

## SUR LES TRACES DES COLPORTEURS-DROGUISTES DE LA MONTAGNE DE LURE

J'ai découvert les colporteurs-marchands-droguistes lors de mon installation à Saint-Etienne-les-Orgues voici bientôt dix ans, dans une maison ayant appartenu à l'un des leurs et j'ai cherché leurs traces dans les archives municipales et les archives départementales. On les trouve mentionnés dans les registres de l'état civil dès les années 1700 mais le colportage existait bien avant cette date. A l'origine est la richesse en plantes aromatiques et médicinales de la montagne de Lure que de tout temps, les habitants des villages situés sur le flanc sud allaient cueillir pour soulager leurs maux. Ils ont très tôt eu l'idée d'exploiter cette richesse, en allant vendre ailleurs les produits de leur récolte. Il s'agit donc d'un type de colportage bien particulier, fondé sur une seule catégorie de marchandises, les drogues, c'est à dire les remèdes, auxquelles se sont joints par la suite les épices.

Je parlerai d'abord des hommes, des marchandises qu'ils transportent, de la façon dont ils voyagent. Puis j'aborderai la description des itinéraires empruntés, ce qui m'amènera à envisager l'état des routes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Enfin j'évoquerai les difficultés qu'ils rencontrent, difficultés d'ordre matériel d'abord, d'ordre administratif aussi à partir de la Révolution.

### LES HOMMES

Il nous faut imaginer les hommes de ces villages, qui effectuent la cueillette et la préparation des plantes, aidés en cela par les autres membres

de la famille. Les maisons comportent des séchoirs que l'on peut voir encore aujourd'hui. On prépare des tisanes, des pommades, des baumes, des confécions diverses dont la plus célèbre est la thériaque. C'est une composition très ancienne, faite de diverses drogues choisies, qu'on réduit en opiate ou électuaire avec du miel. Elle peut comporter jusqu'à une centaine d'éléments et l'un des plus importants est la chair de vipère. Son nom signifie d'ailleurs « bête venimeuse ». On la conserve dans des pots spéciaux, en fer blanc et surtout en faïence, tels qu'on en voit encore dans les officines des pharmaciens. Elle ne sera rayée du Codex qu'en 1908. Dans l'Antiquité on la considérait comme « le plus sublime des médicaments composés et le meilleur d'entre eux par la multiplicité de ses propriétés ».

Arrive le moment du départ, ou plutôt des départs. En effet, je crois pouvoir dire qu'il y avait deux départs dans l'année, l'un à l'automne vers octobre ou novembre, l'autre à partir de mai ou juin, et cela en me fondant sur les absences notées à l'état civil lors de la naissance d'un enfant, ou d'une réunion du conseil de la communauté. Il semble qu'aux premiers temps les colporteurs se soient déplacés à pied, portant leur balle sur le dos. Mais pour la période qui nous intéresse, fin XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle, ils avaient généralement une « bourrique », c'est à dire un âne, plus tard un mulet, et pour les plus favorisés un cheval à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les balles de marchandises sont alors placées dans des paniers d'osier, fixés au bât. Le mulet peut porter de lourdes charges et marcher dans de mauvais chemins.

Comment peut-on essayer de se représenter ces colporteurs ? Grâce aux contrats d'apprentissage qui décrivent l'habillement nécessaire : un habit de cadis, ou un manteau de drap rouge, des souliers et des guêtres que le patron s'engage à remplacer tous les ans pour son apprenti. Nous avons aussi des renseignements sur l'équipement : un contrat de 1768 parle d'un mulet poil rouge pâle, taille bidet, harnaché de son bât, cordages, bridons et licol, une paire de panières de droguistes, et des marchandises en drogues assorties, le tout valant mille livres<sup>1</sup>. Un autre contrat de 1782 décrit un cheval poil chatain clair harnaché de son bât, cordages, licol et brides pour deux cents francs<sup>2</sup>. Outre les drogues, on trouve dans les paniers des balances avec leur coupe de laiton et leur chaîne de fer, des poids en laiton : marc (= un quart de livre), once (= 1/12 de livre), le tout dans un sac, des pots en fer blanc de trois à quatre livres pour les compositions.

