Le val des hirondelles

Anne Montenach

▶ **To cite this version:**

Anne Montenach. Le val des hirondelles. L'Alpe, 2020, La Durance. L'eau vive de la montagne, 89, pp.16-23. hal-02820164

HAL Id: hal-02820164
https://amu.hal.science/hal-02820164

Submitted on 25 Mar 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Le val des hirondelles », *L'Alpe*, n° 89 : « La Durance. L'eau vive de la montagne », 2020, Glénat, pp. 16-23.
Anne Montenach, Aix Marseille Univ, CNRS, TELEMME, Aix-en-Provence, France

« *On dit que de l'Italie jusqu'au pays des Celtes, des Celtoligures et des Ibères, il y a une route appelée la route d'Hercule*… ». Ainsi évoquée au III^e^ siècle avant notre ère par le Pseudo-Aristote*, la mythique voie Héracléenne des historiens et géographes grecs suit, depuis la source de la Durance près du col du Montgenèvre jusqu'au détroit de Gibraltar, d'anciennes pistes préhistoriques. Après le retrait des glaciers il y a près de 15 000 ans, des chasseurs-cueilleurs ont en effet remonté peu à peu la vallée de la Durance jusqu'au massif des Écrins, ouvrant l'une des principales voies de pénétration dans les Alpes occidentales depuis les côtes méditerranéennes.

C'est aussi, si l'on en croit l'historien grec Polybe, cette route d'Héraclée qu'emprunte, à la fin du III^e^ siècle avant notre ère, l'expédition militaire que le général carthaginois Hannibal mène jusqu'en Italie. Entre 121 et 118 av. J.-C., l'aménagement de cet itinéraire donne naissance à la voie Domitienne, grande route stratégique qui dessert la Gaule narbonnaise et qu'empruntent successivement Pompée, César et leurs armées. Dans sa *Géographie*, l'auteur grec Strabon, contemporain de l'empereur Auguste, présente encore la voie durancienne comme la plus courte et la plus fréquentée entre le Rhône et l'Italie.

Condamnée par les invasions barbares, empruntée à la fin du VI^e^ siècle par des populations lombardes qui s'implantent sur les piémonts alpins, la vallée de la Durance retrouve au Moyen Âge son statut de grande voie de communication mais aussi d'évangélisation. Aux premiers évêques attestés dès le tournant des V^e^ et VI^e^ siècles à Embrun, Gap et Sisteron, et aux thébaïdes* de moines installées sur ses rives succèdent, avec la vogue des croisades et l'essor des pèlerinages de Rome puis Saint-Jacques-de-Compostelle, les ordres hospitaliers qui, d'Avignon à Briançon, accueillent les voyageurs sans négliger de prélever quelques péages aux points sensibles de la route.

Entre le XI^e^ et le début du XIV^e^ siècle, le Val de Durance est un axe de circulation majeur entre Basse-Provence et Haute-Provence, mais aussi à l'échelle du grand commerce international. Avec l'appui des seigneurs locaux, des foires se créent à proximité de très anciens lieux de passage et de négoce, comme à Forcalquier où le comte de Provence Raymond Béranger V s'efforce en 1217 puis 1229, par des dispenses des droits de péage sur terre et sur eau, d'attirer des marchands venant de *« toutes les parties du monde »* afin de concurrencer Manosque, voisine et rivale. Tarifs et comptes de péages témoignent alors, à Pontis, Valensole ou Orgon, de la variété des marchandises transportées : le bois, le fer, le plomb et le cuivre exploités en haute Durance et acheminés par voie d'eau, le marbre des Alpes destiné au cloître de Cluny, le bétail et les produits de l'élevage (peaux, laine, fromages) transportés à dos de mulet croisent le blé de la plaine, l'huile d'olive, le poivre et les épices, le poisson du carême venu des cités voisines de la mer. S'esquisse enfin, dans cette période de prospérité économique et de croissance démographique, une première émigration vers le bas pays provençal des « gavots » – sobriquet désignant les Alpins.

Grandes migrations

La peste de 1348, qui reste endémique en Provence jusque vers 1440, et les guerres civiles du XIV^e^ siècle provoquent à nouveau récession économique et effondrement de la population,

avant un relèvement progressif au XV^e siècle. Venus d'Europe centrale, les « Bohémiens » (Tsiganes) sont signalés en 1419 à Sisteron, d'où ils descendent par la Durance jusqu'aux Saintes-Maries-de-la-Mer. À la fin du XV^e siècle, le mouvement de repeuplement des terroirs abandonnés facilite l'installation, sur les contreforts du Luberon, de Vaudois* venus des vallées dauphinoises et piémontaises. L'émigration des gavots se renforce, la route de la rivière devenant le théâtre d'un intense flux de main-d'œuvre des Alpes vers la plaine et les rivages de la Méditerranée.
À l'époque moderne, les cadets de famille exclus de l'héritage deviennent apprentis, portefaix (« robeyrols ») ou matelots à Marseille et Toulon, tandis que les jeunes filles s'embauchent comme servantes et ne reviennent que rarement au pays pour se marier. Les fils de la noblesse de Haute-Provence obtiennent, dans ces deux grands ports, des charges d'officier de la Marine royale, tandis que ceux de la bourgeoisie peuvent espérer rejoindre, grâce au réseau familial, les rangs des négociants marseillais. Le taux élevé d'alphabétisation masculine dans les Alpes du Sud fournit aussi aux plaines des générations d'instituteurs et de régents d'écoles.

