

La *Routo*

ARCHIVES⁴
DÉPARTEMENTALES

SUR LES CHEMINS DE LA
TRANSHUMANCE, 1783-1945



LA *ROUTO*

SUR LES CHEMINS

DE LA TRANSHUMANCE

1783-1945

Recherches et texte

Jean-Christophe Labadie, directeur

Recherches photographiques

Michel Restelli-Gonsaud
et Jean-Christophe Labadie

Photographies

L'origine des clichés représentés est indiquée en légende.

En page de couverture : Transhumance devant la grande fontaine à Digne, 1898 (Arch. dép. AHP, 18 Fi 36).

Carte de la Routo

Maison de la transhumance, Bizacom, 2015

Conception graphique

Céline Gugliero

Impression

Imprimerie Print Concept, Aubagne

La valorisation historique de l'itinéraire de transhumance la Routo® a bénéficié du soutien financier de l'Europe (*Interreg Alcotra*) dans le cadre du Plan intégré thématique sur le tourisme outdoor (PITEM MITO) d'après une idée d'Anne Rinjonneau, coordinatrice du projet

En vertu de la loi n° 92-597 du 1^{er} juillet 1992 relative au Code de la propriété intellectuelle, toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit est illicite.

© Conseil départemental
des Alpes-de-Haute-Provence,
Archives départementales

ISBN 978-2-86004-056-3

Dépôt légal : mars 2022

LA ROUTO

SUR LES CHEMINS DE LA TRANSHUMANCE EN HAUTE PROVENCE

DE 1783 À 1945



SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| PRÉFACE..... | 5 |
| INTRODUCTION..... | 7 |
| DE GRÉOUX À VALENSOLE ET RIEZ | 9 |
| PLAINTES DU MAIRE DE GRÉOUX EN 1840 | 10 |
| CONTESTATION SUR UNE ANCIENNE DRAILLE EN 1860 | 11 |
| DRAILLE OU CARRAIRE DES MOUTONS D'ARLES | 11 |
| SAINT-JURS ET LA VALLÉE DE L'ASSE | 13 |
| LES TROIS BANDITS | 14 |
| LE PONT DE L'ASSE À ORAISON | 15 |
| UN PROBLÈME D'ARITHMÉTIQUE | 15 |
| AU CHAFFAUT ET À DIGNE | 17 |
| TRANSPORT PAR VOIE FERRÉE | 18 |
| LA MARÉCHAUSSÉE VEILLE | 19 |
| CABANES DE BERGERS | 19 |
| DE MARCOUX, AU BRUSQUET ET À LA JAVIE | 21 |
| LE PONT SUR LE BOUINENC AU BRUSQUET | 22 |
| LA JAVIE, VILLAGE INACCESSIBLE ? | 23 |
| LA JAVIE, VUE GÉNÉRALE | 23 |
| LA TRANSHUMANCE ENTRE RÉVOLUTION ET RESTAURATION | 25 |
| VEXATION ET USURPATION | 26 |
| DU LABOURET À MÉOLANS : LE TRACÉ DES DRAILLES OU CARRAIRES | 31 |
| DU VERNET AU LAVERQ PAR SEYNE | 33 |
| LA CARRAIRE DU HAUT-VERNET | 34 |
| SEYNE, UN CARREFOUR DE CARRAIRES | 35 |
| LA GRANDE MONTAGNE À SEYNE | 35 |
| MÉOLANS, LE LAUZET ET LES THUILES | 37 |
| DRAILLES ET RICHES MONTAGNES DE MÉOLANS | 38 |
| BERGERS AU DÉPART EN 1907 | 40 |
| DRAILLE DU COL BAS ET MONTAGNES PASTORALES DU LAUZET | 40 |
| DE BARCELONNETTE À LA CONDAMINE | 41 |
| PÂTURER DANS LES COMMUNES FRONTIÈRES | 42 |
| CABANE PASTORALE | 43 |
| DÉMINER LES MONTAGNES PASTORALES | 43 |
| DE SAINT-OURS AU COL DE LARCHE | 45 |
| LA GRANDE GUERRE | 46 |
| LA CLAVELÉE, MALADIE DES MOUTONS | 47 |
| UNE RICHESSE EN DEVENIR | 47 |



PRÉFACE

La transhumance vers les montagnes des Alpes-du-Sud est une tradition qui remonterait à bien des siècles, voire au-delà. Ces estives, qui voient chaque année monter et descendre les moutons venus entre autres de la plaine de la Crau par voie pédestre ou par la route, auraient en effet des origines remontant à la nuit des temps !

Les terres de haute Provence sont aujourd'hui très fréquentées par les voyageurs et les touristes et ce fut une belle idée d'associer ce fait économique et culturel qu'est la transhumance à la découverte, par les voyageurs, d'un des principaux chemins empruntés par les bergers : la « routo », désormais un itinéraire touristique. D'ailleurs, cette exposition, « La *Routo*, sur les chemins de la transhumance en haute Provence de 1783 à 1945 », est le fruit d'une coopération entre services du Conseil départemental, le service tourisme et les Archives départementales, avec l'aide de partenaires extérieurs que je remercie ici.

À l'heure où l'écologie et la proximité avec la nature sont des valeurs grandissantes dans notre société, la « *Routo* » permet à nos visiteurs de découvrir notre territoire avec un autre œil, celui du passant qui prend le temps de détailler le travail des hommes qui l'ont précédé, les paysages et les villages, les traces de lieux oubliés, soit une histoire revivifiée. Surtout, il montre toute l'importance du berger et toute sa pertinence environnementale, tant le pastoralisme, à travers le pâturage des bêtes, entretient les sentiers et leur biodiversité !

Le parti-pris de l'exposition, qui s'accompagne de cette publication, est d'emprunter comme piéton l'itinéraire de la « routo », celui conduisant les moutons de l'entrée dans le département bas-alpin vers Gréoux-les-Bains jusqu'au plus haut des montagnes de l'Ubaye.

Neuf étapes composent ce chemin qui traverse le plateau de Valensole, longe la vallée de l'Asse, atteint Digne puis part en direction de La Javie et du col du Labouret pour des premiers pas dans la montagne, franchit Seyne et Méolans pour finir le voyage dans la vallée de la Blanche et l'Ubaye.

Je laisse les visiteurs découvrir cette nouvelle exposition déjà présentée en divers lieux qui, je l'espère, procurera une envie irrésistible : partir à la découverte des chemins de la transhumance !

Eliane Barreille

Présidente du Conseil départemental
des Alpes-de-Haute-Provence



LA ROUTE

INTRODUCTION

La transhumance est une longue histoire qui remonterait au moins au ^{XIV}^e siècle¹. La haute Provence, terre d'accueil des troupeaux transhumants venus y paître, ces « bêtes à laine » élevées pour leur toison et leur viande. Les « drailles » ou « carraires » – ces chemins empruntés par les troupeaux – sont très encombrées : au printemps, depuis la basse Provence jusqu'aux montagnes, et à l'automne, c'est la *revendran* – « ils reviendront » – alors que tombent les premières neiges, pour les douces plaines de la Crau, de la Camargue ou du Var.

Les « menons », vieux boucs haut encornés porteurs de sonnailles, sont en tête. Ils précèdent les « floquets » (*flocas*) – les plus beaux béliers familiers des bergers – qui donnent le pas au reste du troupeau, le « menu bétail ».

Les hommes conduisent leurs bêtes, le « bayle » et ses aides canalisent 500 à 2 000 bêtes à laine, le « scabot », quelques chèvres et des ânes chargés de grandes corbeilles où sont rangés les bagages ferment la marche. De grands chiens des Alpes, au large collier garni de pointes de fer, assurent la sécurité des animaux. De loin s'entendent les cris des bêtes, les sifflements des hommes, l'éclat des sonnailles, le bruissement des pas... les explosions d'un bloc animal qui se presse vers la bonne herbe des alpages !

En 1853, selon le préfet, ce sont 140 à 150 000 ovins « maigres, chétifs, malades » qui montent au printemps et qui, à l'automne, « gras, frais, bien portants », descendent des montagnes pastorales des vallées de la Blanche et de l'Ubaye et, parfois, au-delà de la frontière, en Piémont.

Ces moutons qui déferlent depuis les plaines constituent une manne pour la haute Provence et les communautés villageoises : les montagnes sont louées, et les bêtes taxées...

Mais ces mouvements séculaires ne sont pas sans poser quelques difficultés car ces grands troupeaux concurrencent les troupeaux locaux ; or, l'herbe est parfois rare et les terrains dégradés à cause du surpâturage.

¹ Sandrine KRIKORIAN, *Bergers et moutons de la Crau à l'alpe. Pastoralisme ovin et transhumance de la Préhistoire à nos jours*, Norderstedt, Books on Demand, 2021, 438 p.



