

LA ROUTE DE MARSEILLE À SISTERON DE 1760 A 1860

En Haute-Provence, au milieu du XVIII^e siècle, le réseau des voies de communication est dense, mais rudimentaire. La plupart des routes carrossables s'arrêtent à l'approche des Alpes. La circulation a lieu sur des chemins muletiers qu'empruntent des piétons, des cavaliers mais peu de véhicules. Le transport des marchandises se fait à dos de mulet ou par flottage de bois sur la Durance. Des chemins sont aussi souvent des *carraires* où transhument les troupeaux de moutons qui viennent de Basse-Provence au printemps et y retournent à l'automne. Les axes principaux de circulation sont parallèles à la Durance :

- à l'est un chemin relie Seyne-les-Alpes, célèbre par sa foire aux mulets, à Aix, par le col du Labouret, Digne, Les Mées, Oraison, Vinon, Peyrolles;
- à l'ouest un autre chemin met en relations Sisteron et Aix par Cruis, Forcalquier, les Granons, La Bastide-des-Jourdans, Pertuis.

Ces deux chemins empruntent des cols souvent enneigés, ils sont étroits, mais ils ont l'avantage d'éviter le franchissement de la Durance pour l'un, et de ne la traverser pour l'autre qu'à Pertuis. La Durance est alors un fleuve redoutable par ses crues. Un seul pont sur tout son parcours : la Baume à Sisteron. Ailleurs, le passage, assuré par des gués ou des bacs, est tributaire des variations très rapides du niveau du fleuve. Un autre chemin de Sisteron à Aix par Manosque suit la rive droite, avec sur son passage de fortes dénivellations comme la *rampe* de Saint-Donat, il bute sur le défilé de Mirabeau.

Pour améliorer la circulation, la construction d'une route moderne, proche de la Durance, est décidée sous le règne de Louis XV. Cette décision

est un choix politique, le contrôle de la circulation est vital pour l'autorité de l'État, quelle que soit sa forme : monarchie, république, empire. Charles Jean-Baptiste Gallois de la Tour est alors, après son père Jean-Baptiste, Intendant de Provence pendant plus de quarante ans, de 1744 à 1790 avec une interruption de quelques années à la fin du règne de Louis XV¹. L'un et l'autre gèrent la Provence en bonne entente avec l'Assemblée des Communautés. Trois thèmes seront évoqués dans cet article :

- la lente construction de cette route sur plusieurs dizaines d'années et son entretien ultérieur; les solutions mises en œuvre pour franchir la Durance;

- l'organisation par l'État de relais pour assurer le transport et le logement des voyageurs officiels prioritaires sur tous les autres et aussi pour acheminer le courrier officiel ou privé, ainsi que les fonds publics;

- le contrôle de la circulation et le maintien de l'ordre grâce à la présence de la gendarmerie ou de garnisons, du fait de la proximité de la frontière avec le royaume de Piémont-Savoie.

Les sources utilisées sont multiples. Outre les habituels fonds d'archives publiques (séries M sur les recensements, S sur les routes, R sur la gendarmerie ainsi que les annuaires départementaux), l'étude des cartes anciennes a été privilégiée, notamment celles de Cassini ou de Capitaine pour le XVIII^e siècle et les cartes d'État-Major au 1/80000^e pour le XIX^e siècle. Ces cartes anciennes ont été confrontées à des cartes plus récentes^{2,3}.

LA CONSTRUCTION ET L'ENTRETIEN DE LA ROUTE DES ALPES

Prenons quelques repères chronologiques pour en suivre l'histoire et en comprendre l'évolution sur un siècle chargé d'événements.

1760-1780 – Une route de première classe, de grande circulation, relie déjà Aix (siège de l'Intendance de la Provence, du Parlement, de l'Archevêché) à Marseille (port de commerce avec le Levant et industries qui en découlent). Cette route, théoriquement large de 8 m, est l'objet de travaux vers 1763-64 aux abords de Septèmes. Elle se prolonge en direction de Venelles, de Peyrolles et de Meyrargues. Passés le gué ou le bac de Mirabeau, la route n'est plus qu'un chemin. À la sortie de Venelles, une route secon-

1. François-Xavier EMMANUELLI, *La Provence moderne 1481-1800*, Rennes, 1991, p. 107-109.

2. *Atlas historique Provence, Comtat-Venaissin...* (sous la direction d'Édouard BARATIER, Georges DUBY, Ernest HILDESHEIMER), 1969, planche 125 : les voies de communication au XVIII^e siècle.