#### LES ITINÉRAIRES

Les contrats d'apprentissage permettent aussi de connaître les itinéraires empruntés par les colporteurs-droguistes. Ils se déplacent suivant des routes

1. AD Alpes-de-Haute-Provence, 2 E 4967.

2. *Ibid.* 2 E 4964.

bien définies, qu'ils s'engagent à enseigner à leurs apprentis et que les fils apprennent de leurs pères. Ces routes sont jalonnées par des « boutiques », au sens de magasin, d'entrepôt, et se trouvent le plus souvent dans des auberges.

J'ai étudié les itinéraires au départ du canton de Saint-Etienne-les-Orgues, en Provence en direction de Marseille, Beaucaire, Grasse et Nice, et au-delà vers Grenoble ou l'Auvergne<sup>3</sup>.

Pour se rendre à Marseille, il faut franchir la Durance. Il n'existe pas de pont, le trafic se fait au moyen de bacs. L'un est situé à Mirabeau, l'autre à La Brillanne où existe un péage. Le 26 mars 1792, nous trouvons l'adjudication du droit de bac sur la Durance, à La Brillanne. Elle est établie pour six ans, et comporte « un bateau en bon état garni de cordages et des ustensiles nécessaires à l'exploitation ». Elle sera faite au plus offrant et dernier enchérisseur, feux allumés, mais le devis ne mentionne pas le montant de la mise à prix. Le pont sur la Durance, reliant La Brillanne à Oraison, en pierre à sept arches, sera construit environ un siècle plus tard et inauguré le 19 mars 1888. Pour se rendre à La Brillanne depuis la montagne de Lure, on passe par Forcalquier : en février 1656, les consuls de Forcalquier présentent une requête pour faire réparer le chemin allant à Niozelles (sur le chemin de La Brillanne) qui pour n'être pas de grand prix n'en est pas moins « nécessaire pour la commodité du commerce de toute la région ». Autre exemple : le 22 décembre 1739, un devis est dressé pour réparer le chemin de Forcalquier à Sisteron via Fontienne, Saint-Etienne, Cruis, Mallefougasse, etc. Les travaux estimés à 15 100 livres, consistent à creuser des fossés de chaque côté du chemin, ménager des « ruisseaux traversiers » pour l'écoulement des eaux, adoucir les montées, créer des marches pavées aux montées et aux descentes et élargir à trois cannes partout où c'est possible.

En 1770, est réalisée une étude pour un projet de digue le long de la Durance sur les terroirs de Lurs et de La Brillanne. Une délégation venue d'Aix se rend sur place pour rencontrer les responsables des communautés locales : l'évêque de Sisteron, seigneur de Lurs, les seigneurs, les consuls, et pour examiner avec eux les terrains. Il s'avère que la digue risque de léser les communautés de la rive opposée, Oraison et Les Mées, parce qu'en temps de crue, elle renverrait l'eau de la rivière sur leurs terres, causant des glissements de terrains et des dégâts aux cultures. Il est donc décidé de différer la construction de la digue jusqu'à ce que les communautés riveraines trouvent un accord.

Beaucaire est un lieu d'échanges important, en particulier lors de la grande foire de la Madeleine qui commence le 22 juillet, jour de la fête de sainte Marie-Madeleine et dure au moins quatre jours. Les colporteurs-droguistes de Haute-Provence s'y rendent par voie de terre, la Durance n'étant

3. *Ibid.* C 50 et 51.

guère navigable. Ils suivent l'antique voie Domitienne qui rejoint à Tarascon la voie Aurélienne. On a décrit l'arrivée pittoresque des marchands avec leurs mulets chargés de paniers garnis de grelots et de pompons aux couleurs vives. Il s'agit alors pour les marchandises de franchir le Rhône. Les transbordements s'effectuent sur des barques, puis à partir de 1674, sur un pont de bateaux qui relie les deux rives du fleuve.