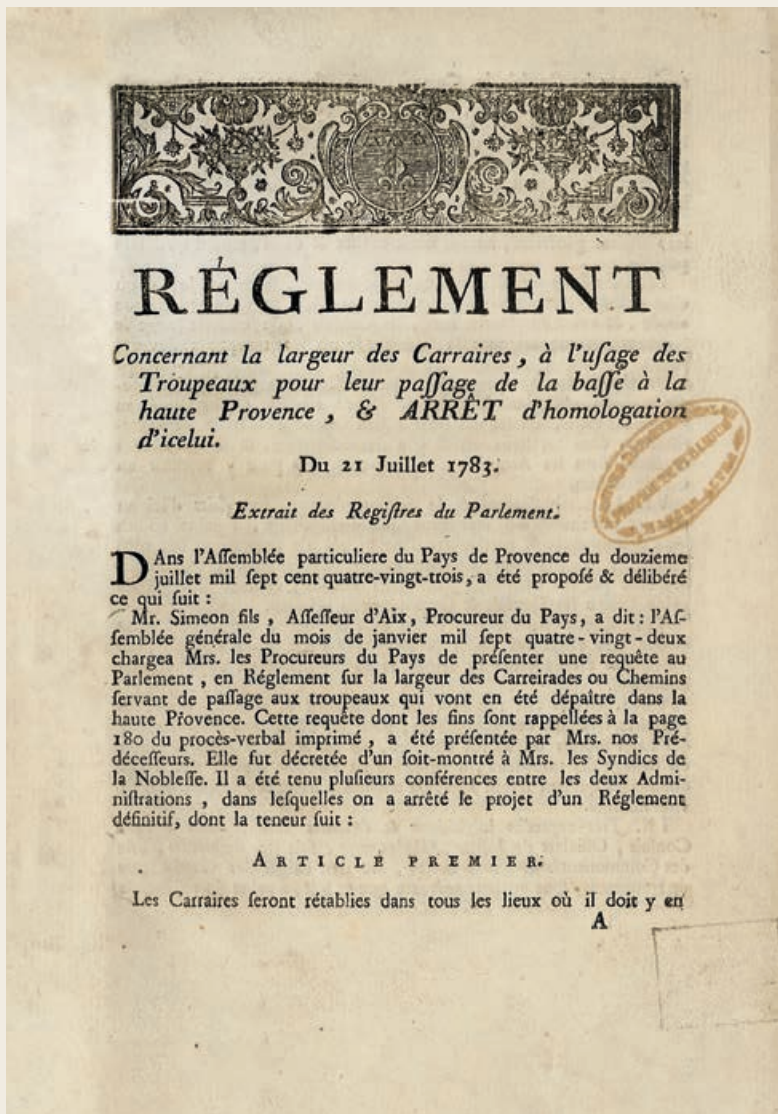
DE GRÉOUX À VALENSOLE ET RIEZ

UN SI LONG CHEMIN

Deux fois par an, la haute Provence est traversée par les troupeaux qui, empruntant les carraires, montent au printemps vers les montagnes pastorales et descendent à l'automne vers les plaines de basse Provence où ils passent l'hiver.

Plus de douze jours sont nécessaires afin que les troupeaux, partis d'Arles et de sa région, atteignent les lieux de pâturage. Ils suivent normalement les drailles ou carraires – dites aussi « carreirades » –, ces chemins réservés aux troupeaux, situés à l'écart des cultures.

Un règlement datant de 1783 valable en Provence impose aux grandes carraires une largeur minimale de cinq cannes, soit environ dix mètres.



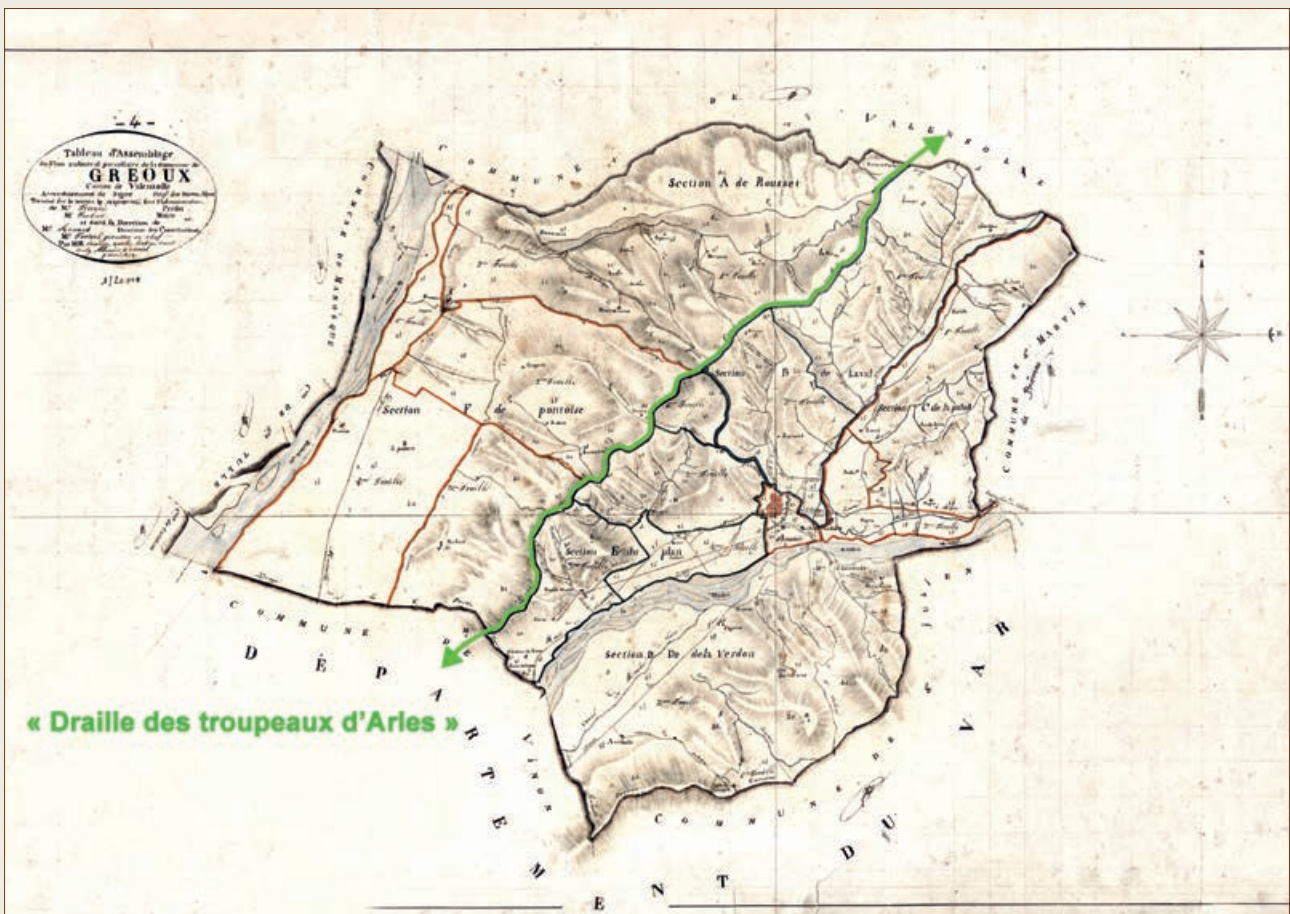
Sous le Second Empire, les autorités veillent à ce que les troupeaux empruntent ces vieux chemins qui sont cadastrés, afin de préserver au mieux les 145 kilomètres de routes impériales et 291 kilomètres de routes départementales, ainsi que les terrains situés en bordure.



PLAINTES DU MAIRE DE GRÉOUX EN 1840

En 1840, le maire de Gréoux dénonce au préfet les nouvelles pratiques des conducteurs des troupeaux de bêtes d'average – le terme désigne le petit bétail ovin et caprin – d'Arles qui ne suivent plus, écrit-il, la draille par Vinon puis Gréoux et poursuivent vers Valensole. Ils préfèrent emprunter les nouvelles voies publiques. Or, la masse moutonnaire est considérable car, certains jours, ce serait dix troupeaux de 1 000 à 8 000 têtes – peut-être exagère-t-il – qui y passent et qui dégradent les cultures contiguës au chemin.

Mais, lui rétorque le préfet, depuis l'abolition des privilèges et de la féodalité, héritée de la Révolution, chacun est libre de choisir la voie publique qui lui paraît préférable et ce principe s'applique aussi aux conducteurs de troupeau !



AD AHP, AC GRÉOUX, CADASTRE NAPOLÉONNIEN, TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA COMMUNE DE GRÉOUX, 1826. LA « DRAYE DES TROUPEAUX D'ARLES » EST INDICUÉE SUR LE PLAN.



AD APH, E DEP 230/1 N 9, PLAN, 1860

CONTESTATION SUR UNE ANCIENNE DRAILLE EN 1860

En 1860, un contentieux s'élève entre la mairie, qui a vendu l'Isle du Chat, et son propriétaire, Dauvergne, médecin à Valensole. Le litige : l'ouverture de l'ancienne draille de seize mètres de large dans le ravin de la Fuste afin de permettre aux animaux de s'abreuver dans la Durance, ce que refuse Dauvergne. Pour défendre ses intérêts, la commune s'appuie sur un rapport des Domaines de 1723, qui identifie six drailles, et sur un « cahier des drailles » datant de 1638.



AD AHP, 105 FI 166 001, CADASTRE NAPOLÉONIEN, TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA COMMUNE DE RIEZ, 1825

DRAILLE OU CARRAIRE DES MOUTONS D'ARLES

Sur le plan général du cadastre de 1825, la « draye ou carraire des troupeaux d'Arles » est explicitement indiquée. Elle relie au sud-ouest la commune d'Allemagne et au nord-est celle de Puimoisson. Elle part du château de Pontfrac, longe en direction du nord le ruisseau de Mauroue ; vers l'est, elle traverse le Colostre, passe au Pilon puis Chauran pour rejoindre la grande draille de Montagnac.



SAINT-JURS ET LA VALLÉE DE L'ASSE

AU GRÉ DES CHEMINS ET DES PONTS

Depuis le Moyen Âge, la vallée de l'Asse est une terre de passage des « trenteniers » (de trente bêtes). Cet axe est en effet l'un des principaux passages des troupeaux transhumants venant, à la montée, de Quinson ou de Gréoux, en direction de Digne.