3. *Atlas historique des routes de France* (sous la direction de Georges REVERDY), Paris, 1987, p. 148-149, Carte des Routes Royales.

daire s'amorce vers Pertuis et le Lubéron. Là encore, le franchissement de la Durance n'est possible que par un gué.

Le souci de l'Intendant est de greffer sur l'axe routier majeur Avignon-Antibes un itinéraire transversal Aix-Sisteron qui reliera, par Gap, la Provence au Dauphiné. Il incombe au tout récent Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de définir le tracé, de prévoir la largeur de la chaussée et les ponts à construire. Le financement des travaux et l'entretien sont à la charge des États de Provence qui imposent aux riverains des corvées peu appréciées.

En 1780, la route des Alpes est en cours de construction. La chaussée est engravée soit en cailloutis, soit en graviers de rivière, ce qui revient à suivre les propositions de Trésaguet, un ingénieur de la Généralité de Limoges. Parfois, dans la traversée de villes ou aux approches des gués, la chaussée est empierrée ou *caladée*. Un tableau du peintre Constantin représente, vers 1780, la montée d'Avignon aux portes d'Aix. La carte de Cassini nous donne une idée du réseau routier provençal et de sa hiérarchisation en routes de première, de deuxième ou de troisième classe :

- outre l'axe Avignon-Aix-Antibes, une autre route de première classe relie Marseille à Toulon; elle se raccorde à la grande route royale au Luc. La route Marseille-Aix-Sisteron s'articule autour des deux précédentes;

- plusieurs routes dites de deuxième ou de troisième classe (ce sont plutôt des chemins) se développent de la Basse-Provence vers la Haute-Provence. L'une d'elle prend naissance au pont de Bonpas à la limite du territoire pontifical, elle passe à Cavaillon, à Apt et s'arrête aux Granons sans atteindre ni Forcalquier, ni Manosque : elle est à l'état de lacune, selon la terminologie de l'époque;

- une grande partie de la circulation dans les Alpes du sud a lieu sur des chemins muletiers, voire des sentiers, ou le long de *drailles* (itinéraires de transhumance).

Un témoignage sur les conditions de la circulation est donnée par Arthur Young qui visite la Provence au cours de l'été 1789 et nous livre ses impressions dont voici quelques extraits⁴ :

« 1^{er} septembre - La Tour d'Aygues est à 20 milles au nord d'Aix, de l'autre côté de la Durance que nous passâmes en bac... »

4 septembre - Le pays, jusqu'à Marseille, est tout entier montagneux, mais très cultivé en vignes et en oliviers; il est cependant dénudé et sans intérêt. La plus grande partie de la route est laissée dans un état scandaleux pour une des plus grandes routes de France; par endroits, elle n'est pas assez large pour permettre à deux voitures de passer commodément de front... »

Et pourtant, elle a en théorie 8 mètres de large!

4. Arthur YOUNG, *Voyages en France 1787-1788-1789*, Paris, 1931. Tome I pages 413-417 in *Documents d'histoire de la Provence*, Toulouse, 1971, p. 244-247.

1810-1840 – La route Marseille-Sisteron a souffert, comme toutes les routes françaises, d'une manque d'entretien pendant la Révolution : la chaussée est trouée de profondes ornières, les bâtiments publics (gendarmeries, relais de poste...) ont besoin de réparations qui sont effectuées dès l'Empire, puis de façon plus systématique sous la Restauration et la Monarchie de Juillet.

– La création en 1811 d'un corps de cantonniers permet de recourir moins souvent à la pratique des corvées qui restent une obligation pour l'entretien des chemins vicinaux.