D'Aix à Sisteron, il existe une route de première classe, qui passe par le bac de Mirabeau. Nous avons un devis du 5 août 1777 concernant les travaux à effectuer à partir de Mirabeau. Il s'agit, sur cette grande route du Dauphiné, de faire en sorte que « le chemin soit sans ornières ni cahots en toutes saisons. On devra entretenir les fossés et détourner les eaux pluviales de la surface du chemin par des cordons transversaux en pavés, réparer ou construire les murs de soutènement et pratiquer des ouvertures aux parapets de part et d'autre ». Un nouveau règlement des ponts et chemins de Provence avait paru le 28 juin 1772 : il stipule entre autres que deux inspections doivent être effectuées dans l'année, l'une fin avril-début mai, l'autre fin octobre-courant novembre.

La même année, en novembre, il est prévu de construire la partie du chemin à la sortie de Peipin, sur la grande route d'Aix à Sisteron. Le chemin commence devant l'entrée du grand cabaret de Peipin et longe le mur de clôture du château du seigneur. Il aura quatre cannes de large (une canne = env. deux mètres), sera bombé en son milieu pour permettre l'écoulement des eaux. On construira un ponceau (= petit pont) sur le torrent avec une voûte en plein cintre d'une canne de diamètre et un parapet de deux pans de haut. Le chemin se compose de deux parties : l'une qui va de la sortie de Peipin au Logis des Bons Enfants où se trouve le péage, l'autre depuis les Bons Enfants jusqu'au pont du Jabron. Le devis est très précis : le chemin sera élargi à trois cannes, « engravé » aux endroits bourbeux avec des « butteroues » de trois en trois cannes. Des murs de soutènement seront construits partout où cela sera nécessaire. On aménagera des ruisseaux traversiers avec des pavés forts plats de douze pans de large, partout où il y aura des « martelières » (trous garnis de vannes pour permettre le passage des eaux) pour les arrosages qui traversent le chemin. Les réparations s'élèvent à la somme de 1200 livres. Déjà en 1740, un devis avait été fait pour réparer ce même chemin, en présence du marquis de Bargème, premier consul d'Aix, procureur du Pays. Or il existe de grosses difficultés, la communauté de Peipin se heurtant à l'opposition de la dame abbesse de l'abbaye de Sainte-Claire de Sisteron qui possède à cette date le péage de Peipin et par conséquent doit entretenir le chemin qui est en très mauvais état. L'abbesse n'a rien fait depuis que le devis est établi, si ce n'est de faire jeter des pierres dans le chemin, ce qui est peut-être utile en été, mais qui rend le passage encore plus impraticable en hiver : les charrettes et les mulets sont alors obligés de passer dans les terres ensemencées, causant ainsi de grands dommages. Or le trafic sur ce grand chemin est

très important : il y passe journallement des chevaux et des mulets transportant bombes, canons et autres munitions de guerre pour les armées du roi (guerre de Succession d'Autriche), ou le sel destiné au bureau de Sisteron. Les consuls de Peipin écrivent aux procureurs du Pays en 1752 : « Nous prenons la liberté de vous représenter que les chemins sont impraticables à présent pour les charrettes et les chaises, il y en a qui ont versé et pensé perdre leurs mulets et que si les pluies continuent, le commerce sera interrompu... Nous osons encore vous représenter que quand Madame l'Infante d'Espagne passa les chemins furent raccommodés si précipitamment que les pluies qui sont survenues les ont mis dans un plus mauvais état qu'ils étaient auparavant. Nous vous supplions d'ordonner qu'un tableau soit fait pour que chacun voie ce qu'il doit payer suivant le tarif, n'étant pas juste que le péager fasse payer suivant sa volonté, ce qui cause des batteries dans le village... »

Quelques années plus tard, après le décès des dames de l'abbaye de Sainte-Claire, le roi accorde le péage aux dames religieuses de la Visitation de Sisteron. Mais le problème reste entier. Cependant, en 1754, un arrêt du conseil est apposé sur une pancarte indiquant les tarifs de péage de chaque marchandise. L'économiste régisseur de l'abbaye supprimée de Sainte-Claire écrit aux procureurs en juin 1754 pour leur signaler que le seigneur de Peipin se charge de faire accepter par la communauté la nécessité d'exécuter les travaux, mais il ajoute : « Je ne suis point surpris du désintéressement de M. de Peipin qu'il sacrifie volontiers ses intérêts pour l'avantage du bien public, mais je ne croyais pas qu'il pût trouver tant de facilité dans les particuliers qui y sont intéressés... ». On peut ne pas être de son avis.

