruit.

(24) Cet édifice, de par son isolement presque à mi-parcours entre Draguignan et Grasse, fut d'abord une "hospitalité" ayant un rôle d'assistance aux pauvres voyageurs et pèlerins, qu'un lieu de soins. Auxiliaire indispensable de la voie médiévale, le bâtiment subit les aléas des conflits qui ravagèrent la Provence à la fin du XIV^e siècle.

En 1437, Antoine de Villeneuve, seigneur du lieu, adressa une supplique au Pape Eugène IV pour tenter la reconstruction de l'hôpital, mais cette démarche resta sans lendemain. De nos jours, l'ensemble de l'édifice restauré est devenu un hôtel.

(25) Très visible après l'incendie de l'automne 1985 (Ponceau encore existant).

(26) Désigne un lieu défriché par des coupes de bois, de l'ancien provençal "Talhada", couper.

(27) Les bégudes (en provençal : l'endroit où l'on peut boire), sont en Provence les anciens relais de diligences, l'équivalent des "mutations" des itinéraires routiers de l'antiquité. Avec une étonnante stabilité, due à la permanence des nécessités séculaires du voyageur, ces relais se sont maintenus du Moyen-Age jusqu'à la fin du XIX^e siècle aux mêmes endroits.

Certaines bégudes occupent même, semble-t-il, l'emplacement de relais gallo-romains.

(28) Un fragment de Chancel attribuable au V^e siècle fut trouvé sur le site, vers 1962.

(29) Encore en 1878, un rapport note que "le passage de la Camiole, dans la plaine de Callian, est bien des fois intercepté en hiver et d'un accès impossible... Il est dangereux même de s'aventurer à la traverser après de fortes pluies". (Arch. départ. du Var, 2 S. 275).

(30) Ce toponyme est très ancien. Il est mentionné dans "L'Itinéraire Brugeois" ; on peut soupçonner une auberge à Narbonne en 1327, puisqu'en ce lieu se déroule une rixe "ad collam Narbone" (H. BRESC : l'espace du Castrum médiéval dans le domaine de l'évêque de Fréjus, Mouans-Sartoux, 1984, p. 104).

(31) Du prélatin "Turno", éminence, avec le suffixe "onem". Les ruines sont situées sur une colline, à proximité de l'oppidum préromain du Collet-Redoun. On trouve le Castrum de "Tornono" vers 1200 (Gallia christiana novissima, Aix, colonne 205). Encore cité en 1511 (manuscrit n° 1367, p. 588, nouv. acq. lat. Bibliothèque Nationale). Le fief appartenait aux Castellane.