– La construction d'un pont est envisagée pour franchir le défilé de Mirabeau. Des études préalables ont lieu, mais les travaux ne commencent qu'avec la Monarchie de Juillet. Le bac est longtemps le seul moyen de franchissement de la Durance en dehors des périodes de crues. Il est encore adjugé par bail de fermage pour une période de neuf ans du 1^{er} janvier 1814 au 31 décembre 1822; puis à nouveau du 1^{er} janvier 1823 au 31 décembre 1831⁵. Un pont de pierre reposant sur un tablier de bois est construit sur le défilé de Mirabeau entre 1832 et 1835, date à laquelle il est ouvert à la circulation. Ce premier pont est emporté dès 1843 par une violente crue de la Durance, tout comme les ponts des Mées, de Manosque et de Pertuis construits quelques années auparavant. Un second pont, suspendu celui-là, sera mis en service en 1847. Il est concédé à péage pour dix-neuf ans⁶.

– Une nouvelle numérotation des routes intervient en 1824. Entre Marseille et Aix, la route royale est la n° 8; d'Aubagne à Aix, puis Manosque et Sisteron, elle porte le n° 96. L'itinéraire Grasse-Digne-Sisteron-Gap prend le n° 85; c'est l'actuelle route Napoléon qui, sous la Restauration, n'est qu'un étroit chemin muletier. La liaison Avignon-Apt-Forcalquier-La Brillanne est achevée sous le n° 100. Successivement royales, nationales, impériales, puis à nouveau nationales, ces routes ont encore la même numérotation.

– La loi Guizot de 1836 prévoit le rattachement des chemins vicinaux à la circulation générale. Elle sera peu appliquée dans les Alpes du Sud, faute de crédits suffisants et aussi des réticences du Génie militaire; la frontière avec le royaume sarde est proche.

– En 1840, la route Marseille-Sisteron est roulable sur toute sa longueur. Les lourds chariots de roulage et les diligences peuvent l'emprunter sans risque à condition d'utiliser des *renforts* (un doublement du nombre des chevaux) à deux endroits au moins : peu après le relais de Mirabeau entre le Brondon et Négréoux⁷ ainsi que sur la *rampe* de Saint-Donat (actuelles RD 801 et 951) qui contourne Château-Arnoux.

5. Maurice BILLO et Jean-Pierre GUIOL, « Le Pont de Mirabeau - Histoire du site et des ouvrages d'art ». Aix-en-Provence, 1989, p. 16.

6. *Les Bouches-du-Rhône. Encyclopédie départementale*, Tome IX, « Le mouvement économique et social », Marseille-Paris, 1921, p. 701.

7. Entretien avec M. Marien Montagne à Mirabeau le 19 mai 2000.

LA RAMPE DE SAINT-DONAT DANS LES ANNÉES 1780
d'après la carte de Cassini



Carte de Cassini - 2^e moitié du XVIII^e siècle.

1850-1860 – La route Marseille-Sisteron se développe sur environ 130 km. Elle est inscrite dans un maillage de routes principales et secondaires qu'elle irrigue et qui l'irriguent. La route n° 96 passe maintenant plus près de la Durance : un passage est ouvert à travers les collines de Saint-Eucher dans le secteur des Rochers Rouges⁸ ; la rampe de Saint-Donat est abandonnée, la route traverse désormais Château-Arnoux. Mais comme par le passé, la relation entre ces grandes voies et l'intérieur de la Haute-Provence restent tributaires d'un réseau de chemins muletiers. Cette situation est expliquée par Philippe Vigier dans un ouvrage devenu un classique⁹. Citons-le :

« Ces régions voient bien se terminer, de 1840 à 1848, un certain nombre de routes départementales ou nationales ; mais l'effet économique de ces percées ne peut encore se faire sentir, d'autant qu'elles ne sont complétées par aucun réseau de chemins vicinaux carrossables. En outre, il ne faut pas s'illusionner sur la valeur des voies nouvellement créées ; le sous-préfet nommé à Castellane, en 1848, par la République, raconte que, le jour de son arrivée dans la ville, il apprend avec surprise que la voie étroite et tortueuse, par laquelle il était passé en venant de Digne, était une route nationale » (la n° 85)...