L'amélioration des voies de communication au XIX^e siècle et la construction des ponts sur les cours d'eau conduisent à des changements dans les trajets des troupeaux. Ainsi, le nouveau pont construit sur la rivière Asse durant les années 1830 détourne des troupeaux mais durant un temps assez court : en effet, dans la nuit du 27 au 28 octobre 1882, une crue particulièrement dévastatrice emporte une partie du pont.



AD AHP, 98 FI 356, FONDS MIFFRED-LALLEMENT, NÉGATIF STÉRÉOSCOPIQUE SUR PLAQUE DE VERRE PHOTOGRAPHIQUE AU GÉLATINOBROMURE D'ARGENT, ENTRE-DEUX-GUERRES.

LES TROIS BANDITS

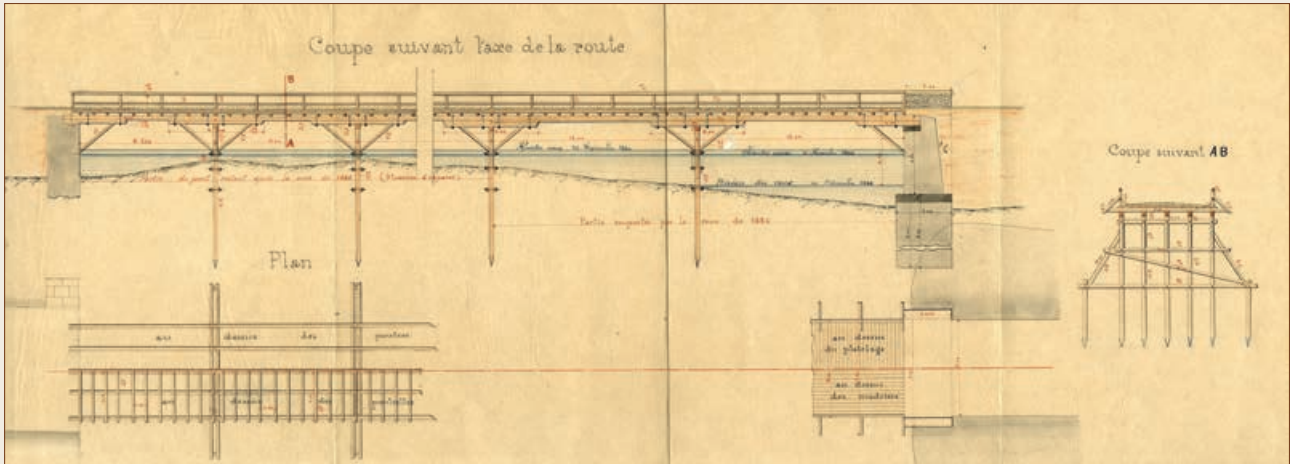
Les chemins ne sont pas très sûrs. Les bergers qui montent aux pâturages en l'an 8, aux premiers temps du Consulat, en font l'amère expérience ! Près de Puimoisson, ils réussissent à désarmer et soustraire la veste d'un des trois bandits qui, en juin 1800, tentent de rançonner le troupeau du bayle Marc. Alors que le bandit revient vers son chef Garcin dit *Pouli Pastre* – le « Joli Berger » en provençal – ce dernier lui assène : « *Il faut être un coyon comme toi, Jugy, de te laisser désarmer et enlever la veste* ». Ce à quoi Jugy réplique : « *Foutou coyon de Pouli Pastre, si tu étais venu me secourir, cela ne serait point arrivé* ». Heureux hommes que les bergers qui ont échappé à la violence brigande ! Plus tard, Pouli Pastre et Jugy sont capturés et condamnés à mort pour vols et assassinats.



AD AHP, 205 FI 145, FONDS VALON, « RETOUR D'ARLES », NÉGATIF STÉRÉOSCOPIQUE SUR PLAQUE DE VERRE PHOTOGRAPHIQUE AU GÉLATINOBROMURE D'ARGENT, PREMIER QUART DU XX^e SIÈCLE

LE PONT DE L'ASSE À ORAISON

En 1839, sur la route départementale n° 6 des Mées à Vinon, l'ouverture d'un pont en charpente long de 120 mètres sur la rivière Asse à Oraison détourne le trajet des troupeaux qui, au lieu de remonter vers Saint-Julien sur l'Asse, se dirigent vers Oraison. L'adjudicataire du pont y trouve son intérêt car il perçoit un péage. Mais les revenus ne sont pas à la hauteur de l'investissement et des coûts de fonctionnement et, en 1865, les concessionnaires sont en faillite. Au début du xx^e siècle, le pont en bois est remplacé par un pont métallique.



AD AHP, S 131, PLAN DU PONT EN CHARPENTE SUR L'ASSE, GROSSES RÉPARATIONS, 22 AOÛT 1891

UN PROBLÈME D'ARITHMÉTIQUE

Un problème posé à des écoliers bas-alpins du cours moyen en 1928 : « Un maquignon a acheté un troupeau de moutons qui lui a coûté 1 320 francs. S'il l'avait payé 140 frs 25 de plus, chaque mouton lui aurait coûté 44 frs 25. Quel est le prix d'achat d'un mouton ? ».



LA SOLUTION DU PROBLÈME : 40 FRANCS. IL A ACHETÉ 33 MOUTONS.



AU CHAFFAUT ET À DIGNE

CONTRE LES MALADIES DES TROUPEAUX

À partir du XIX^e siècle, l'état de santé des troupeaux est une préoccupation de l'Administration. Les conducteurs ont ainsi l'obligation de faire examiner leurs bêtes, à la montée comme à la descente, par un vétérinaire qui leur délivre un certificat, ce qui complique singulièrement leurs transhumances. Les maladies les plus fréquentes sont la clavelée, la fièvre aphteuse et la gale.

Le service vétérinaire des Basses-Alpes produit alors chaque année un rapport sur la transhumance. Celui de 1930 indique la provenance des troupeaux, « indigènes » mais aussi « algériens », venant marginalement des Alpes-Maritimes et du Vaucluse, un peu plus du Var, et, surtout, des Bouches-du-Rhône. Sur 169 000 ovins en transhumance en 1929, 120 000 proviennent de ce dernier département, dont 51 000 ovins africains, souvent porteurs de la fièvre aphteuse.



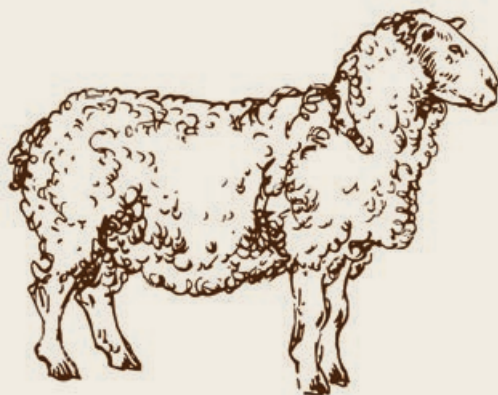
AD AHP, 18 FI 27, TROUPEAU MONTANT AUX PÂTURAGES À LA SORTIE DE DIGNE, POSITIF SUR PLAQUE DE VERRE PHOTOGRAPHIQUE, VERS 1890

TRANSPORT PAR VOIE FERRÉE

En 1930, quatorze troupeaux « indigènes », soit 3 686 bêtes, et trente-sept troupeaux « algériens », soit 7 945 bêtes, sont transportés par chemin de fer. Cette pratique est déjà ancienne. En 1911, le berger Joseph Boyer est parti de sa commune le 12 octobre avec son troupeau de 243 brebis pour prendre le train à Digne et retourner à Montbel, près de La Crau, dans le Var. Le lendemain, André Barion quitte Prads avec 615 bêtes pour la gare de Digne, pour rejoindre Lamanon, dans les Bouches-du-Rhône.



AD AHP, 2 FI 3693, LES DEUX GARES DE DIGNE VERS 1910, CARTE POSTALE



LA MARÉCHAUSSÉE VEILLE

En 1892, les éleveurs de la commune d'Arles s'élèvent contre l'obligation d'obtenir un certificat de santé. Cette même année, les contrôles se multiplient et les gendarmes verbalisent les conducteurs qui ne sont pas en règle, à Digne, sur le Pré-de-Foire et le boulevard Gassendi. Ambroise Roche, 54 ans, qui descendant du Piémont avec 1 800 bêtes à laine et 25 chèvres pour Istres, est épinglé le 23 octobre à Digne avec deux de ses collègues

CABANES DE BERGERS

En excursion aux Trois-Evêchés le 13 septembre 1911, Paul Roux décrit l'intérieur des deux cabanes qui abritent trois bergers :

Les cabanes (2) étaient construites en pierres sèches et recouvertes en planches. A côté est une source. Les bergers n'y étaient pas. Dans une des cabanes étaient une table, des bancs, une huche, un « tarailon de sèbes » (une variété d'oignons), du pain de seigle ; dans un coin était le foyer. Aux murs étaient suspendues des clochettes. Dans l'autre cabane était le lit !... construit en planches et rempli de paille !... Voilà les cabanes de l'Estrop !

DÉPARTEMENT DES _____
 n° _____

Police Sanitaire des Animaux

Le maire _____
 certifie que le troupeau du sieur _____
 composé de { Moutons ou Brebis } Total : _____
 Agneaux.

est arrivé dans la commune, le _____ 189__

Les _____ bêtes qui manquent ou chiffre de _____

Le troupeau est reparti le _____ 189__

au nombre de { Moutons ou Brebis } Total. _____
 Agneaux,

Les _____ bêtes qui manquent au chiffre de _____

Fait à _____ le _____ 189__

Le Maire,

Nota.—Laissez-passer que le conducteur du troupeau remettra à son arrivée à _____ au Maire de cette commune.

