

Le chemin Royal d'Avignon

Responsable d'opérations

Jean-Paul Nibodeau

16, boulevard de la République carrefour Nelson-Mandela

Il est rare de pouvoir observer la chaussée d'une route de l'Époque moderne, surtout lorsqu'il s'agit de l'ancêtre de la mythique Route Nationale 7. En effet, les chaussées de cette période sont encore souvent utilisées par les routes actuelles, sauf lorsqu'elles ont fait l'objet d'une déviation ou d'une correction de leur tracé.

Le boulevard de la République, à l'entrée occidentale de la ville, a été ouvert vers 1770 avec l'appellation de route Royale n° 7, succédant à une voie qui cheminait quelques mètres plus au sud. Les fouilles réalisées en 1986 au n° 16 de ce boulevard, en ont mis au jour une section d'environ 40 m de longueur ; son étude a permis d'en analyser la structure et d'en suivre l'évolution articulée suivant deux phases de construction qui correspondent à deux routes de largeur différente. Cette voie et celle qui lui a succédé ont été à nouveau observées en 2008, dans une tranchée, lors de la pose d'un pluvial au carrefour de la rue Célony, de l'avenue De-Lattre-De-Tassigny, du boulevard de la République et du cours des Minimes.

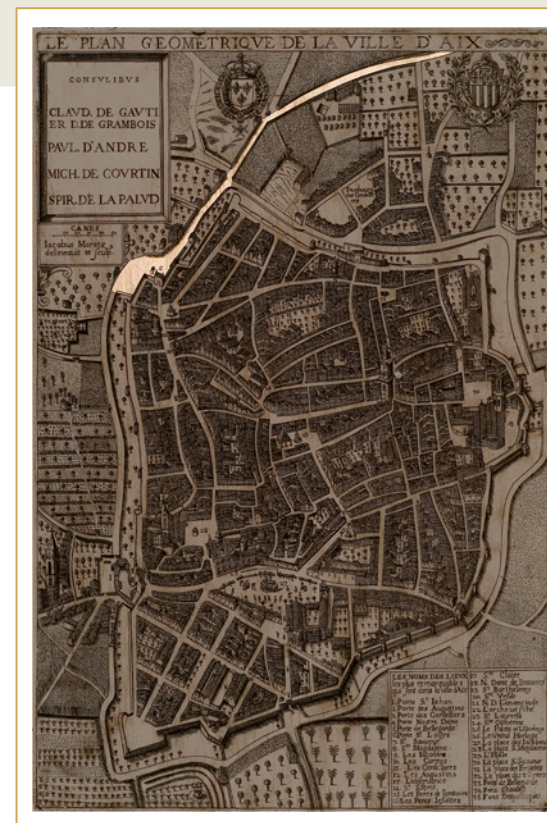
Une route à voie unique

La date de création de la première voie de circulation n'est pas connue. Au cours de la seconde moitié du XVI^e siècle, le site était occupé par de vastes excavations, peut-être à usage défensif ou pour l'extraction d'argile, entre lesquelles ne subsistait qu'un espace de 1 m de largeur préservé pour assurer au mieux une circulation piétonne. Il pourrait s'agir du chemin d'orientation nord-ouest/sud-est signalé par l'abbé Marbot comme raccourci pour aller à la Seds.

Après le comblement de ces fossés au début du XVII^e s., des travaux de nivellement sont réalisés pour asseoir la nouvelle voie dont la largeur moyenne n'excède pas 3,80 m. Elle figure dès 1623 sur un plan de la ville dressé par Jacobus Marez (538). Vers l'est, elle aboutissait dans la rue de l'Aigle-d'Or (actuelle rue Irma-Moreau) dans un carrefour où s'élevait la croix dite de Legrin. Les travaux entraînent, au nord, un décaissement des niveaux antiques, alors que, vers l'est, les terrains sont recouverts d'épais remblais.

La chaussée initiale est composée d'un tout-venant de matériaux hétérogènes uniformément compactés, pris dans un environnement proche. Après de nombreuses réfections, une nouvelle chaussée est constituée à partir d'un sédiment riche en matériaux organiques, mêlé à un tout-venant de mortier. Dans le même temps, un muret, dont la largeur n'excède pas 0,50 m, est édifié sur sa rive sud pour canaliser la circulation et, quelques temps après, le talus nord est étayé par un mur de soutènement de 0,65 m de largeur (539).

La route ainsi délimitée n'est parcourue, dans sa partie médiane, que par deux ornières de faible profondeur. Elles attestent une circulation sur une seule file où les croisements de véhicules devaient s'effectuer par leur déport latéral que l'espace entre les murs rendait délicat.



538 «Le plan géométrique de la ville d'Aix», 1623, Jacobus Marez. Le chemin royal d'Avignon est surligné en beige clair.