Le même auteur avance plus loin une explication :

« le Génie militaire s'est opposé à l'élargissement des chemins situés entre la Durance et la frontière piémontaise afin d'empêcher qu'un ennemi possible puisse, par des voies secondaires bien entretenues, tourner les forteresses des Alpes : Briançon, Sisteron, Embrun... De ce fait, la circulation interne à l'est de la Durance se fait grâce à des sentiers muletiers par exemple de Digne à Barcelonnette par Seyneles-Alpes, ou de Digne à Castellane, la route n° 85, dite maintenant route Napoléon. Le réseau des chemins vicinaux ne sera ouvert à la circulation générale que sous la III^e République. »

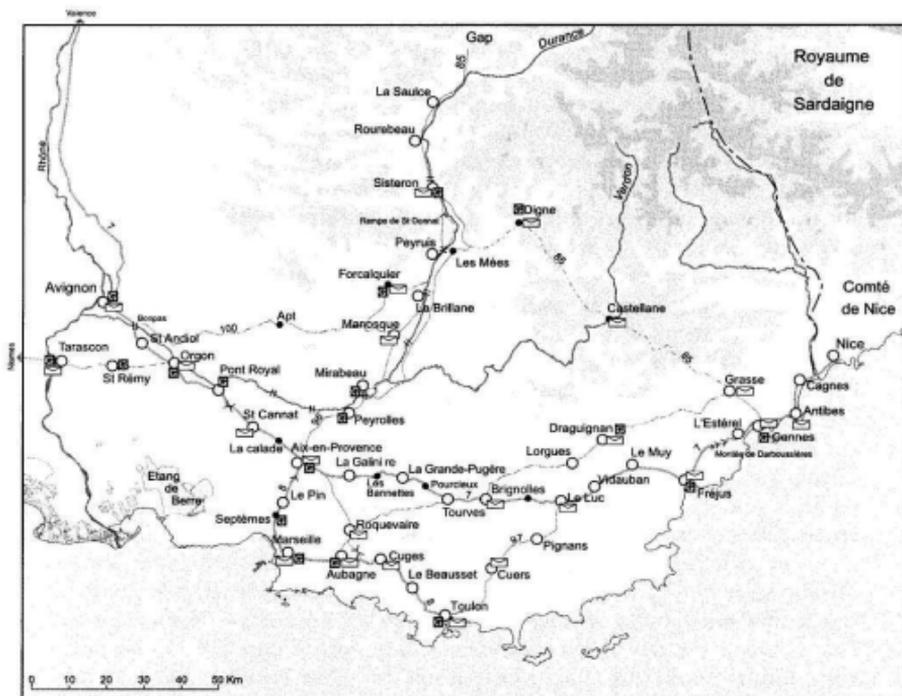
LA POSTE AUX CHEVAUX ET AUX LETTRES

Deux activités complémentaires se déroulent sur la route Marseille-Sisteron dite Route de Poste. La Poste aux Chevaux assure le transport des personnes, en priorité les agents de l'État. La Poste aux Lettres achemine le courrier public comme privé et transfère l'argent du Trésor.

8. Entretien avec M. Marien Montagne à Mirabeau le 19 mai 2000.

9. Philippe VIGIER, *La Seconde République dans la région alpine. Étude politique et sociale*. Paris, 1963, Tome I, p. 45.

LES ROUTES DE PROVENCE ENTRE 1820 ET 1840



V. Dumas sur les indications de B. Amouretti

Sources :

- A.D. Bouches-du-Rhône/Alpes de Haute-Provence/Var/Vaucluse Séries R ; S.
- *Atlas historique des routes de France* (Paris, 1987) : carte des routes royales en 1824, p.148, 149
- *Guide du voyageur en France*, 1842, 3^{ème} Édition

- Route royale de grande circulation : 1^{ère} classe
- Route royale de grande circulation : 2^{ème} et 3^{ème} classe
- - - - - Route ouverte entre Peyrus et Sisteron par Château-Amoux (1836)
- · · · · Route théorique : en réalité, chemin muletier
- ▣ Franchissement de la Durance par bac ou gué ; ensuite par pont à partir des années 1830
- Relais de poste aux chevaux
- Autre relais
- ✉ Poste aux Lettres
- ☒ Brigade de Gendarmerie
- - - - - Frontière France / Royaume de Sardaigne

La Poste aux Chevaux

À intervalles réguliers, en moyenne tous les quinze à seize kilomètres, soit toutes les quatre lieues, un relais est ouvert en bordure de la route. Il fonctionne sous l'autorité d'un Maître de Poste nommé par décret royal sous l'Ancien Régime, par arrêté préfectoral à partir du Consulat. L'accueil des voyageurs et des courriers officiels, l'acheminement des fonds de l'État sont prioritaires; ils doivent être assurés jour et nuit, ainsi que la fourniture d'un attelage. L'accueil des autres voyageurs n'est assuré qu'en second lieu.