AD AHP, E DEP 205/1 N 5, SEYNE, CERTIFICAT DE POLICE SANITAIRE DES TROUPEAUX, ANNÉES 1890



AD AHP, 202 FI, FONDS PAUL ROUX, CARNET D'EXCURSION, « QUATRE HEUREUX MONTAGNARDS », TIRAGE PHOTOGRAPHIQUE, 1911

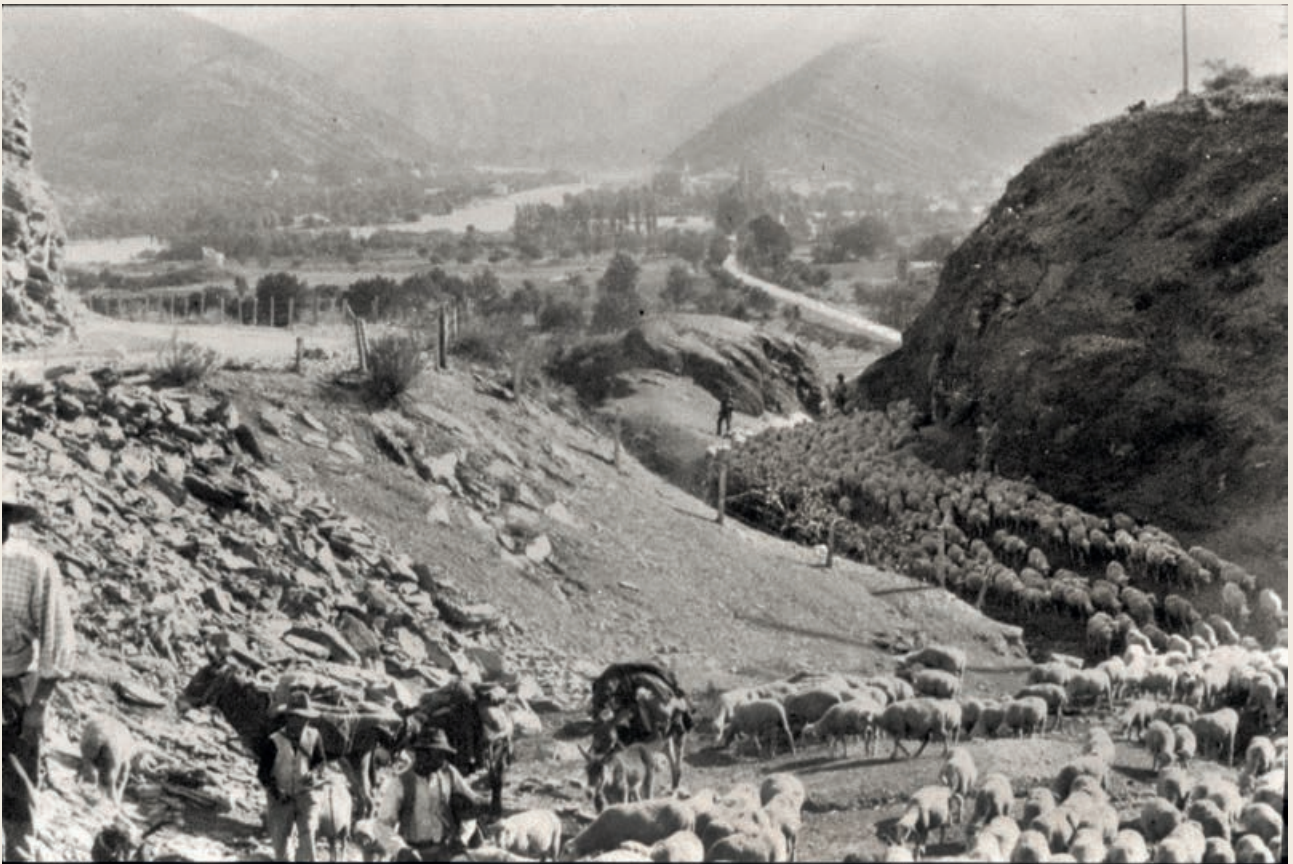


DE MARCOUX, AU BRUSQUET ET À LA JAVIE

PREMIERS PAS DANS LA MONTAGNE

Une première draille s'éloigne du Brusquet et atteint le bourg de La Javie par la montagne de Champ-Renard. A l'entrée du bourg, les troupeaux suivent la grand-route, puis traverse la commune de Beaujeu et atteignent le col du Labouret. Les animaux rattrapent alors une draille jusqu'au village du Haut-Vernet. La grand-route est uniquement parcourue par les mulets qui transportent sur leur dos toutes les denrées utiles en haute montagne.

Le village de La Javie est établi à la confluence de deux importants cours d'eau : la Bléone et l'Arigeol, les bêtes doivent y emprunter deux ponts. Or, la très forte crue du 23 juin 1857 emporte l'ouvrage édifié peu avant la Révolution de 1789 sur l'Arigeol. Les passagers empruntent désormais le lit du torrent sur quelques dizaines de mètres pour le traverser. Quant au pont sur la Bléone, le plus massif, l'administration refuse dans le dernier quart du XIX^e siècle tous travaux d'élargissement – il ne faisait que trois mètres de large – parce que la route nationale n° 100 emprunte désormais la vallée du Bès, de Digne au pont de Verdaches par Barles.

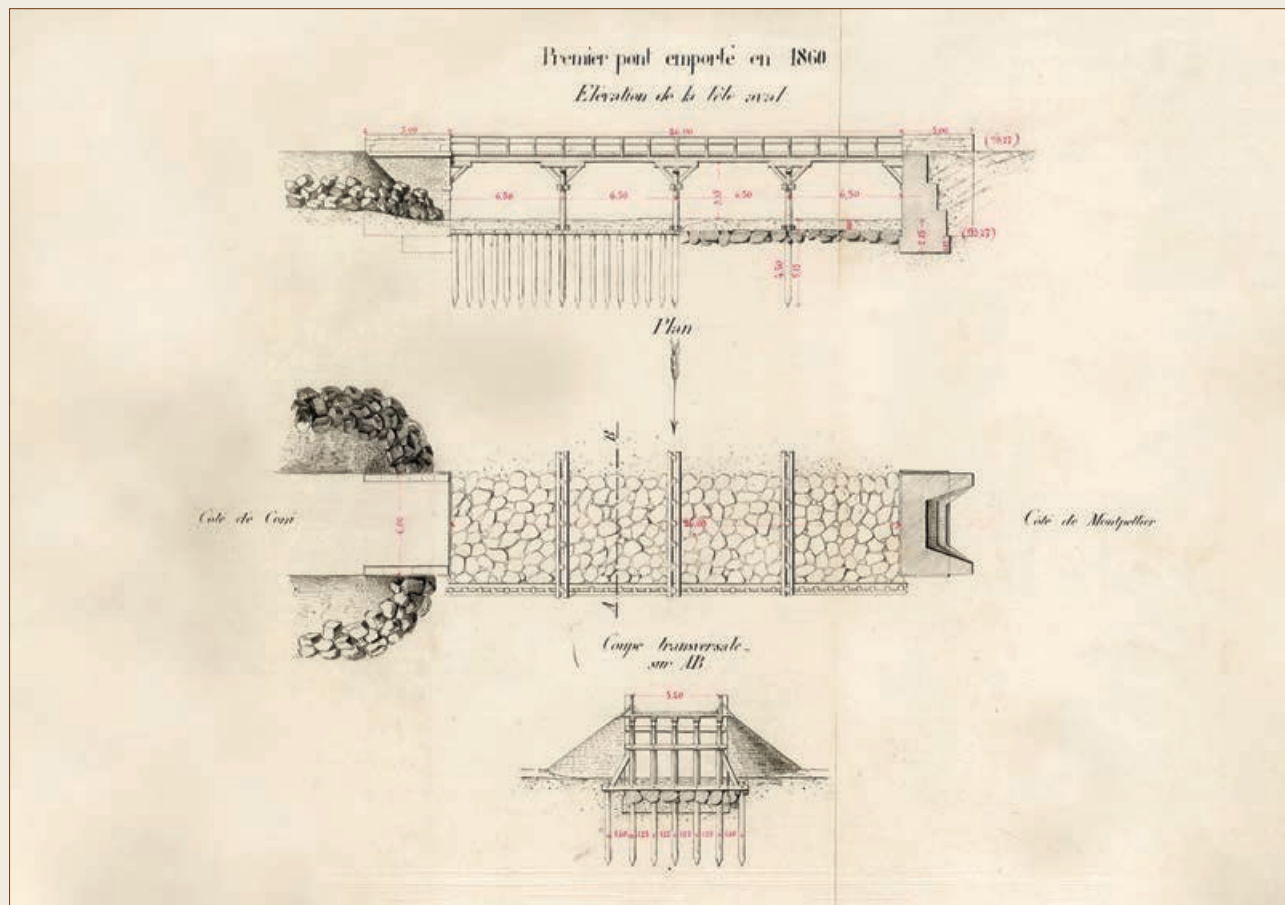


AD AHP, 127 FI 495 (COTE DU NÉGATIF, 3 FI 19088), LES TROUPEAUX DANS LA DRAILLE DE LA MONTAGNE DE CHAMP-RENARD, TIRAGE PAPIER, VERS 1910

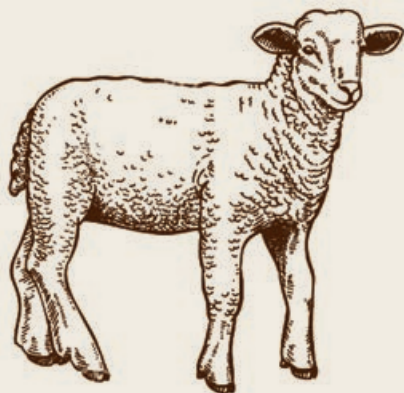
LE PONT SUR LE BOUINENC AU BRUSQUET

À la montée, le premier pont que les troupeaux empruntent en laissant Digne est celui construit sur la route impériale n° 100 pour franchir le Bouinenc sur la commune de Marcoux.

