

LES BACS DE LA DURANCE : DES « SYSTÈMES » DE FRANCHISSEMENT

Ayant disparu de notre paysage actuel en ne laissant que de trop rares vestiges, eux aussi en voie de disparition, les bacs qui, autrefois, jalonnaient la Durance de place en place ne se dévoilent aujourd'hui qu'au travers des textes. En étudiant de nombreuses archives allant du Moyen Âge jusqu'au début du XIX^e siècle¹ (époque à laquelle les bacs furent remplacés par des ponts suspendus), nous avons pu retrouver les principales caractéristiques de ces anciens passages. Elles témoignent d'une forte originalité tant à l'égard du positionnement des bacs que de leur fonctionnement en raison, essentiellement, d'un contexte naturel difficile.

CAPRICIEUSE DURANCE

Descendue du col du Mont Genève pour se jeter dans le Rhône au sud d'Avignon, la Durance suit une direction nord-est/sud-ouest depuis sa source jusqu'au défilé de Mirabeau. A ce niveau, elle s'incline résolument vers l'ouest puis poursuit sa course dans le sens est-ouest jusqu'au confluent. Ainsi placée, elle constituait un obstacle majeur au sein de la Provence de même qu'entre la Provence et le Comtat Venaissin ou le Dauphiné. Cette barrière s'avérait d'autant plus handicapante que les caractéristiques géo-

1. Cette recherche a été menée dans le cadre d'une thèse intitulée *Les bacs de la Durance du Moyen Âge au XIX^e siècle*, Université d'Aix-Marseille I, octobre 1998, 832 p.

morphologiques de la rivière rendaient son franchissement peu aisé. Pourvue d'une pente moyenne très forte (3 m/km) et soumise à l'influence méditerranéenne, génératrice de crues dévastatrices, la Durance était marquée par un régime naturel quasi-torrentiel. A ceci s'ajoutaient une importante largeur du lit et un « style fluvial » en tresse, ce qui se traduisait par la présence de multiples bras d'eau sujets à de nombreuses variations (en relation avec les crues).

En dépit de ces conditions défavorables, la traversée de la Durance devint une nécessité lorsque, sous l'effet de la reprise économique, les échanges vinrent à se multiplier : dès 1037, un bac est mentionné au lieu de Gontard³ puis, en 1094, au lieu de Châteaurenard⁴ puis, à la fin du XII^e siècle, aux lieux de Cavaillon⁵ et de Barbantane⁶; quelques années plus tard, un pont se dresse au niveau de la chartreuse de Bonpas. Cette construction est significative de l'importance que les contemporains accordaient au franchissement de cette rivière. De la même manière, la ruine du pont qui survint peu de temps après puis son abandon sont significatifs des difficultés qu'eurent les hommes à juguler la rivière. De fait, cette réalisation inaugura une série, assez restreinte au demeurant, d'ouvrages à caractère civil ou militaire qui, tous (à deux exceptions près) finirent par être démantelés par une crue. Tout comme elle contraria l'installation des ponts, la rivière s'opposa au passage à gué dans la mesure où, d'une part, son lit constitué de galets mouvants rendait cette pratique particulièrement dangereuse et, d'autre part, ses deux périodes de hautes eaux la restreignait dans le temps. Dans ce contexte, les bacs restaient le seul moyen de communication valable mais ils n'en demeuraient pas moins fortement conditionnés par les contraintes naturelles, ne serait-ce que vis-à-vis de leur localisation.

LA LOCALISATION DES BACS

Entre le XII^e et le XIV^e siècle, diverses concessions impériales ou comtales de même que certains litiges rendent compte de la division de la Durance (entre Pertuis et Avignon) en une série de « confins » successifs (pl.anche 1). Ces « confins » (terme que nous utilisons pour préciser celui de *portus* employé par les textes) correspondaient à des zones où était censé s'exercer de manière exclusive un droit de bac. Ces étendues présentaient

2. Soit « la forme en plan des chenaux » d'après C. AMOROS et G.E. PETTS : *Hydrosystèmes fluviaux*, Paris, 1993, p. 62 (Collection d'écologie).

3. AD B-d-R. : 1 H 246 et B. GUERARD : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Victor de Marseille*, Paris, 1857, n° 270.

4. H. MORIS et E. BLANC : *Cartulaire de l'abbaye de Lérins*, Paris, 1883, t. 1, p. 245-246.

5. AD B-d-R. : B 1221 f° 1292 et AC Cavaillon : DD 2.

6. AC Avignon : E dépôt Pintat 66 pièce 2222; AD B-d-R. : B 1221 f° 993; J.-H. ALBANES, *Gallia christiano Novissima*, Avignon n° 287.

Planche 1 : Délimitation des « confins » des bacs.