Tous les relais de poste présentent des caractéristiques communes : un corps de logis construit en général sur deux niveaux. Le rez-de-chaussée abrite d'immenses écuries et remises auxquels les véhicules accèdent par une double entrée; l'étage est occupé par la cuisine, la salle commune avec la table d'hôte et les chambres. Parfois cuisine et salle commune se trouvent au rez-de-chaussée. Malgré les transformations ultérieures, ces bâtiments restent – quand ils existent encore – facilement identifiables. En voici quelques exemples au fil de la route :

– l'ancien relais du Pin à mi-chemin entre Marseille et Aix, maison privée, est toujours visible en bordure de la RN 8;

– à Aix, en bordure de la traverse du Bras d'Or, l'ancienne route d'Avignon, et à proximité du cours Sextius, le client d'une jardinerie était invité, il y a quelques années encore, à garer sa voiture dans une ancienne écurie, élément sans doute de l'ancien relais;

– au croisement de la route de Pertuis à Manosque, à 1,5 km du défilé de Mirabeau, se trouve l'ancien relais de Mirabeau, dénommé encore sur les cartes actuelles *Le Grand Logis*. Le bâtiment est maintenant légèrement à l'écart de la route. Sur la façade au-dessus de la porte d'entrée, on lit encore l'inscription qui accompagne un cadran solaire¹⁰ : *Post Tenebras Lux*;

– sur la route des Alpes, innombrables sont les traces d'anciens relais-auberges parfois restés des hôtels. Ainsi en est-il à la Brillanne après Manosque ainsi qu'à Rourebeau entre Sisteron et la Saulce.

Tout relais de poste doit nécessairement employer des postillons, des garçons d'écurie pour les soins à apporter aux chevaux; des domestiques pour préparer les repas, les servir ou veiller à l'entretien des chambres. À proximité immédiate, un ou des forgerons, des maréchaux-ferrants, un bourrelier, un ou des maquignons, artisans tous indispensables au bon fonctionnement du relais. Parfois un hameau naît en bordure de la route pour abriter ces activités : c'est le cas à Venelles-le-Bas à quelques kilomètres au nord d'Aix.

Des guides, régulièrement mis à jour, indiquent aux utilisateurs l'existence de ces relais, la distance qui les sépare les uns des autres, les curiosités à voir dans les localités traversées. Ce sont les précurseurs de nos Guides Bleus ou Verts.

10. Entretien avec M. Marien Montagne à Mirabeau le 19 mai 2000.

– Entre 1760 et 1790 paraît annuellement *L'Indicateur Fidèle ou l'Ami des Voyageurs* des ingénieurs-géographes Michel et Desnos; en 1774 est publié en deux volumes un *Guide royal ou Dictionnaire topographique des grandes routes de Paris aux bourgs, villes et abbayes* de Louis Denis. Une carte hors texte, placée en fin du Tome II, donne le plan du réseau routier du royaume à la fin du règne de Louis XV. Il indique l'existence de routes de poste en Basse-Provence et leur absence en Haute-Provence.

– En 1842 est édité pour la troisième fois un *Guide pittoresque, portatif et complet du voyageur en France*. L'auteur est Girault de Saint-Fargeau.

La lecture de ces guides, la consultation des annuaires départementaux ou de quelques recensements quinquennaux dans les Archives départementales permettent de retrouver les noms et prénoms des maîtres de poste ou des artisans présents sur cette route. La continuité est souvent la règle. Parfois le même maître de poste assure le service de deux relais. Entre 1826 et 1836 au moins, les relais du Pin et du cours Sextius à Aix sont placés sous la responsabilité d'un dénommé Lauzier. Parfois, c'est le cas à Peyrolles sous la Restauration, un gérant – Belier en l'occurrence – s'occupe du relais, propriété du marquis d'Arlatan de Lauris. Avant la Révolution, le relais de Mirabeau appartenait aux marquis du même nom. Confisqué comme bien national en 1791, il est racheté en 1799 par un citoyen suisse, Charles-Ferdinand Morel, et la famille Morel en garde la propriété jusqu'en 1879.