Trois ans après celui de La Javie, ce pont est en 1860 victime d'une crue et c'est seulement à partir de 1868 que l'Administration se résout à le reconstruire.

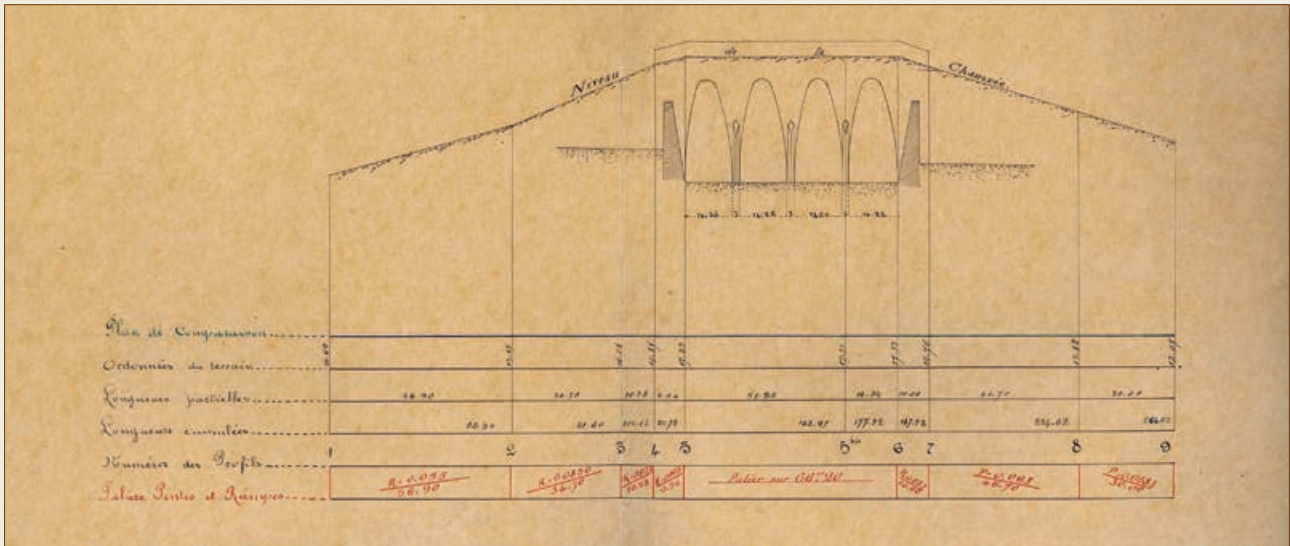


AD AHP, S 16, DESSIN DU PONT, 15 FÉVRIER 1869



LA JAVIE, VILLAGE INACCESSIBLE ?

En 1859, l'ingénieur des Ponts et Chaussées répète ce que ses prédécesseurs affirmaient en leur temps : « le village de La Javie est d'un accès fort difficile, voire même dangereux » ! La cause : des rampes très rapides, une route étroite, et, de surcroît, « des courbes fort prononcées à travers des rochers ». Les améliorations sont alors impossibles car le génie militaire fait obstacle à toute tentative de travaux sur la route impériale n° 100 de Montpellier à Coni en raison de la défense du territoire : les Piémontais ne sont pas loin !



AD AHP, S 519, DESSIN DU PONT SUR LA BLÉONE À LA JAVIE, 1885

LA JAVIE, VUE GÉNÉRALE

Au premier plan du cliché, le pont sur l'Arigeol, reconstruit après la crue de 1857.



AD AHP, 31 FI 114 O2, CARTE POSTALE, VERS 1900



LA TRANSHUMANCE ENTRE RÉVOLUTION ET RESTAURATION

DU TABLEAU PITTORESQUE AUX FAITS

Nommé en 1791 directeur des ponts et chaussées des Basses-Alpes, Martin sillonne de long en large le département, « effrayé, écrit-il, par la multitude des routes impraticables » mais émerveillé par les paysages montagnards. Dans son rapport de novembre 1792, il fait état d'une singularité bas-alpine :

Plus on s'enfonce dans les montagnes, plus les prés fixent l'attention par leurs beautés.

Après la fonte des neiges, vers le mois de juin, rien de plus beau que les plaines des montagnes des Alpes. Une herbe fine parsemée de fleurs de toutes espèces offre un tapis le plus éclatant et le plus varié qu'on puisse imaginer. C'est alors que des milliers de moutons et de chèvres viennent des prairies d'Arles et de la Craux, pour dévorer cette herbe si précieuse. Il n'est point de montagnes dans cette contrée qui ne soit affermée pour le pacage de ces bestiaux depuis le mois de juin jusque vers la fin d'octobre.

Voici à peu près ce qui se pratique pour le voyage de ces troupeaux. Sur la fin du printemps, tous les propriétaires de terrains situés le long de la route déterminent par des amas de pierres les limites de la voie hors de laquelle les bestiaux surpris en dommage sont saisis et rendus au moyen d'une indemnité. Les troupeaux passent par bandes de deux et trois mille, conduites par cinq ou six bergers, qui transportent avec eux tous leurs effets et les ustensiles propres à faire des fromages.

Un berger, chef de tous les autres, passe après tous les troupeaux et paye chemin faisant les dommages causés par les bestiaux et les dépenses faites par les bergers.

Les troupeaux étant divisés sur les montagnes affermées, les bergers se cabanent et font manger la première herbe aux brebis afin de se procurer plus tôt du laitage. La seconde herbe est destinée aux moutons, chèvres et agneaux. Tous les soirs, ils traient les brebis et les chèvres, tandis que pendant le jour, quelques-uns surveillent les troupeaux, d'autres s'occupent de la façon des fromages que des muletiers viennent chercher sur la fin de la saison.



DANS LES ENVIRONS DE MOUSTIERS-SAINTE-MARIE, CLICHÉ DE FRÉDÉRIC EXUBIS

VEXATION ET USURPATION

Le tableau pastoral brossé par Martin est contredit par les faits. En 1798, l'administration départementale et, en 1818, l'administration préfectorale, font état des « vexations » endurées par les conducteurs des troupeaux de la part de riverains – dont certains ont usurpé les carrières durant la Révolution –, qui leur imposent des « indemnités indues et arbitraires ». Impossible pour les bergers de se laisser tondre la laine sur le dos !



DANS LES ENVIRONS DE L'ABBAYE DE VALSAINTES, CLICHÉ DE FRÉDÉRIC EXUBIS



TRANSHUMANCE AU COL D'ALLOS, CLICHÉ DE FRÉDÉRIC EXUBIS



DANS LES ENVIRONS DE MOUSTIERS-SAINTE-MARIE, CLICHÉ DE FRÉDÉRIC EXUBIS





DU LABOURET À MÉOLANS : LE TRACÉ DES DRAILLES OU CARRAIRES

LES ANCIENNES CARRAIRES DES MONTAGNES EN 1864

En 1864, durant le Second Empire, les troupeaux s'engagent sur les routes impériales ou départementales et génèrent dégâts et gêne à la circulation. L'administration décide d'interdire ces voies s'il existe d'anciennes carraires. L'ingénieur en chef écrit :

À partir du pied du Labouret, les troupeaux suivaient le fond du torrent jusqu'au sommet, prenaient le chemin du haut Vernet, en redescendaient au village du Vernet où ils suivaient les graviers du Bès jusqu'au km. 32. De ce point au km. 37, ils suivaient une carraire dite de la Montagne des Pins, tracée sur le côté gauche ; ils parcouraient ensuite la route sur tout le km. 38 et prenaient après deux voies différentes : la première est la carraire du col de la Pierre ; c'est la route la plus facile et la plus suivie ; elle passe au hameau des Martins, franchit le col de la Pierre et tombe dans la vallée du Martinet au pont de Baux où elle rejoint la carraire du col de Saint-Barthélemy.

Par la deuxième voie, les troupeaux prenaient l'ancienne route de Barcelonnette à Digne par Saint-Pons, jusqu'au hameau des Silves ; puis ils suivaient indistinctement l'une des carraires qui passent par le col Bas ou le col de Saint-Barthélemy (col de Bernardéz), pour aller rejoindre la route impériale n° 100 près du Lauzet (km. 64) ou au Martinet (km. 69).

À partir de ce dernier village, sauf l'ancienne route par le village de Méolans (de 70 km 700 à 73 km 500) et par la Combe et le village de Meyronnes (de 99 km à 106 km), il n'y a plus de carraires et les troupeaux sont forcés de parcourir la route impériale n° 100.