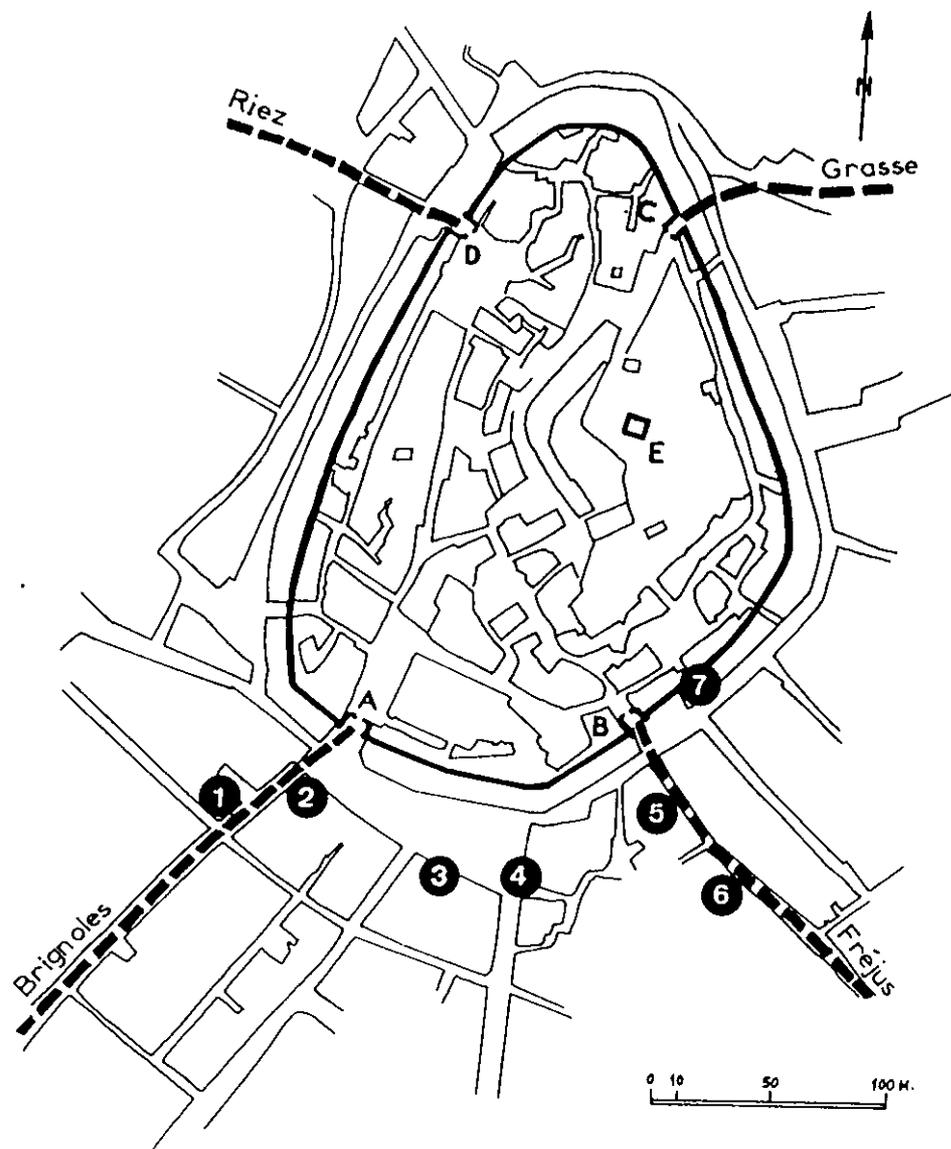
(32) La Siagne qui délimite de nos jours les départements du Var et des Alpes-Maritimes, servait sous l'ancien régime de limitation entre les diocèses de Fréjus et de Grasse.

(33) D'importants travaux furent exécutés en 1722 sur ce tronçon de route : "les rochers du vallon de Maupas seront coupés pour faire un grand contour..." (Arch. Var DD5).

(34) Un devis de réparation du XVIII^e siècle mentionne la construction d'un pont sur ce vallon. Peut-être s'agit-il d'une simple réparation puisqu'un pont est déjà indiqué en ce même lieu en 1669 ? (Arch. com. Grasse, DD5).

(35) Cette chapelle fut détruite en 1781 lors de l'agrandissement du chemin.





L'HOSTELLERIE DRACENOISE AU XV^e SIECLE.

Par sa situation géographique sur l'axe commercial Nice - Grasse - Aix, Draguignan développe ses activités d'hébergement. La ville compte en effet au milieu du XV^e siècle une demi-douzaine d'auberges dont la plupart se concentrent, extra-muros, au Sud de l'enceinte médiévale, à la croisée des routes de Brignoles et de Fréjus.

C'est environ 70 lits que Draguignan peut mettre à la disposition des hôtes de passage, de quoi loger une centaine de personnes. Cette capacité hôtelière est liée à l'importance administrative de la ville, promue chef-lieu de viguerie : ecclésiastiques, nobles, gens de justice et d'administration y séjournent au gré des circonstances. De nombreux marchands en font une ville-étape sur la route d'Aix.

Il est des auberges de toutes sortes, du pauvre gîte où les muletiers s'arrêtent, jusqu'à ces bonnes maisons où logent les visiteurs de marque.

LOCALISATION - Echelle 1/2.000^e.