Le grand chemin d'Aix à Sisteron passe dans la combe de Saint-Donat : des travaux y sont effectués de 1769 à 1772. L'entrepreneur touche la somme de 7679 livres. C'est le même qui, en 1762, avait effectué des travaux pour réparer un éboulement occasionné par les orages sur le chemin de Sisteron à Digne dans le terroir de L'Escale. Le rôle de la dépense permet de constater que du 12 au 22 novembre 1762, excepté le dimanche, il a employé 26 payans pour 30 sols par jour, 26 filles pour 5 sols, 16 enfants (= garçons) pour 8 sols, 4 maçons pour 1 livre 5 sols. Et il a utilisé 22 quintaux de chaux à 9 sols 6 deniers.

Le grand chemin de Nice à Lyon via Sisteron. Des réparations sont envisagées le 24 février 1656 au cours de l'assemblée générale des communautés du Pays de Provence tenue à Lambesc... « A un quart de lieue de la ville de Sisteron au bord de la rivière de Durance, le grand chemin qui va de Nice, Grasse, Toulon et Hyères à Lyon est si fort ruiné et en si mauvais état qu'il arrive très souvent que les mulets "se précipitent", et comme c'est un grand chemin fréquenté presque par tous ceux de la province, la communauté demande qu'il soit réparé ». La décision est prise d'établir une estimation du prix qui sera donnée à la prochaine assemblée. On note aussi que le pont « tirant vers » Salignac et Volonne est en très mauvais état. Il est telle-

ment glissant qu'on peut craindre qu'au moindre accident gens et bêtes tombent dans la Durance. Il faut donc refaire des murailles de pierre sèche de cinq pans d'épaisseur.

Une nouvelle requête est présentée quelques années plus tard pour « ce grand chemin par où on va de la ville de Sisteron à Toulon, Grasse et Nice le long de la rivière Durance. Les réparations faites quelques années auparavant ont été ruinées et le chemin est rendu si mauvais que les personnes et les bestiaux ne peuvent y passer sans danger ». Il est donc urgent de dresser un nouveau tableau des travaux à effectuer. En 1693, toujours pour cette route, les procureurs du pays font effectuer une visite le long de la Durance pour examiner si l'on pourrait trouver un endroit commode pour traverser la rivière en bateau afin d'éviter les plus mauvais passages du chemin. Il existe effectivement un endroit nommé « l'endroit du bateau vieux » où fonctionnait le bateau de Château-Arnoux.

Enfin en 1747, de nouvelles réparations s'avèrent nécessaires pour le pont sur la Durance. Un devis très détaillé est établi, avec croquis, et les procureurs du Pays donnent leur accord.

Le chemin de la Croix-Haute. Un mémoire de mars 1766 fournit des éléments importants, non seulement sur l'entretien du chemin de Sisteron à Grenoble mais sur les conditions de déplacement des marchands. La plus grande partie de cette route est située sur le territoire du Dauphiné et des instructions sont données de Paris aux procureurs des deux provinces, demandant aux ingénieurs de se concerter pour travailler ensemble au tracé de la route. Nous constatons ici combien, déjà à cette époque, il était difficile de se mettre d'accord sur le tracé : comme aujourd'hui, la question était : passera-t-on ou non par Gap ? M. de Peyrolle, consul d'Aix et procureur du pays, se rend sur les lieux « pour examiner la route la plus convenable, ou par le Poët ou par le chemin qui va à la Croix-Haute ». Il observe que la première « sera très commode pour le roulage après la construction du chemin » comparée à l'autre « où le roulage sera plus difficile à établir à cause des montées et des descentes, ce qui nous a été certifié par les gens du pays et par divers muletiers » Il en déduit qu'il « sera plus avantageux au commerce et aux voyageurs d'établir la route par Le Poët ». Néanmoins, il reconnaît que la route de la Croix-Haute qui va directement à Grenoble en passant par Aspres, Lalley, Le Monestier-de-Clermont et autres lieux, est plus courte de deux lieues que l'autre et qu'un grand nombre de muletiers préfèrent pour cela cette première route « quoique le chemin soit plus difficile, étant bien aise d'abrèger le trajet de ces deux lieues ». En outre, « ils trouvent l'avoine et le fourrage à un plus bas prix dans les quatre jours qu'ils emploient de Sisteron à Grenoble », il convient donc de réparer aussi cette route.