Parallèlement aux relais officiels, existent sur les routes des relais privés qui fournissent gîte et couvert, dans des conditions confortables, à des voyageurs pressés et fortunés; ou des auberges dans les villes. À Aix, sous la Restauration, l'auberge Bourdier sur le cours Sextius, et à proximité celle de la Croix de Malte peuvent accueillir des voyageurs même à des heures tardives, car elles se trouvent hors les murs. Sous la Monarchie de Juillet, le *Guide du Voyageur*¹¹ recommande, pour Aix, une étape de préférence dans les murs, par exemple à l'hôtel des Princes ou de Coste (maintenant Nègre-Coste) sur le cours, ou encore de la Mule Noire dans la rue du même nom.

La Poste aux Lettres

Les *Guides du Voyageur* signalent également sur les routes l'existence de bureaux de la Poste aux Lettres qui assurent l'acheminement du courrier des administrations de l'État ainsi que des fonds publics. En outre, ils contrôlent le courrier privé dans la tradition des cabinets noirs de l'Ancien Régime. Ces bureaux sont installés à intervalles réguliers le long de la route de Marseille à Sisteron, ils sont moins nombreux que les relais de la Poste aux Chevaux. On les trouve à Marseille, à Aix, à Manosque, à Sisteron.

11. GIRAULT DE SAINT-FARDEAU, *Guide pittoresque, portatif et complet du Voyageur en France*, Paris, 1842, p. 378.

Comme les Maîtres de Poste, les Directeurs de la Poste aux Lettres sont eux aussi des agents de l'État. Les uns et les autres dépendent, en vertu d'une Ordonnance Royale de mai 1817, de l'administration des Postes. Mais contrairement aux Maîtres de Poste aux Chevaux, les Directeurs de la Poste aux Lettres restent moins longtemps en fonction, comme l'indiquent les *Annuaire départementaux*. À Manosque par exemple, trois Directeurs au moins se succèdent entre 1836 et 1856.

Poste aux Chevaux et Poste aux Lettres (1780-1840)
de Marseille à Gap par Sisteron

Implantation	Relais existant	Relais existant	Bureau de Poste en 1840 ²	Distance entre deux relais	
	en 1780 ¹	en 1840 ²		en myriamètres	en km ¹
Marseille ⁴	Oui	Oui	Oui	1,5	15
Le Pin	Oui	Oui		1,4	14
Aix-en-Provence ³	Oui	Oui	Oui	2,1	21
Peyrolles	Oui	Oui		1,1	11
Mirabeau	Oui	Oui			
Manosque	?	Oui	Oui	2,0	20
La Brillanne	?	Oui		1,5	15
Peyruis	?	Oui		1,2	12
Sisteron	?	Oui	Oui	2,3	23
Rourebeau	?	Oui		1,4	14
La Saulce	?	Oui		1,6	16
Gap	Oui	Oui	Oui	1,7	17
Total				17,9	179

Un myriamètre représente 2 lieues et demi, soit environ 10 km.

1. *Atlas historique Provence...*, 1969, planche 123.

2. *Annuaire départementaux Bouches-du-Rhône ; Basses-Alpes ; Hautes-Alpes ; Vaucluse Guide du Voyageur en France*. Paris, 1842, p. 335-337 ; 374-378 ; 476.

3. Les relais de poste sont distants en moyenne de 15 km.

4. En 1820, le relais a son siège au n° 8 de la rue ancien poids de la Farine ; en 1840 il a été transféré au n° 29 de la rue Thubaneau. Dans les deux cas, le relais est situé à l'intersection du cours Saint-Louis (maintenant cours Belsunce) et de la Canebière).

5. En 1780, le relais est situé place des Augustins ; en 1840 il se trouve cours Sextius, hors les murs.

CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET MAINTIEN DE L'ORDRE PUBLIC

Les Brigades de Gendarmeries

Traditionnellement en France, la gendarmerie assure la police de la circulation et le contrôle des campagnes. De façon constante, les gendarmes sont logés dans des bâtiments privés loués par leurs propriétaires aux Domaines; l'entretien des locaux est souvent l'objet de contentieux. Huit postes de gendarmeries au moins jalonnent la route de Marseille à Sisteron sous la Restauration et la Monarchie de Juillet. À Marseille, le casernement compte une douzaine de gendarmes, dont six à pied et six à cheval; à Aix, on dénombre six gendarmes à pied et douze à cheval. Le long de la route à Septèmes, Peyrolles, Mirabeau, Manosque, La Brillanne, Sisteron, l'effectif est uniformément constitué de six gendarmes à cheval.