A - Porte d'Aurence

B - Porte Romaine

C - Porte Granella

D - Porte de Portaiguilères

E - La Tour de Madame

1 - Le Logis du Lion (8, rue Georges Cisson)

2 - L'Écu de France (2, place du Marché)

3 - La Masse d'Or (22-24, place du Marché)

4 - La Couronne (34, place du Marché, Immeuble détruit)

5 - Le Logis de l'Épée (rue de Trans)

6 - Le Delphin Royal (24, rue de Trans)

7 - Les Trois Rois (2, place aux Herbes)

LES ITINERAIRES MEDIEVAUX CONNUS

Plusieurs itinéraires contemporains de la grande période d'activité de notre route "Iter Regius", de la vallée du Rhône à l'Italie, du XIII^e au XVI^e siècle, permettent d'en relever les étapes du voyage et "d'officialiser" en quelque sorte son tracé (1). Ces documents sont pour nous la "mémoire" de la route. Sans ceux-ci, notre route médiévale n'aurait été qu'un cheminement topographique d'un point à un autre. Grâce à ces relations de voyages, l'homme médiéval devient une réalité concrète et physique.

1284 - Communication d'une lettre du prieur provincial dominicain transmise de couvent en couvent par porteur spécial (2).

1295 - Itinéraire de Charles II, Roi de Naples et Comte de Provence, vers Rome, en Novembre 1295 (3).

1335 - Itinéraire du dominicain Venturin de Bergame venant de Gênes à Avignon (4).

vers

1380 - L'Itinéraire brugeois (5).

vers

1400 - Itinéraire d'un marchand vénitien allant en pèlerinage à Saint-Jacques-de-Compostelle, via Avignon (6).

1404 - Itinéraire de Benoit XIII allant de marseille en Ligurie(7)

1496 - Itinéraire de Sangallo regagnant l'Italie (8).

1578 - Itinéraire du pèlerinage de S. Razzi à Saint-Maximin (9).

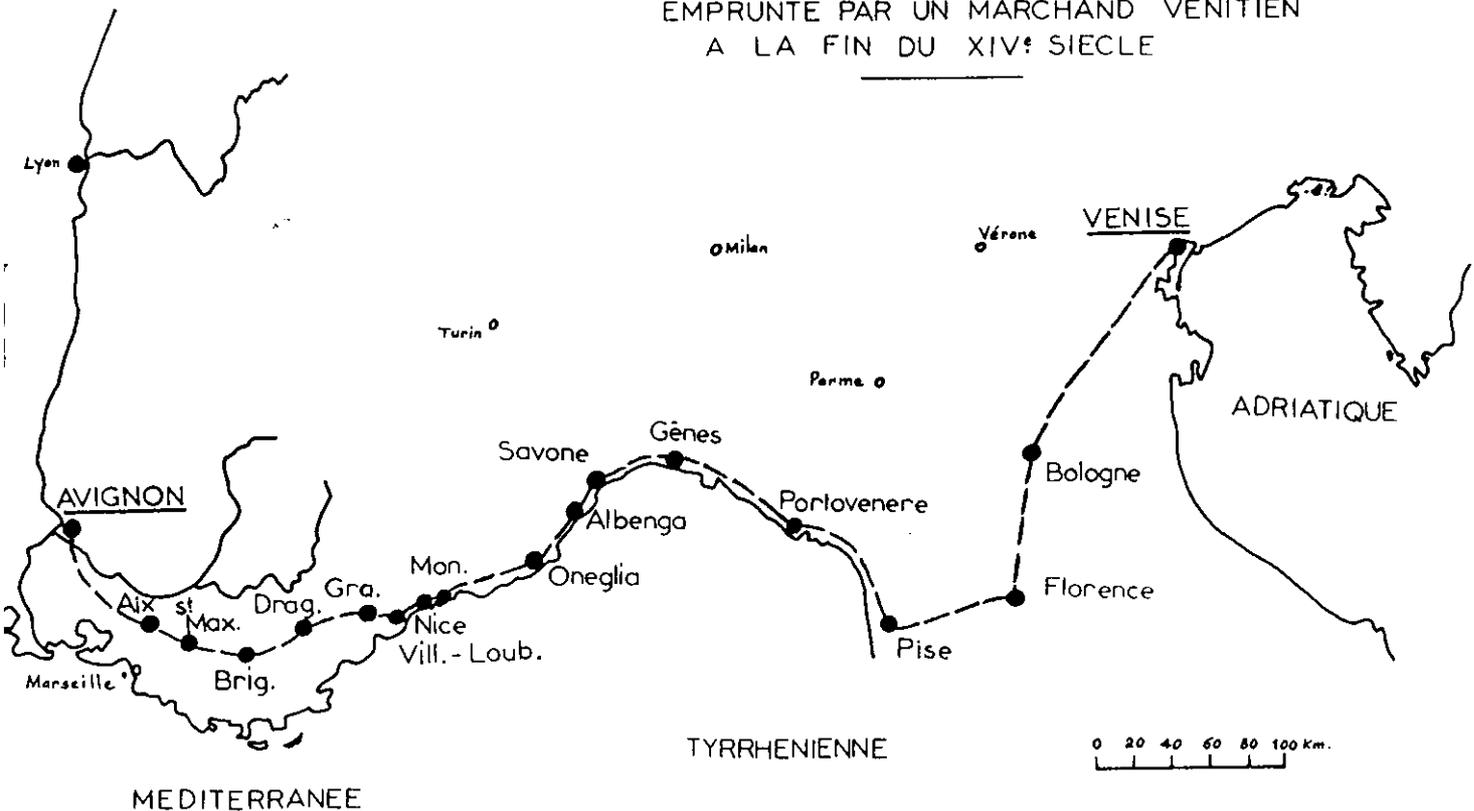
LIEUX D'ETAPE	1284	1295	1335	1380	1400	1404	1496	1578
AVIGNON			●		●		●	
ARLES							●	
MARSEILLE	●		●			●		
SAINTE-BAUME			●	●		●		
SAINTE-MAXIMIN		●	●	●	●	●	●	●
BRIGNOLES		●		●	●	●		
CARCES				●				
LORGUES				●		●		
DRAGUIGNAN		●	●	●	●	●	●	●
GRASSE	●		●	●	●	●	●	●
NICE	●	●	●	●	●	●		●