AD AHP, S 13, LES CARRAIRES ET LA ROUTE IMPÉRIALE N° 100, CARTE, 1864

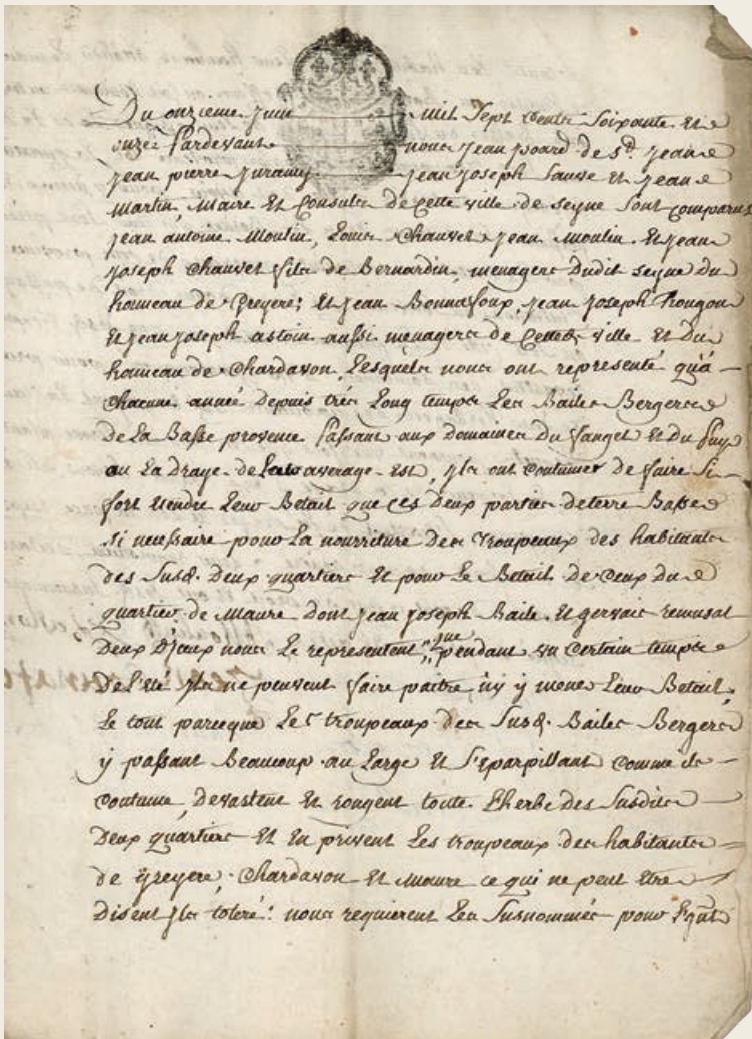


DU VERNET AU LAVERQ PAR SEYNE

LA BONNE HERBE, SOURCE DE CONFLITS

Depuis des temps anciens, la communauté de Seyne profite largement des richesses issues de l'exploitation des pâturages. Mais les montagnes pastorales, où l'herbe est verte et l'air plus frais, sont surexploitées.

Chargées en été de troupeaux, une très forte érosion des sols – une origine du crétinisme – s'est fait jour : le gazon est détruit et le piétinement fait apparaître des nouveaux ravins. L'administration des Eaux et Forêts, avec son service de la Restauration des terrains en montagne, n'a de cesse, à partir des années 1880, de regazonner les espaces et de limiter les aires de pâturage, afin de reconstituer les sols et stopper l'érosion, en appliquant entre autres une vieille procédure : le défens.



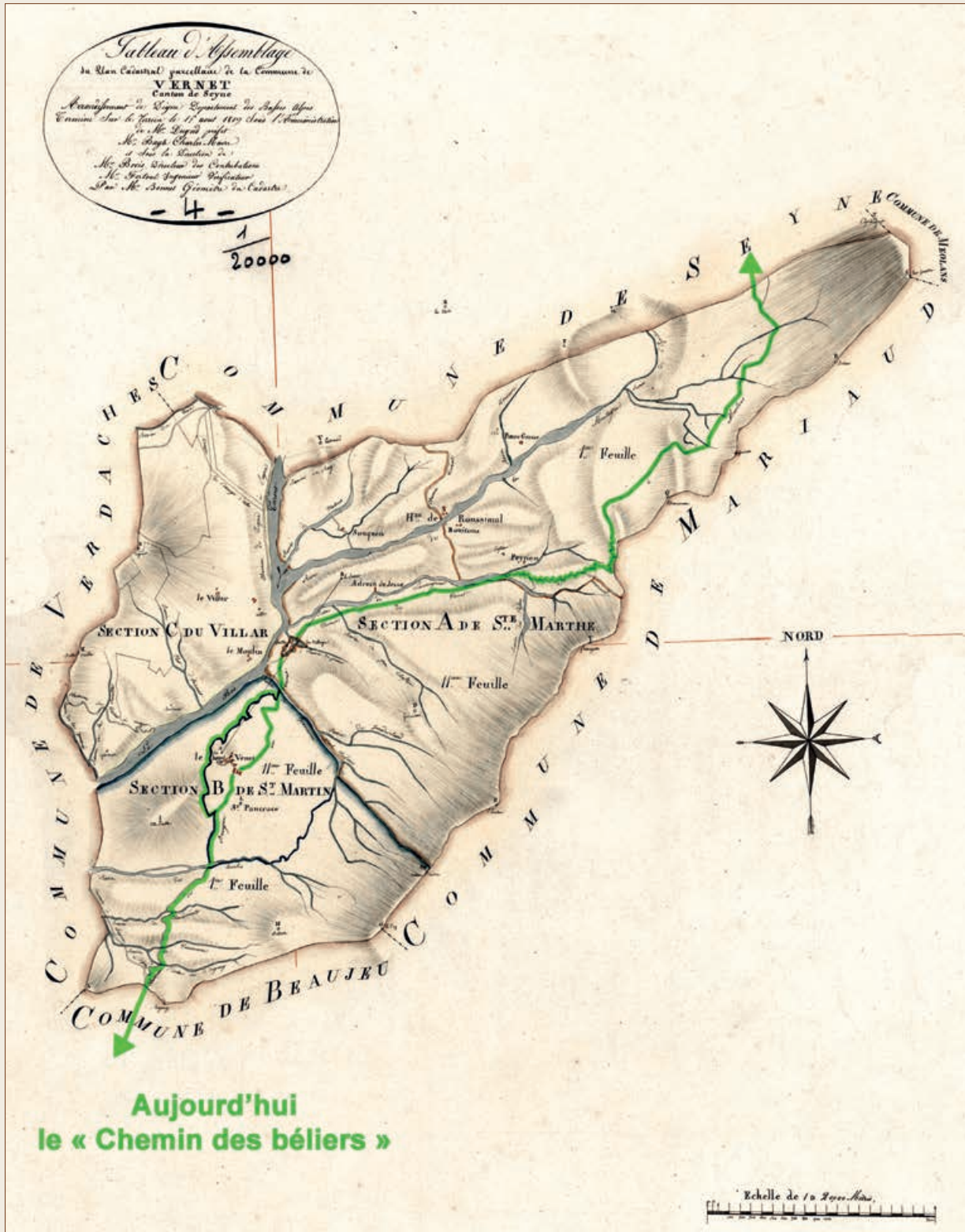
Lors de leurs passages, les troupeaux d'Arles se répandent hors des drailles et « rongent toute l'herbe » réservée aux troupeaux locaux, au grand désespoir des habitants.



AD AHP, E DEP 205/D 7, SEYNE, PLAINTE DES HABITANTS DES HAMEAUX DE GREYERE ET CHARDAVON AU SUJET DE LA DRAYE, 11 JUIN 1771

LA CARRAIRE DU HAUT-VERNET

En direction de l'Ubaye, cette carraire descend du col du Labouret, atteint le Haut-Vernet, continue vers le Bas-Vernet puis suit sur quelques centaines de mètres la route et les graviers du Bès avant de rejoindre, à gauche, la carraire dite de la Montagne des Pins, s'ouvrant sur la commune de Seyne.



AD AHP, 105 FI 237 001, CADASTRE NAPOLÉONIEN, TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA COMMUNE DU VERNET, 1819

SEYNE, UN CARREFOUR DE CARRAIRES

En montant, une alternative s'offre aux troupeaux peu avant le bourg de Seyne : suivre la carraire du col de la Pierre, pour atteindre la commune de Méolans – « la route la plus facile et la plus suivie » –, ou continuer leur route jusqu'au hameau des Silves et emprunter la carraire par le col Bas, vers Le Lauzet, ou par le col de Saint-Barthélemy (ou col de Bernardez).

Les carraires du col de la Pierre et de Bernardez convergent au pont de Baux, à Saint-Barthélemy avant d'atteindre la grand-route en direction de Barcelonnette et au-delà, jusqu'au col de Larche et le Piémont, car il n'y a plus de grande carraire.



AD AHP, 105 FI 205 001, CADASTRE NAPOLÉONIEN, TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA COMMUNE DE SEYNE, 1818

LA GRANDE MONTAGNE À SEYNE

Le surpâturage entraîne la fermeture de montagnes pastorales. Le conseil municipal de Seyne décide ainsi, en 1923, de fermer la Grande Montagne, qui recevait les meilleures années 2 500 ovins, afin de la céder durant dix ans à l'administration forestière, moyennant une redevance annuelle de 10 000 francs.