539 Le premier état de la voie.

La route à deux voies

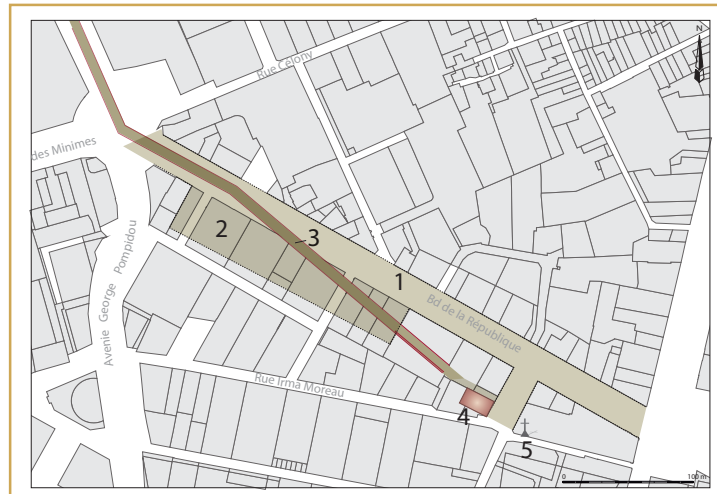
Ces conditions de circulation perdurèrent jusque dans le second quart du XVIII^e siècle. À cette époque une délibération communale nous renseigne sur un projet d'élargissement de la voie. Le document daté du 21 juillet 1734 relate une expertise pour « l'élargissement et réparations qui conviennent être faites au chemin d'Aix allant à Lambesc à commencer au-dessus de la Chapelle Saint Roch, près de la croix de Legrin, et dans la propriété de terre du Sieur Garidel... tant à droite qu'à gauche » et aussi « juste après Garidel qui est au début de l'élargissement et auquel on prend 40 cannes carrées de terre... dans la propriété des révérends Pères Chartreux quarante trois cannes... ».

Pour la partie qui nous concerne, sur la terre que les pères Chartreux avaient acquise au milieu du XVII^e siècle, l'élargissement ne fut réalisé que vers le sud. Le mur qui délimitait la voie est arasé pour construire la nouvelle chaussée dont la nature diffère de celle de la route précédente. Elle est exclusivement composée de sables et de graviers où deux ornières sont profondément inscrites (540). Parallèlement, l'ancienne chaussée au nord est refaite, mais avec des matériaux très différents. Une argile de couleur gris-vert fortement damée y est employée, et ce sont des apports éoliens de sable à sa surface qui lui confèrent le même aspect que la nouvelle voie. L'ensemble constitue une route à double sens de circulation, large de 8 m. Aucun nouveau mur n'est venu limiter la voie au sud, ni même un fossé dont il est pourtant question dans la délibération communale : « la largeur que doit avoir le chemin qui est de quatre cannes y compris le petit fossé qui doit être de chaque côté ».

Malgré une apparente unité, les deux voies ne reçurent jamais les mêmes matériaux au cours de leurs réfections, comme si elles n'avaient pas été destinées à remplir un rôle identique.

La dernière réfection de la route est liée au creusement d'une galerie souterraine sous sa chaussée septentrionale. Destinée à l'adduction d'eau, elle a été creusée à partir de puits rectangulaires (1,10 x 1,40 m) ouverts dans la chaussée, qui servaient à l'évacuation des déblais et à l'approvisionnement des matériaux de construction. Les parois et la voûte de cette galerie sont faites en moellons montés au mortier ; au sol, une simple tuile canal maçonnée servait à l'écoulement de l'eau. L'argile issue du creusement de la galerie est réutilisée pour servir de soubassement à un nouveau revêtement de la chaussée septentrionale, constitué de cailloux, tuiles et fragments de céramique. Légèrement surélevée par rapport à la voie méridionale, cette dernière chaussée est limitée, au sud, par une bordure de grosses pierres soigneusement ajustées dont l'usure indique que la circulation passait d'une voie sur l'autre.

La fouille archéologique de cette route a mis en évidence les techniques encore très archaïques de construction des chaussées aux XVII^e et XVIII^e siècles, caractérisées par l'absence de radier de pierres et une bande de roulement constituée par des matériaux pris au plus près du lieu de mise en oeuvre. Il n'y a rien d'étonnant alors que la dégradation des routes ait été si rapide, comme en témoignent de nombreux textes mentionnant des chaussées en mauvais état et impraticables et des demandes à répétition de réparation. La croissance du trafic routier au XVIII^e siècle et le renforcement des institutions comme les Ponts et Chaussées conduisent à la mise en place de techniques mieux adaptées. Des règles de bonnes constructions sont édictées et se diffusent progressivement à la faveur des nouvelles créations, comme par exemple lors de l'aménagement du grand chemin de Lyon à travers le Comtat, en 1758. C'est bien dans le fil de ces nouvelles mesures, conjuguées aux projets d'urbanisme que connaissent de nombreuses villes à cette époque, qu'est créé à partir de 1769, le nouveau tronçon de la route Royale d'Avignon, qui correspond à l'actuel boulevard de la République (541).



541 Schéma représentant la restructuration du quartier lors de la création de la route royale en 1769



540 La route royale d'Avignon après sa réfection. Vue prise de puis l'ouest.