NOTES

- (1) Six itinéraires ont été relevés par Bernard MONTAGNES, Architecture dominicaine en Provence, Paris, CNRS, Centre de Recherches Archéologiques, 1979, p. 77 note 11.
- (2) L'historien Mireur a souligné la raison d'être des Couvents dans les villes-étapes : "Rien de plus rationnel que cette marche du mouvement franciscain par étapes, et de plus sage que la création de ces gîtes successifs pour assurer les relations toujours croissantes entre le berceau de l'ordre et ses colonies provençales, entre l'Italie et la France" (Les anciens couvents de Draguignan I, Les Cordeliers, Draguignan, 1906, p. 27). De nombreux ordres mendiants s'implantèrent le long de notre route et de ses prolongements, principalement à Nice, Grasse, Draguignan, Brignoles, Saint-Maximin et Aix.
- (3) Charles II d'Anjou, dit le Boiteux, se montra un sage administrateur. Il manifesta un réel attachement au Comté de Provence. Il y fit des séjours fréquents et prolongés, principalement à Brignoles. On constate sa présence en Provence à la fin de 1288, au début de 1289, en 1290-1291, à l'automne de 1295, en 1297-1299 et du milieu de 1306 à Avril 1308.
- (4) J.-H. ALBANES (Abbé) - Le Couvent Royal de Saint-Maximin, Marseille, 1880, p. 94. L'illustre dominicain venait en France pour rencontrer le pape Benoît XII. Son voyage s'effectua par mer de Gênes à Nice avant d'emprunter notre route : "... et sic veni Nitiam, deinde Grassam, post Draguignanum, inde ad Sanctum Maximinum...".
- (5) Cet itinéraire dressé vers 1380, copié au XV^e siècle, et dont le premier éditeur avait pensé tout à fait à tort qu'il était destiné à "renseigner les pieux pèlerins brugeois" est le grand inventaire des routes de toute l'Europe. Il s'agit en fait du célèbre document de base de toute histoire routière, malgré ses imperfections : déformations graphiques ou linguistiques du scribe, erreurs d'identifications topographiques des divers éditeurs. Ce "guide Michelin" avant la lettre est précieux pour nous : il décrit de manière détaillée l'itinéraire, mentionnant outre les lieux déjà repérés, le "Pont de Carron" et "Narbonne", hameau situé dans la plaine de Montauroux, sur le passage de la voie.
- (6) La description de cet itinéraire se trouve dans un manuel de marchand vénitien (Venise, Bibl. Marciana, Cod. ital. cl. XI, n°32 - n° 6.672 - f° 208, col. I). Il a été étudié par Robert-Henri BAUTIER : Recherches sur les routes de l'Europe médiévale : le grand axe routier Est-Ouest du midi de la France, d'Avignon à Toulouse. Bull. Philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques, année 1961, Paris, 1963, p. 280 - 281. (Voir le document ci-après).
- (7) Durant le grand schisme de l'Eglise d'Occident, Pierre de LUNE, connu sous le nom de BENOIT XIII, pape ou antipape selon les avis, avait succédé à CLEMENT VII en 1394. Il résidait en Avignon, ayant pour antagoniste, à Rome, BONIFACE IX. Mis en captivité dans le palais des Doms le 18 Octobre 1400 sur les ordres de CHARLES VI, roi de France, BENOIT XIII réussit à s'évader le 11 Mars 1403. Devenant dès lors un "pape nomade", il séjourna à Salon, à Tarascon, à Marseille, à Nice, etc... C'est au cours d'une de ses nombreuses pérégrinations que BENOIT XIII arpenta notre route en décembre 1404. Le voyage Marseille - Nice dura 20 jours (Louis AICARD : un épisode du Grand Schisme d'Occident - le passage à Draguignan de Benoît XIII, Bulletin de la Société d'Etudes scientifiques et archéologiques de Draguignan, tome XLIV, 2, 1942-1943, p. 1 à 12).
- (8) Le grand architecte italien Giuliano da SANGALLO (1445-1516) accompagne à cette époque le futur pape JULES II en France.
- (9) Vita e laudi di S. Maria Maddalena, Firenze 1587. Le pèlerin Séraphin RAZZI voyagea à pied de Florence à Saint-Maximin.

ITINERAIRE

EMPRUNTÉ PAR UN MARCHAND VENITIEN
A LA FIN DU XIV^e SIECLE



Ce document se trouve à Venise (Bibliothèque Marciana, Cod. Ital. cl.XI, n°32 (n°6.672), f°208, Col.1). C'est une véritable encyclopédie où l'on rencontre pêle-mêle un traité sur la manière de reconnaître les épices, des notes sur les poids et mesures de Venise et leur équivalence en d'autres lieux, des calculs de comput, des traités d'astrologie, des prières et beaucoup d'autres choses.

Il s'agit ici d'un itinéraire très détaillé pour aller en pèlerinage de Venise à Saint-Jacques-de-Compostelle, avec l'indication des distances entre chaque localité et des notations sur les monnaies dont il convient de se pourvoir. Le chemin suivi ne correspond pas du tout à ce qu'on pourrait attendre : loin d'emprunter la grande voie de la vallée du Pô, de Ferrare à Milan, ce marchand n'hésite pas, de Venise à gagner Bologne, à franchir l'Apennin pour atteindre Florence et, de là, Pise, d'où il suit toute la côte tyrrhénienne. Après Nice, à Villeneuve-Loubet, il prend notre grande route et suit l'itinéraire classique par Grasse - Draguignan - Brignoles, par Aix il rejoint Avignon.

Cet itinéraire date d'une époque où les relations directes entre Venise et Milan à travers la Lombardie étaient impossibles (sans doute aux temps des guerres pour la possession de Vérone sous les derniers Scaligeri) et où elles étaient redevenues normales entre Venise et Gênes, postérieurement à la guerre de Chioggia.