Au fil des saisons

À cette émigration de plus en plus lointaine et définitive viennent s'ajouter des mouvements saisonniers, liés en particulier au décalage des cycles agricoles entre plaine et montagne. Si certains Bas-Alpins s'emploient ainsi à l'automne sur les franges littorales pour les vendanges ou la cueillette des olives, la plus remarquable de ces migrations saisonnières de main-d'œuvre est, jusqu'au début du XX^e siècle, celle des moissonneurs gavots qui descendent en bandes, avec femmes et filles, effectuer les moissons en Arles au début de l'été, avant de remonter par paliers, au rythme du mûrissement des blés dans les régions traversées, vers leurs propres champs qu'ils ne regagnent qu'à la fin août. À l'approche de l'hiver, hommes et jeunes gens s'expatrient à nouveau, suivant, comme l'écrit en 1721 l'ingénieur militaire La Blottière en mission dans le Briançonnais, « *la règle des hirondelles, que nous voyons partir et arriver chaque année* ». Les plus pauvres s'en vont demander l'aumône, d'autres se font pour quelques mois ramoneurs, rémouleurs, montreurs de marmottes ou peigneurs de chanvre. Loin de constituer une réponse mécanique aux contraintes naturelles imposées par l'écosystème montagnard, ces migrations saisonnières relèvent de stratégies économiques mises en lumière par l'historienne Laurence Fontaine dans son analyse des réseaux du colportage haut-alpin.
Comme l'avait déjà pressenti Vauban, la clef de voûte de ces sociétés montagnardes est la migration des plus riches – anciens colporteurs devenus négociants à Marseille, en Espagne, en Italie, voire dans le Nouveau-Monde – qui détermine toutes les autres formes de mobilité et enserre les moins bien lotis dans des relations de dépendance et de crédit. Des récits comme celui du colporteur Jean-Joseph Esmieu, qui quitte à l'âge de onze ans, en 1773, sa vallée de l'Ubaye pour rejoindre Marseille, témoignent de l'imbrication de ces différentes formes de migrations marchandes et de travail. Plus au sud, les marchands droguistes de la montagne de Lure laissent à l'automne leurs villages pour aller approvisionner en plantes aromatiques et médicinales les apothicaires et les épiciers d'Aix ou de Marseille, après avoir franchi la Durance par le bac de Mirabeau. Certains finissent par « lever boutique » en ville ou par s'établir à Saint-Domingue et à la Martinique au XVIII^e siècle. Les autres rapportent chez eux les drogues et épices nouvelles venues du Levant, de l'océan Indien ou des Antilles.

D'une transhumance à l'autre

La peste de 1628 et celle de 1720 arrêtent provisoirement tout trafic sur la Durance, révélant indirectement l'importance de ces échanges, qui s'accentuent encore au XIX^e^ siècle. Si une route moderne, dite « de première classe », est créée avant la Révolution entre Marseille et Gap, elle se dégrade rapidement et c'est l'ouverture d'une ligne de chemin de fer entre Cavaillon et les Alpes à partir de 1872 – Briançon n'est atteint qu'en 1884 – qui bouleverse les relations entre haut et bas pays, conduisant à l'asphyxie des réseaux de colporteurs et de muletiers. À partir du Second Empire, « *l'hémorragie préalpine* » (mentionnée par le géographe Raoul Blanchard) prend pour un siècle une ampleur inégalée, dépeuplant les villages.

Depuis les années 1960, le développement de certains secteurs comme l'arboriculture irriguée dans les vallées, le thermalisme, la haute technologie et le tourisme ont quelque peu inversé la tendance, et la qualité de l'environnement attire à nouveau population et investissements dans le Val de Durance. La transhumance hivernale et estivale des vacanciers remplace désormais, le long de l'autoroute A 51, arrêtée en 1999 à La Saulce, celle des bergers et de leurs troupeaux qui, pendant des siècles, ont parcouru à pied des centaines de kilomètres entre les plaines provençales et les Alpes du Sud.