AD AHP, 2 FI 2217, LE REBOISEMENT ET LE PIC DE BERNARDEZ (2 431 M), CARTE POSTALE, DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

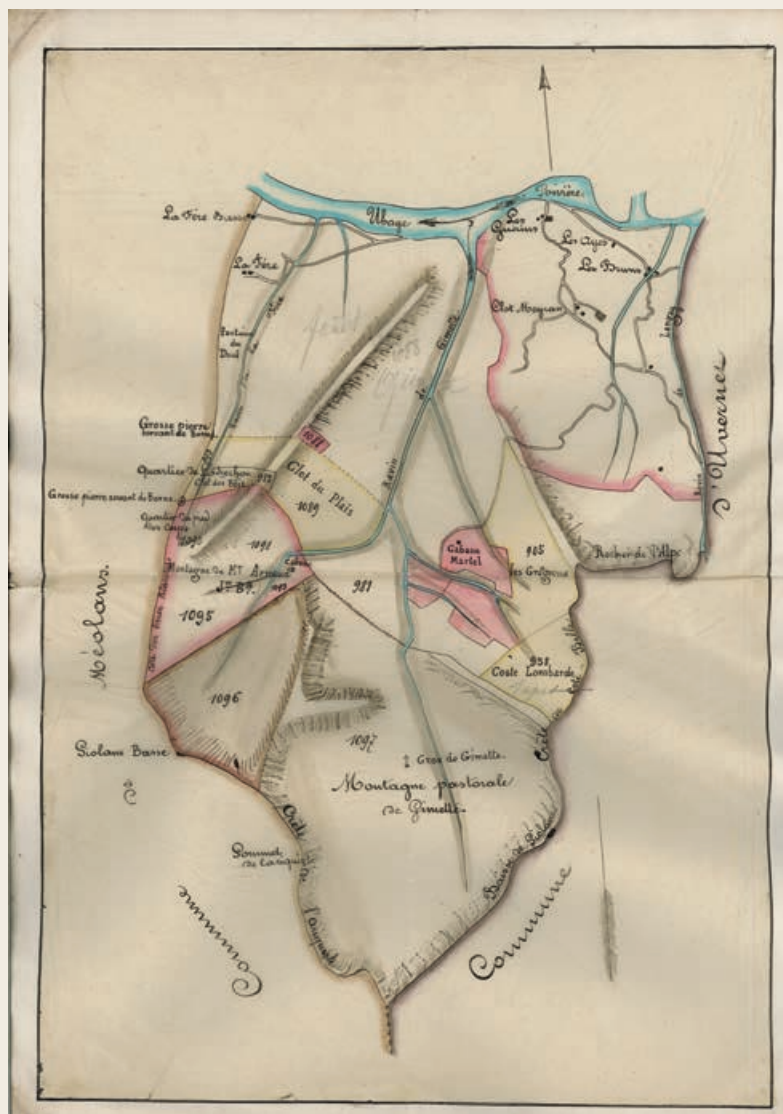


MÉOLANS, LE LAUZET ET LES THUILES

DÉPART EN UBAYE

Au nord de Seyne, deux voies s'ouvrent aux troupeaux, l'une plein nord, par la draille du col Bas, pour se rendre dans les Hautes-Alpes par Savines et remonter la Durance, l'autre par le Laverq, pour rejoindre les pâturages de l'Ubaye en remontant la rivière via Méolans, puis en passant par la draille de Bernardes et en franchissant la crête entre la Blanche de Seyne et l'Ubaye.

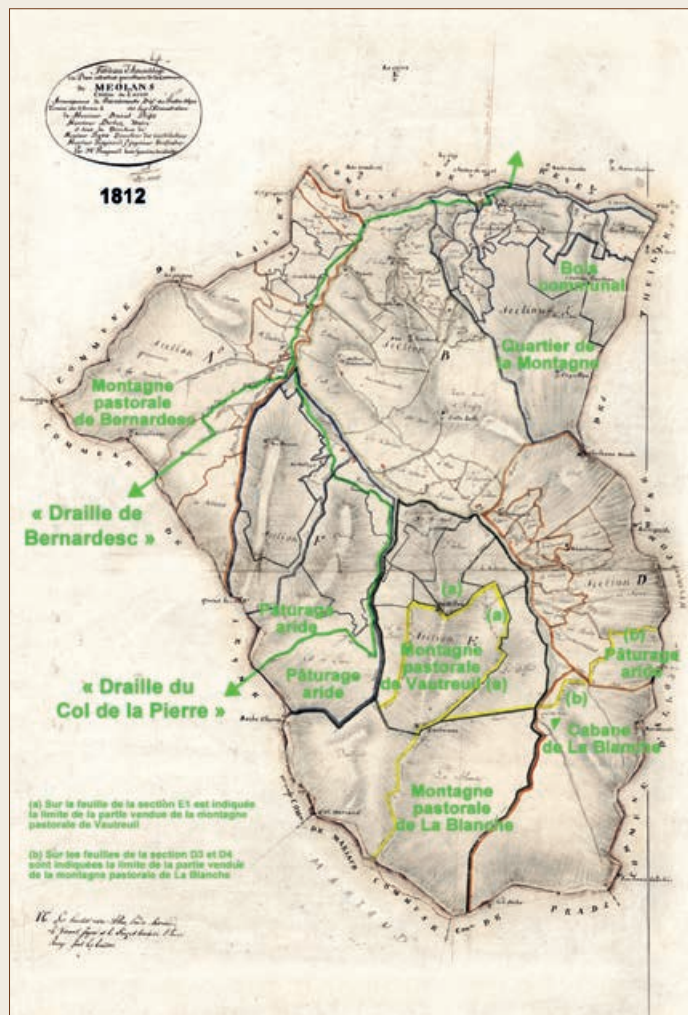
Néanmoins, les troupeaux qui ne circulent pas sur la route – royale, impériale ou nationale selon les époques – suivent l'ancienne route par le village de Méolans. Mais, pour certains troupeaux, le périple se termine par la commune de Méolans, qui dispose d'importants pâturages.



AD AHP, E DEP 19/2 N 5, COMMUNE DE BARCELONNETTE, PLAN DE LA MONTAGNE DE LA GINETTE, COMMUNE DES THUILES, 1894. LES MONTAGNES DE LA GINETTE ET DE COSTEBELLE, AU TOTAL 1 510 HA, SONT VENDUES À L'ÉTAT AU PRIX DE 140 500 FRANCS.

DRAILLES ET RICHES MONTAGNES DE MÉOLANS

Les drailles de Bernardes et du col de la Pierre desservent sur la commune de Méolans les montagnes pastorales. Durant l'été 1889, les 2 656 hectares de pâturage de la commune sont broutés par 140 boeufs et vaches ainsi que 4 600 moutons qui s'éparpillent sur les montagnes pastorales de la Blanche – la moitié de la surface totale – de Bernardes (ou Bernardes) et Vautreuil, bien plus modestes et sur les sections du Laverq, Saint-Barthélemy et Méolans. Les troupeaux y broutent de début juin à la mi-octobre.



AD AHP, 105 FI 119 001, CADASTRE NAPOLÉONIEN, TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA COMMUNE DE MÉOLANS, 1812



AD AHP, 7 FI 40, FONDS ANDRÉ HONNORAT, LE VILLAGE DE MÉOLANS, FIN DU XIX^e SIÈCLE



AD AHP, 7 M 30, POLICE SANITAIRE DES ANIMAUX, ARRÊTÉ DU PRÉFET, 1905

BERGERS AU DÉPART EN 1907

Du 18 septembre au 26 octobre 1907, les gendarmes du Lauzet multiplient les contrôles et distribuent des procès-verbaux pour non-respect de la réglementation sanitaire : à Jean Emmanuel, né dans la province de Coni, qui a passé l'été à Larche et qui descend à La Valentine avec 750 bêtes ; à Elit Michel, 18 ans au petit troupeau de 50 bêtes ; à Marius Honorat, 34 ans, qui, avec 500 bêtes, se rend aux environs d'Arles pour l'hiver ; à Joseph Dijol, 49 ans, qui a passé l'été à Jausiers avec 2 000 bêtes et qui se dirige vers Sainte-Marie.



AD AHP, 105 FI 102 OOI, CADASTRE NAPOLÉONIEN, TABLEAU D'ASSEMBLAGE DE LA COMMUNE DU LAUZET, 1812

DRAILLE DU COL BAS ET MONTAGNES PASTORALES DU LAUZET

Venant de la commune de Seyne, la draille du col Bas atteint la commune de Lauzet par la montagne pastorale de Lambruy, où 2 100 moutons pâturent en 1891. Elle rejoint ensuite la route impériale n° 100 pour les troupeaux qui continuent leur route en remontant l'Ubaye.



DE BARCELONNETTE À LA CONDAMINE

LOUER LES MONTAGNES PASTORALES

En 1891, 35 560 bêtes à laine venues de la basse Provence pâturent dans les herbages de la sous-préfecture de Barcelonnette. Allos accueille le tiers des animaux. Fours reçoit 5 700 bêtes, Saint-Paul, 4 500, Jausiers, 2 700, Méolans, 2 700, Uvernet, 2 500, Larche et Le Lauzet plus de 2 000, La Condamine, 1 300.

Deux ans plus tôt, l'occupation estivale de cette région frontière intéresse les autorités militaires qui veulent être informées de la présence des troupeaux locaux, des troupeaux de la Crau et de ceux venant ou allant en Italie. Ainsi, au Lauzet, 2 100 bêtes appartiennent aux « bergers dits d'Arles ».

Les montagnes pastorales ont pour spécificité d'appartenir depuis la Révolution à la municipalité de Barcelonnette. Sous l'Ancien Régime, la ville était le chef-lieu d'une grande municipalité qui fut divisée en 1790 en sept communes mais tous les biens qui appartenaient à la commune mère sont restés indivis. Les montagnes pastorales aux Thuiles couvrent 553 ha ; à Fours, 749 ; à Enchastrayes, 84 ; à Uvernet, 373 ha ; le tout produit un revenu en location de 5 760 francs en 1867.

COMMUNE DE BARCELONNETTE

LOCATION de MONTAGNES PASTORALES


Samedi 1^{er} octobre 1892

Le public est prévenu que le samedi 1^{er} octobre 1892, à 2 heures à la Mairie de Barcelonnette, il sera procédé en la forme administrative, à l'adjudication aux enchères publiques, des Montagnes pastorales appartenant à la commune, savoir :

Grand et Petit Talon situés sur la commune de Fours.
Gimette et Costebelle, situés sur les communes des Thuiles et d'Uvernet.

On pourra prendre connaissance du cahier des charges à la mairie de Barcelonnette, tous les jours, dimanche excepté.

Le maire : PLAISANT.