Le mémoire de mars 1766 ne disait pas autre chose : « Tous les muletiers qui font porter à des mulets leurs marchandises pour Grenoble, Lyon et Genève ne connaissent que le chemin de La Croix-Haute pour deux raisons.

La première parce qu'elle est plus courte de cinq heures que celle qui passe par Gap, Corps et La Mûre, la seconde c'est que les fourrages et tout le reste est plus cher de près de moitié par la route de Gap. Ils comptent tous que c'est une différence de quatre livres par mulet, ce qui est important pour le commerce. Le foin sur la route de la Croix-Haute est de quinze à vingt sols le quintal, les autres denrées à proportion; sur la route de Gap, il coûte de 2 livres 10 à 3 livres le quintal, le reste des denrées à proportion. La Provence toujours attentive au bien général du commerce vient d'obtenir de M. de Trudaine que l'on répare le plus mauvais passage situé près de Serres. »

Le mémoire ajoute une autre raison : si l'on ne répare pas la portion de route de Sisteron à la Croix-Haute, on fait un tort considérable à tous les seigneurs habitant sur les terres où passe ce chemin (suit une longue énumération), qui perdraient la moitié de leurs revenus (péages, ventes de fourrage, etc.). Et le rapport conclut que ce ne doit pas être une grosse dépense puisque la portion de route située en Provence n'est que de trois-quarts de lieue au départ de Sisteron.

Autre argument, en juin 1766 : l'inspecteur des Ponts et Chaussées de Grenoble écrit qu'il a fait ouvrir la route sur la largeur de six cannes y compris les fossés, depuis Grenoble jusqu'aux limites de la Provence et qu'il ne reste effectivement que 3/4 de lieue à faire. Il ajoute : « Les muletiers de la Haute-Provence que j'ai vus donnent mille bénédictions à cet établissement ». Et il conclut sur un détail qui peut sembler plaisant : « Vous voudrez bien ne pas trouver mauvais et m'excuser d'avoir fait couper un arbre sur le territoire de Provence, la méprise ayant été faite par la faute de mauvais indicateurs qui m'ont dit que cet arbre était en Dauphiné ».

#### LES DIFFICULTÉS

Si je me suis étendue longuement sur l'état des chemins et les problèmes que posait la nécessité de les réparer en permanence, c'est pour mieux faire comprendre les difficultés rencontrées par les colporteurs, les marchands, et en général par tous ceux qui se déplaçaient à l'époque. J'ai déjà évoqué le comportement des mulets ou des chevaux : ainsi j'ai retrouvé la note remise en août 1751 à la viguerie de Forcalquier par un maréchal à forge de Lurs qui avait dû prodiguer des soins à un cheval victime de ce genre d'accident : « pour avoir pansé le cheval qui s'est précipité du chemin dans les terres inférieures par le défaut de l'état du chemin... pour les drogues et pour mes soins et peines = 8 livres ».

D'autres dangers proviennent du mauvais temps et des intempéries alors que le climat était plus rigoureux et que l'hiver durait plus longtemps qu'aujourd'hui. Cela était sans doute vrai pour la traversée des montagnes désertes de Haute-Provence ou du Dauphiné. Je n'en ai pas trouvé d'exemple. En revanche, ils sont nombreux pour l'Auvergne aux XVII<sup>e</sup> et

XVIII<sup>e</sup> siècles. En avril 1764, c'est le cas de ce droguiste-colporteur de Saint-Etienne-les-Orgues, trouvé « presque noyé dans un ruisseau en crue sur la route de Rodez, découvert par des personnes du village voisin et transporté au village sur une charrette, qui meurt en chemin et sera enseveli dans le cimetière du lieu ». C'est aussi le cas d'un autre droguiste qui meurt en 1783 dans l'auberge où il s'est réfugié pour échapper à la tempête de neige qui l'a surpris. La tourmente fond ainsi sur les voyageurs et les empêche de suivre leur chemin. Il existait dans les lieux isolés de l'Auvergne des cloches que l'on faisait sonner vers le soir pour guider les voyageurs en perdition.