Car la vallée de la Durance a aussi été un itinéraire essentiel de déplacement saisonnier d'immenses troupeaux d'ovins et de leurs *bayles* – maîtres bergers embauchés par les propriétaires provençaux – depuis la Crau arlésienne ou le Var jusqu'aux pacages d'altitude loués à des « marchands d'alpages ». Certains indices archéologiques laissent à penser que ces déplacements depuis la Basse-Provence auraient pu exister au début de notre ère. Très improbables dans les premiers siècles du Moyen Âge, ils prennent une ampleur jusque-là inégalée à partir du XIV^e^ siècle, le long de *drailles* (voies) et de *carraires* (chemins) bien connus grâce aux journaux de route de transhumants tels que Noë de Barras (1480, voir le numéro 3 de *L'Alpe*).

L'automne voit se dessiner un mouvement de transhumance inverse : tandis que les troupeaux montés de Provence aux premiers beaux jours regagnent le bas pays, le bétail des montagnards qui n'est ni destiné à être vendu sur les foires locales ni susceptible d'être nourri sur place par manque de fourrage, descend lui aussi vers les plaines. Cette domination de l'économie pastorale se traduit enfin par d'énormes besoins en sel, venu des marais provençaux de Berre et Hyères puis concurrencé par le sel languedocien de Peccais. Jusqu'au XIX^e^ siècle encore, ce sel méditerranéen est convoyé par des muletiers le long de la Durance jusqu'à Embrun et Briançon, avant que le rail puis la route ne transforment en profondeur ces déplacements séculaires.

Glossaire

Pseudo-Aristote : désigne un ou des auteurs non identifiés dont les œuvres ont pu être attribuées par erreur au philosophe grec Aristote.

Thébaïde : lieu isolé, propre à la méditation et à une vie austère et solitaire. Du nom de la région désertique de Thèbes, en Égypte, où se retirèrent les premiers ermites chrétiens.

Vaudois : fondé à la fin du XII^e^ siècle, ce mouvement prône le retour à la pauvreté. Déclarés hérétiques en 1215, les Vaudois trouvent refuge dans les hautes vallées alpines du Piémont et de la Savoie.

Encadré 1 : Dompteurs des eaux

Les sources épigraphiques et archéologiques témoignent d'une navigation sur la Durance dès l'époque romaine, révélée par l'existence, dans la région d'Arles, de corporations de bateliers (*nautae Druentici*) et d'utriculaires, ces derniers naviguant sur des radeaux plats soutenus par des outres en peaux animales. À compter du XII^e^ siècle, chartes et péages conservent la trace de grands trains de bois descendant les 260 km flottables de la rivière, depuis Guillestre jusqu'au Rhône, afin d'approvisionner la Basse-Provence en fûts de haute futaie (*fustes*) propres à faire des charpentes ou, sous l'impulsion de Colbert, des mâts de navires pour les vaisseaux du roi. Ces radeaux de taille imposante (troncs de 12 à 18 mètres de long) permettent aussi de transporter des marchandises (voire des passagers) et sont guidés, le long du cours fantasque de la Durance, par des radeliers expérimentés. L'arrivée du chemin de fer dans la seconde moitié du XIX^e^ siècle a tué le flottage sur la Durance, mais une association créée en 1993 en fait aujourd'hui revivre les techniques et les traditions.

Encadré 2 : Les brebis chalaisiennes

Fondé en 1101 en Chartreuse, le prieuré de Chalais essaime rapidement au point de se trouver, à la fin du XII^e^ siècle, à la tête d'une véritable congrégation delphino-provençale qui s'adonne, selon les règles de l'ordre, à la culture de la terre et à l'élevage des troupeaux. L'hivernage de ce bétail sur les pâturages du bas pays constitue, dans tout l'Occident méridional, la forme traditionnelle de transhumance, qui précède les grandes montées à l'estive du XIV^e^ siècle. L'abbaye chalaisienne de Boscodon, établie en 1142 au sud d'Embrun, obtient rapidement du comte de Forcalquier et du marquis de Provence le droit de pâturage, d'usage et de passage dans toutes leurs terres, ainsi que la dispense de tous droits de péage et de la gabelle sur le sel. Ces privilèges stimulent l'élevage. À la même époque, les moines envoient des trains de bois vers Marseille et Avignon. Boscodon fonde au début du XIII^e^ siècle, dans la plaine de la Crau, la maison de Pierredon, qui s'inscrit dans cet espace de transhumance et dont les herbages accueillent aussi les troupeaux de l'abbaye de Lure, autre fille de Boscodon.

À lire

Jean-Paul Clébert et Jean-Pierre Rouyer, *La Durance*, Toulouse, Privat, 1991.
Denis Furestier, « Les radeliers de la Durance », *Forêt méditerranéenne*, t. XXIII, n° 1, juin 2002.
Histoire et actualité de la transhumance en Provence, Les Alpes de Lumière, n° 95/96, 1986.
« L'eau », « Plein sud », numéros 9 et 81 de *L'Alpe*, Glénat.