LES MARCHANDISES DU LEVANT

Au XIV^e siècle, voituriers et muletiers cheminaient par la route depuis Nice, en passant par l'itinéraire classique pour se rendre à la Cour papale d'Avignon : Grasse - Draguignan - Brignoles - Aix ...

Les principales marchandises de prix, "de avere subtili", consistaient en GIROFLE, CANNELLE, SUCRE et COTON.

GIROFLE : Bouton desséché des fleurs de giroflier, dit aussi " clou de girofle" utilisé en cuisine comme condiment.

CANNELLE : Ecorce du cannellier, obtenue par raclage et employée comme aromate.

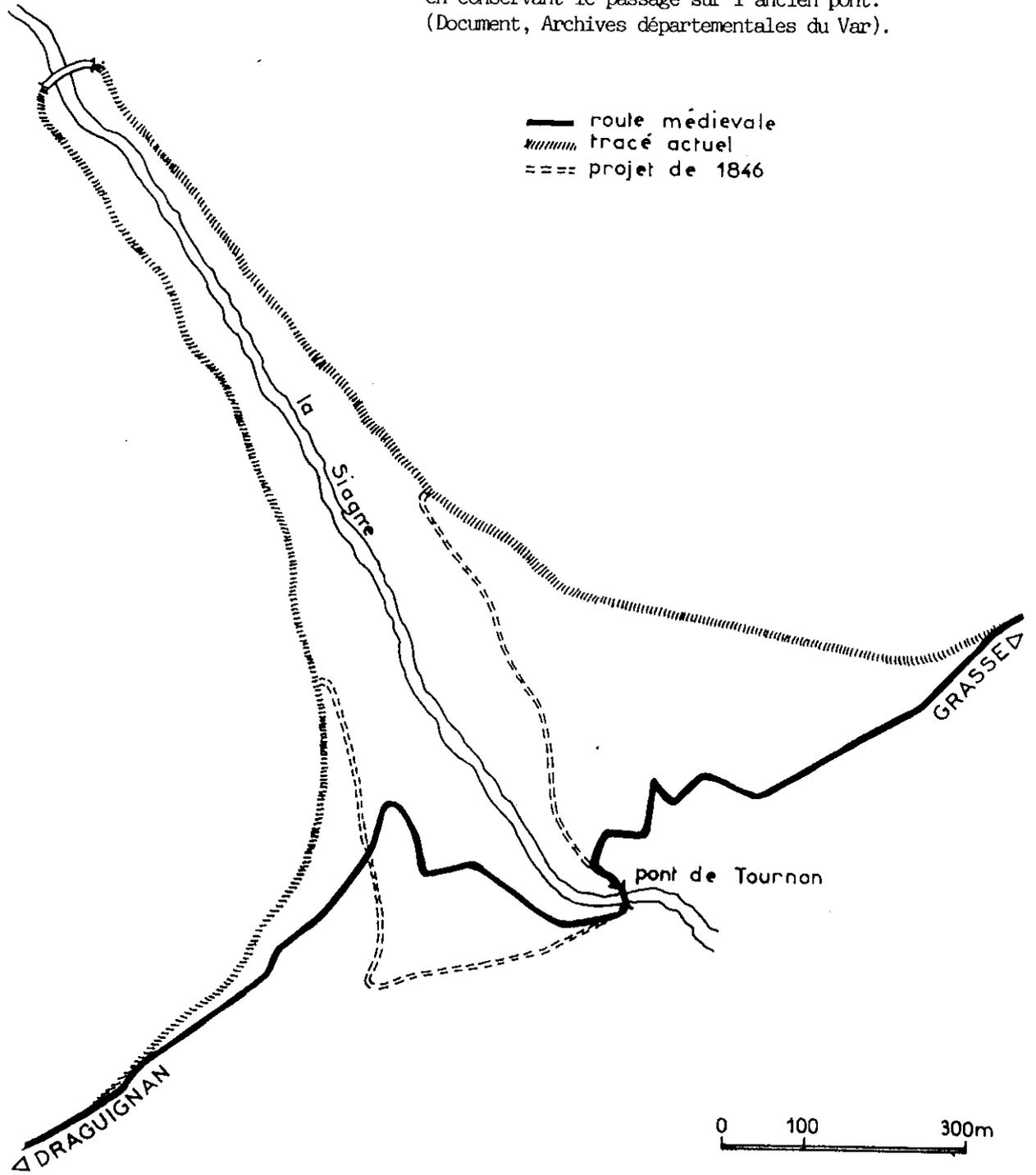
COTON : C'est le duvet fourni par les poils longs et fins fixés aux graines du cotonnier.