AD AHP, E DEP 19/2 N 5, COMMUNE DE BARCELONNETTE, PLACARD, 1892

PÂTURER DANS LES COMMUNES FRONTIÈRES

Le maire de Jausiers est excédé : à l'approche de la foire de la Saint-Michel de Barcelonnette, qui se tient en septembre, les douaniers feraient du zèle car les formalités à remplir par les éleveurs « multipliées à l'infini, ont été une entrave extraordinaire à l'introduction des troupeaux sur les communaux ». Le maire redoute « un embarras capable d'amener le désordre et la confusion à la douane » et de compromettre, ainsi, la bonne tenue de la foire.



BARCELONNETTE, MUSÉE DE LA VALLÉE, FONDS CUZIN, FOIRE À BARCELONNETTE, FIN DU XIX^e-DÉBUT XX^e SIÈCLE



CABANE PASTORALE

Les bergers s'abritent dans des cabanes au confort rustique. La cabane de Costebelle ayant été incendiée, on décide, dans les années 1871, de la reconstruire. Les murs seront édifés en pierre sèche sans vide ou cales et surmontés d'une charpente rudimentaire couverte de deux couches de planches de mélèze. Néanmoins, en l'absence de bois, des dalles servent de couverture. La porte est la seule ouverture de cette cabane d'une surface d'à peine 15 m².



AD AHP, 7 FI 29, FONDS ANDRÉ HONNORAT, LES BERGERIES DES TERRES-PLEINES, COMMUNE D'ENCHASTRAYES, FIN DU XIX^e SIÈCLE

DÉMINER LES MONTAGNES PASTORALES

La guerre est à peine finie que, le 16 mai 1945, les éleveurs de la coopérative du mérinos d'Arles s'inquiètent de l'ouverture des pâturages à leurs troupeaux, à Larche, Meyronnes et Jausiers, où ils possèdent de nombreux alpages. Mais la deuxième bataille des Alpes s'est traduite par la pose de mines. Impossible donc d'y envoyer des bêtes avant tout déminage opéré par des prisonniers allemands.



AD AHP, 79 FI 120, FONDS PASSEMAR, PATROUILLE DANS MEYRONNES, FÉVRIER 1945



DE SAINT-OURS AU COL DE LARCHE

L'ÉTÉ DANS LES MONTAGNES DE LARCHE ET AU-DELÀ

En 1907, les montagnes de Larche sont très fréquentées. Plauchu, né à Seyne mais demeurant près d'Arles, y surveille son troupeau de 450 bêtes. Désiré Ollivier, né à Enchastrayes, y garde ses 394 bêtes avant de redescendre pour son cantonnement d'hiver à Arles.

Des bergers sont seulement de passage, revenant d'au-delà la frontière : né à Demonte, en Italie, mais résidant à La Valentine, près de Marseille, Michel Isnardo conduit ses 750 bêtes en basse Provence. Le berger Jean Jiavelli (ou Giavelli), 37 ans, pris par la patrouille de gendarmerie, déclare venir des montagnes de Vinadio pour descendre à Arles où il réside.

La proximité avec la frontière permet aussi aux habitants de Saint-Paul de frauder en ne s'acquittant pas de la taxe sur l'entrée des agneaux nés en Piémont, 30 centimes par bête en 1827 lorsqu'ils y conduisaient leurs bêtes en avril, mai et juin.



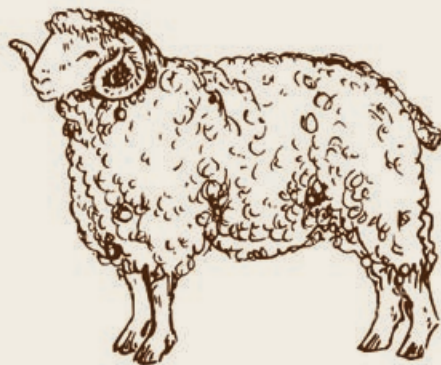
AD AHP, 207 FI 18 O29, FONDS VIAL, UN VIEUX BERGER, NÉGATIF SUR PLAQUE DE VERRE PHOTOGRAPHIQUE AU GÉLATINOBROMURE D'ARGENT, DÉBUT DU XX^e SIÈCLE

LA GRANDE GUERRE

L'activité pastorale diminue avec la guerre. En août 1917, le sous-préfet de Barcelonnette se fait le porte-parole des propriétaires commerçants de Saint-Paul, Larche, Meyronnes, Jausiers et Enchastrayes. Dans le cadre des transhumances commerciales, ceux-ci achètent des moutons africains qu'ils engraisent dans les verts pâturages de l'Ubaye et les revendent sur les marchés de Paris, Lyon, Marseille, au départ des gares de Prunières et de Chorges, dans les Hautes-Alpes. De 25 000 ovins, ce commerce est désormais tombé à 7 000, « et aucun d'Afrique ».



AD AHP, 63 FI 181, FONDS JEAN-CLAUDE CASTEX, LE TRANSPORT PAR CAMION DES MOUTONS À L'ABATTOIR DE BARCELONNETTE, CARTE POSTALE, 1914



LA CLAVELÉE, MALADIE DES MOUTONS



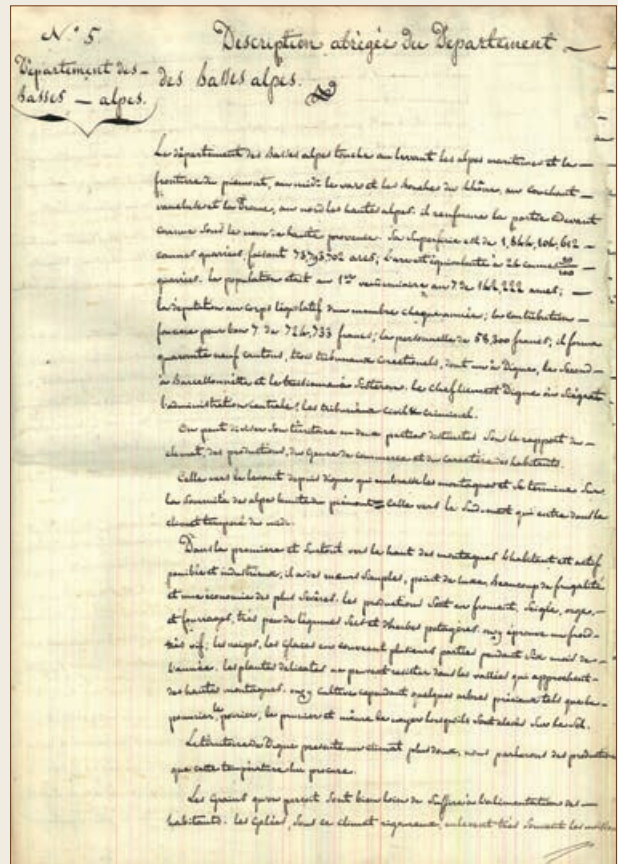
AD AHP, 29 FI 876, FONDS DU SERVICE DE LA RESTAURATION DES TERRAINS EN MONTAGNE, FIN XIX^e SIÈCLE. SUR LE CLICHÉ, PRIS DU COL DE LARCHE, LES VILLAGES DE MEYRONNES ET SAINT-OURS

En juin 1892, le préfet des Basses-Alpes s'inquiète auprès de son homologue des Bouches-du-Rhône. Il a appris d'un bayle berger au Mas des Capelans, de la commune de La Crau, que plusieurs conducteurs de troupeaux pâturant dans la Camargue, la Crau et Arles avaient l'intention de passer la saison dans les montagnes de Larche. Or, lui a-t-on dit, les bêtes sont atteintes de la clavelée – ou variole ovine –, une maladie dermatologique très contagieuse.

UNE RICHESSE EN DEVENIR

Dans son mémoire sur le département et les moyens de développer son économie, le rédacteur écrit :

Les troupeaux transhumants entrent encore dans les moyens d'existence de ces contrées ; ils dépassent trois mois de l'année sur la crête de ces montagnes, à travers des rocs presque inaccessibles et donnent un profit aux arrondissements où ils dépassent. Ce n'est pas ici le lieu de parler des causes qui entravent les progrès de ces masses des troupeaux que la variété des saisons force à ce genre de vie, mais l'on peut observer que c'est un objet essentiel qui pourrait devenir très productif pour l'Etat et pour les climats où ces troupeaux se portent alternativement, si l'on y donnait une attention plus particulière.



DESCRIPTION ABRÉGÉE DU DÉPARTEMENT DES BASSES-ALPES, AN 7 (SEPT. 1798-SEPT. 1799)



TRANSHUMANCE AU COL D'ALLOS, CLICHÉ DE FRÉDÉRIC EXUBIS

Très haut dans l'histoire, la haute Provence est une terre d'accueil pour les troupeaux transhumants qui viennent y paître. Les « bêtes à laine » sont élevées pour leur toison et leur viande. Les « drailles » ou « carraires » – ces chemins empruntés par les troupeaux – sont très encombrées : à l'aller au printemps, depuis la basse Provence ; au retour à l'automne, quand les troupeaux quittent les montagnes pastorales, dès lors qu'apparaissent les premières neiges, pour les douces plaines de la Crau ou du Var.

Ce guide vous accompagnera sur les chemins de la transhumance, la *Routo*, de Gréoux-les-Bains à la haute vallée de l'Ubaye.

Découvrez cette histoire plusieurs fois centenaire.



UN TROUPEAU DE MOUTONS ET LE VÉHICULE AUTOMOBILE DE L'IMPRIMERIE-LIBRAIRIE VIAL SUR LA ROUTE DU COL DU LABOURET.
AD AHP, 207 FI 2589, FONDS VIAL, NÉGATIF SOUPLE 9,5 X 14,5 CM, 1923