En Provence les déplacements restent sans doute moins hasardeux, encore que la rencontre de voleurs et de bandits de grand chemin ne soit jamais exclue. En témoignent des toponymes comme « Curebourse » qui existent encore aujourd'hui.

#### LES PASSEPORTS

Une autre difficulté, d'ordre administratif celle-ci, se présente après la Révolution. La loi du 14 ventôse An IV (04.03.1796) instaure l'obligation pour les marchands et en général pour toutes les catégories de la population appelées à se déplacer de faire établir un passeport. Il est obligatoire quelle que soit la distance à parcourir et n'est valable que pour un seul trajet bien précisé lors de la demande. Le passeport est délivré au chef-lieu de canton, une contrainte certaine pour les paysans qui souhaitent aller à une foire située à l'opposé du chef-lieu. Mais une chance pour le chercheur à qui les registres permettent de connaître avec précision, outre l'identité du demandeur, sa destination, la raison et la durée de son déplacement. J'ai pu ainsi étudier les registres du canton de Saint-Etienne pour la période de 1796 à 1800. Cent cinquante-quatre passeports ont été demandés au cours de l'an IV et de l'an V, cinq cent quatre-vingt-douze dans les deux années qui suivent. Les premiers n'offrent pas de renseignements détaillés, tout juste est-il indiqué : « passeport délivré à X pour aller vendre des drogues » ou « pour aller travailler la terre », sans indication de lieu. Mais au fil des mois, apparaissent plus de précisions : ainsi le 16 octobre 1796, on apprend que Jean-Baptiste Vial part de Lardiers pour « vendre des drogues dans le département du Puy-de-Dôme et autres ». En novembre de la même année plusieurs personnes demandent un passeport « pour aller à Marseille ».

Le second registre est beaucoup plus précis. Les destinations sont toujours indiquées. Elles sont très variées : Aix, Marseille, Digne, Gap, Briançon, Avignon, Carpentras, Alès, Romans, Lyon, Dijon, Montpellier, Bergerac, Limoges, La Rochelle, Bordeaux, Saint-Ambroix (Gard), Rodez, Clermont-Ferrand, et vers l'est, Draguignan, Antibes, Nice, Grasse, Entrevaux, Brignoles, Le Luc, Hyères, Toulon... Bien des demandes correspondent aux foires proches ou lointaines : la Saint-Tyrse en janvier à

Forcalquier, celle du Dévoluy en août, de Selonnet et Seyne-les-Alpes en septembre pour les mulets, et surtout celle de Beaucaire dont j'ai déjà parlé. En juin 1799, le 9 et les jours suivants, pas moins de trente demandeurs et tous ne sont pas des marchands-droguistes. On donne maintenant le métier et l'âge du demandeur. Nombreux sont ceux qui partent à l'automne « pour travailler aux semences » ou en juin « pour la moisson » vers Arles, Pertuis, La Tour d'Aigues ou Aix. Ce sont de jeunes cultivateurs âgés de 17 à 30 ans environ. Celui qui n'est que de passage dans le canton et qui désire rentrer chez lui doit aussi demander un passeport, et pour cela il lui faut deux témoins de moralité, des notables, qui signent la demande sur le registre. Et bien souvent dans les dernières pages du registre, figure le signalement du demandeur.

#### CONCLUSION

Au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les déplacements de marchands-droguistes cessent peu à peu, à mesure que leur profession se transforme et se sédentarise. Les déplacements de travailleurs saisonniers dureront beaucoup plus longtemps pour pallier la pauvreté de leurs villages d'origine. Les droguistes, quant à eux, s'installent soit dans leur lieu d'origine, soit dans les grands centres qu'ils ont appris à connaître au cours de leurs déplacements, ils deviennent distillateurs, épiciers, commerçants ou simples propriétaires, mais ce n'est pas là notre propos. J'aurais pu vous parler d'un autre aspect de la mobilisation de l'espace, celle accomplie par les armées du siècle de Louis XIV, ou plus tard de l'Empire, puis de la République, mais cela formerait l'objet d'une autre communication, tant les registres des délibérations de la communauté abondent en détails de toutes sortes.

Gisèle ROCHE-GALOPINI