SUCRE : Aliment cristallisé essentiellement extrait de la canne et de la betterave à sucre.

LA FIN DU "DROIT CHEMIN"

- L'exemple de Tournon -

Le site du "Pont Vieux" ou "Pont Tournon" sur la Siagne, en limite des communes de Montauroux et du Tignet. Ce plan indique clairement le déplacement du passage de la rivière. Au XIX^e siècle, la rudesse des pentes de la route médiévale est abandonnée au profit d'une "rampe" moderne, moins sinuose et donc davantage roulante. A noter le projet, envisagé en 1846, qui adoucissait les pentes tout en conservant le passage sur l'ancien pont.
(Document, Archives départementales du Var).



BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- C. ARNAUD, Evolution des deux routes principales qui traversent le canton de Fayence. Essai de géographie humaine. Le Var Historique et Géographique, N° 23, Juillet-Septembre 1925, p.53 à 71.
- ATLAS historique de Provence, Paris, 1969, Carte n° 86, Ports, routes et Foires du XIII° au XV° siècle.
- Henri CAVAILLES, La route française, son histoire, sa fonction. Paris, 1946.
- François de DAINVILLE, Le langage des géographes, Paris, 1964.
- A. DAUZAT et Ch. ROSTAING, Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France, Paris, 1978.
- Paul-Albert FEVRIER, Le développement urbain en Provence, de l'époque romaine à la fin du XIV° siècle (Archéologie et histoire urbaine), Paris 1964, p. 194.
- GIRARDIN et D'ANTELMY, Description historique du diocèse de Fréjus, Draguignan, 1872.
- Marie-Claire GRASSI, Les voies de communication en Provence orientale de l'époque Romaine à la fin du XVIII° siècle. Doctorat de 3ème cycle - Aix-Marseille, 1970, p. 123 à 129.
- Albert GRENIER, Manuel d'Archéologie gallo-romaine, Paris, 1934, tome VI, l'archéologie du sol, les routes (chap. VII, les faits et documents du Moyen-Age) p. 146 à 174.
- Paul-Louis MALAUSSENA, La vie en Provence orientale aux XIV° et XV° siècles - un exemple : Grasse à travers les actes notariés, Paris, 1969, p. 186 à 188.
- J. NICOD, Essai sur la formation et l'évolution du réseau routier provençal - Thèse) Aix-en-Provence.
- Georges PLAISANCE, Les toponymes forestiers de Provence - Côte d'Azur et leur signification en paléophytogéographie, Bulletin philologique et historique du Comité des Travaux historiques et scientifiques, 1978, p. 199 à 224.
- Charles ROSTAING, Essai sur la toponymie de la Provence, Paris, 1950.
- Thérèse SCLAFERT, Les routes du Dauphiné et de la Provence sous l'influence du séjour des Papes à Avignon - Annales d'histoire économique et sociale, 1929, p. 183 à 192.
- Carte dite de l'Académie, établie entre 1750 et 1793, par C.-F. CASSINI DE THURY et son fils J.-D. CASSINI ; 1/86.400° - Feuille n° 154 et N° 169.
- Cartes de l'I.G.N. au 1/25.000° - Feuilles de Brignoles-Est, Draguignan Le Muy, Fayence, Grasse.

Brochure de l'exposition
"BRIGNOLES-DRAGUIGNAN-GRASSE
EN PARCOURANT LA ROUTE
MÉDIEVALE"

Réalisation : Régis FABRE
Groupe de recherches historiques
sur Draguignan et sa Région
Draguignan
et Secrétariat Service
Draguignan

Draguignan - Mars 1987