Un rapport du Commandant de gendarmerie des Bouches-du-Rhône (un Chef d'Escadron), établi le 27 novembre 1822¹² et adressé à M. le Comte de Villeneuve, Préfet des Bouches-du-Rhône, parle du sous-effectif de la gendarmerie et précise : « Ces brigades à cheval sont presque toutes placées sur de grandes routes, sept seulement sur des routes secondaires... Deux brigades à cheval et une à pied sont réunies à Aix où siège la Cour Royale et où viennent aboutir trois grandes routes et plusieurs de deuxième classe. Le service y est très pénible. »

Gendarmes et Maîtres de Poste aux Chevaux sont amenés à collaborer, les premiers pour savoir qui fait étape dans le relais et prendre note des identités des voyageurs qui doivent être en mesure de présenter à toute réquisition leur passeport intérieur, les seconds pour rapporter ce qui s'est dit autour de la table d'hôtes. Pendant que le corps prend plaisir à manger, l'esprit se relâche et fournit à l'auditeur attentif une ample moisson d'informations. La proximité du relais et de la gendarmerie facilite le contrôle. Ainsi, à 1,5 km du défilé de Mirabeau – seul passage de la Durance à des dizaines de kilomètres à la ronde – et à quelque deux cents mètres de distance l'un de l'autre, les deux voisinent. Il est facile d'imaginer les allées et venues des gendarmes entre leur casernement et le relais.

À pied, à cheval, en voitures publiques ou particulières, en chariots de roulage, ils sont nombreux à fréquenter cette route des Alpes. Le mouvement est incessant toute l'année. Les uns et les autres ne se déplacent pas à la même vitesse. C'est pourquoi en principe les grandes routes de première et deuxième classes sont divisées en trois parties¹³ :

– une chaussée pavée ou au minimum empierrée occupe le milieu de la route, elle est réservée aux cavaliers et aux véhicules prioritaires;

12. AD BdR, série R, Gendarmerie et Casernements, AN XI-1921, 5 R.

13. Guy ARBELLOT, « La grande mutation des routes de France au XVIII^e siècle », *Annales ESC*, 1973, p. 768.

– deux *bermes*, c'est-à-dire deux chemins de terre, flanquent la chaussée de part et d'autre : elles sont utilisées par les piétons et les véhicules plus lents. Des fossés d'arbres (peupliers sur la grande route, mûriers sur les autres) délimitent la route.

La circulation générale tient compte de cette organisation de l'espace. Évoquons brièvement les différents flux de circulation :

– Les piétons sont les plus nombreux. Ils viennent d'abord des localités riveraines de la route et se déplacent, parfois accompagnés d'un animal de trait qui tracte une charrette ou d'un mulet bâté, pour les travaux des champs ou pour aller vendre leurs productions au marché ou à la foire la plus proche. Ils croisent les travailleurs saisonniers, les *gavots* qui descendent de la Haute Provence pour se placer en Basse Provence ou qui retournent chez eux. Ils ont moins l'occasion de rencontrer les membres des sociétés secrètes, les *carbonari* italiens ou les charbonniers français, qui évitent la grande route à cause des passages fréquents des gendarmes à cheval.

– Les cavaliers, quand leurs activités sont avouables et leurs passeports en règle, empruntent indifféremment la grande route ou des chemins secondaires. Roland Maynier, fils d'un apothicaire aptésien et maquignon d'occasion, évoqué par le romancier Pierre Moustiers dans *Le cœur du voyage* traverse la route pour aller sous le Directoire d'Apt à une foire aux mulets à Seyne-les-Alpes, il ne l'emprunte pas. Angelo Pardi, *le Hussard sur le toit*, utilise son passeport pour aller d'Aix à Briançon, mais l'épidémie de choléra morbus de 1835 l'incite à prendre des chemins de traverse.

– Les voyageurs qui empruntent diligences ou malles-poste, ceux qui possèdent ou qui louent une berline, ont droit à la chaussée centrale. S'ils ont

Diligences de Marseille à Lyon,
SANS CHANGER DE VOITURE,
 Par Aix, Sisteron, la Croix-Haute et Grenoble.



VOITURES A 6 ROUES

DÉPART DE MARSEILLE,
 tous les jours, à 6 heures du matin,
 7, rue Canabère.

DÉPART DE LYON,
 à 6 heures du soir,
 place des Terreaux,
 et rue Ste.-Marie.

Typ. noirs Feissat aîné et Demanchy.

l'occasion de rencontrer d'autres voyageurs à l'auberge ou au relais de poste, ils croisent les piétons mais sans les voir. Ils sont sur une autre route qu'eux, ils ne vont pas à la même vitesse. Au passage, rappelons que la vitesse moyenne d'une voiture augmente sensiblement dans la première moitié du XIX^e siècle : elle passe, pour la berline de 6 à 8 km/h ; et pour la diligence de 3,4 km/h en 1814 à 6,5 en 1830 et à 9 en 1848. La suspension des véhicules a été heureusement fort améliorée. En 1825 la liaison Marseille-Gap est assurée par l'entreprise Aubert fils en vingt-quatre heures et 15 F pour Sisteron ; trente heures et 21 F pour Gap¹⁴.

– Les chariots de roulage restent des moyens de déplacement lents et peu utilisés dans les Alpes du sud avant 1840. L'assise de la route des Alpes est encore fragile, le pont de Mirabeau à peine mis en service est emporté par une crue de la Durance, et des lacunes subsistent entre Peyruis et Château-Arnoux.

L'accroissement de la circulation a pour corollaire une augmentation du nombre des accidents de la route. Les ex-votos, nombreux en Provence (à Notre-Dame des Anges dans les Maures, à Notre-Dame des Lumières à Goult) apportent un témoignage précieux : « L'ex-voto nous rend familier le personnage du charretier ou du roulier avec sa longue blouse bleue, son chapeau de feutre aux larges bords et son fouet... Il est souvent lui-même la victime d'un démarrage trop brutal du cheval ou d'une pente trop raide... Plus exceptionnels et réservés pour gravir de fortes pentes, sont les attelages à quatre chevaux en ligne. Le charretier n'est pas toujours la victime. »¹⁵

On le constate, cette route de Marseille à Sisteron dite route des Alpes a été longtemps en chantier. Elle n'est vraiment roulable qu'à partir de 1840. De ce fait, les anciens chemins restent fréquemment utilisés. Un exemple : la diffusion de la Grande Peur survenue au cours de l'été 1789¹⁶ s'est faite de la Basse vers la Haute-Provence en suivant l'itinéraire Aix-Pertuis-Forcalquier-Sisteron. Par contre le cheminement du choléra en 1835¹⁷ suit la Route Royale n° 96 d'Aix à Manosque ; il se développe ensuite vers Digne par les vallées de l'Asse et de la Bléone. La route nouvelle est alors plus fréquentée pour le bien, et en l'occurrence pour le malheur des riverains. Les républicains qui s'insurgent contre le Coup d'État du Prince-Président en décembre 1851¹⁸, phénomène massif dans les Basses-Alpes, utilisent toutes les routes et beaucoup de chemins muletiers. Ils évitent de prendre la nouvelle route des Alpes, craignant à juste raison les mouvements des troupes

14. *L'Indicateur Marseillais*, 1825, p. 88-89.

15. Bernard COUSIN, *Le miracle et le quotidien. Les ex-voto provençaux images d'une société*. Aix-en-Provence, 1983, p. 127.

16. François-Xavier EMMANUELLI et Martine LAPIED, *La Provence moderne 1481-1800. Le temps de la Révolution*, op. cit. p. 416.

17. Bernard AMOURETTI, « Provence. Un été de choléra ». *Alpes Magazine* n° 35, mai-juin 1995, p. 38-44.

18. Philippe VIGIER, op. cit., Tome II, p. 310-312.

envoyées pour les réduire. Cette route est un maillon dans la circulation générale, elle n'est pas encore l'axe de la circulation qu'elle est devenue au XX^e siècle jusqu'à l'ouverture de l'autoroute.

Bernard AMOURETTI