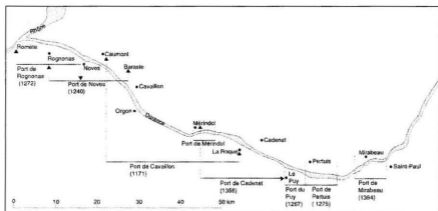
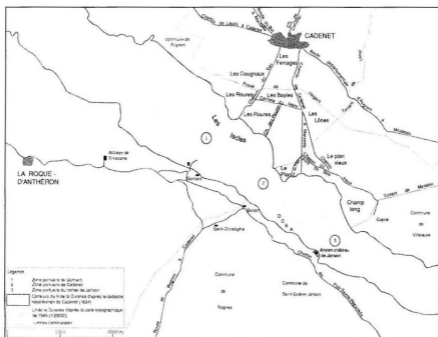


Planche 2 : Positionnement des zones portuaires du bac de Cadenet.



deux particularités : d'une part, elles ne coïncidaient pas avec les limites seigneuriales et, d'autre part, elles demeuraient fictives puisque se chevauchant. Prenons l'exemple des bacs de Noves-Bonpas et de Rognonas. Le 20 décembre 1240 (n. st.), le prieur de la maison de Bonpas revendiquait la possession de « tout le port qui commence à Baraste⁷ et qui finit au port de Rognonas »⁸. Or, en 1272, un accord passé entre les seigneurs d'Avignon et les coseigneurs du port de Rognonas conduisait à la mise en commun de leurs bacs respectifs, ceux-ci pouvant être installés « depuis le port de Noves jusqu'au Rhône ». De façon générale, à l'intérieur des « confins », les propriétaires des passages étaient autorisés à implanter leur bac « où que ce soit » ou encore « à l'endroit le plus commode »⁹. Cette précision doit être mise en relation avec l'impossibilité d'assigner un emplacement fixe aux bacs du fait des variations récurrentes des chenaux. Elle apporte, en outre, une justification logique à la définition des « confins ».

En dépit de cette liberté de localisation, les bacs ne semblent pas avoir divagué de façon arbitraire au sein de leurs « confins ». Il apparaît, au contraire, que certains lieux furent prioritairement utilisés pour leur passage et ce pour des motifs assez aisément identifiables. Ainsi, l'existence de voies anciennes, la proximité avec l'agglomération desservie ou (et) les avantages physiques (en particulier la présence de rochers ou d'un confluent qui concourraient à réduire les eaux en une seule branche) semblent avoir été prépondérants. Le cas du bac de Cadenet l'illustre bien (planche 2). Au début du Moyen Âge, le bac dépendant du *castrum* de Gontard, il se trouvait probablement établi à proximité de ce lieu. Il reprenait donc une pratique remontant à l'époque romaine¹⁰ tout en tirant parti du site favorable que constituait l'éminence rocheuse de Gontard. En 1356, un texte fait état du « bac de Cadenet et Rognes »¹¹, ce qui rend sans doute compte d'un glissement du bac vers l'amont, dans une position plus centrale entre ces deux localités. L'appellation de « Barcot » donnée aux rochers formant la berge sud de la rivière pourraient en être une survivance. A ces deux zones de traversée, s'ajoutait celle du rocher de Janson exploitée au moins depuis la fin du XV^e siècle¹². Outre l'intérêt présenté par le rocher, ce lieu avait l'avantage de raccourcir le trajet des gens qui, venant d'Aix-en-Provence par le Puy-Saint-Réparate, se dirigeaient dans la viguerie d'Apt.

7. D'après l'instrument des limites entre Caumont et Noves passé le 17 janvier 1320, le *castrum* de « Baraste » se trouvait dans le territoire de Cavaillon, AD B-d-R. : B 1221 f^o 730.

8. AD Vaucl. : VIII G 112.

9. AD Vaucl. : H chartreux de Bonpas 1.

10. D'après J. Gilles, l'ancienne voie romaine d'Aix à Apt franchissait la Durance à Gontard. L'auteur appuie ses dires sur l'existence des vestiges d'une villa trouvés près de la prise d'eau du canal de Craponne, en creusant le bassin de Saint-Cristophe, J. GILLES : *Le pays d'Aix*, Marseille, 1904, p. 116-117.

11. AD B-d-R. : B 1436.

12. AD Vaucl. : 3 E 56 / 422, le 13 août 1492.

À défaut d'une configuration naturelle intéressante et lorsque plusieurs bras d'eau subsistaient (en cas de décrue par exemple), le lieu préconisé pour le passage pouvait faire l'objet d'aménagements. La construction ou le prolongement de digues avait ainsi pour but de favoriser la réunion des eaux tout en participant au maintien du courant dans une position relativement stable (en raison du creusement du lit qui s'effectuait au pied de la digue). Mais ces entreprises pouvaient s'avérer insuffisantes, ce qui conduisait à une solution plus radicale : le déplacement du bac.

La probabilité d'avoir à transférer le bac dans un emplacement plus commode de même que les conditions si particulières de la Durance rejaillissent sur les moyens mis en œuvre pour la traversée.

LE FONCTIONNEMENT DES BACS

La subdivision des eaux de la rivière en plusieurs chenaux fut un facteur déterminant dans la constitution des bacs. En 1754, Le commissaire député pour la visite générale de la province soulignait qu'à Pertuis, « la rivière n'étant pas resserrée entre deux colines comme à Mirabeau, il y a ordinairement trois bateaux, extraordinairement quatre et toujours plusieurs guets à passer »¹³. L'existence de plusieurs bateaux empruntés successivement pour passer d'une berge à l'autre apparaît donc comme une caractéristique fondamentale des bacs de la Durance. Outre les textes, qui ne laissent aucun doute sur ce sujet, de nombreux documents figurés témoignent de cette réalité. Sur la *Vue des deux rives du Rhône* réalisée par Nicolas Dypres en 1514¹⁴, chacune des deux branches de la Durance porte un bateau. De même, un « Plan du cours de la Durance depuis la chartreuse de Bonpas jusques au Rhône » réalisé en 1778 représente deux bacs, l'un entre Noves et Bonpas et l'autre entre Avignon et Barbentane. A chacun de ces deux bacs, sont figurés deux bateaux. En 1809, le bac de Rognonas tel qu'il est représenté sur un « Plan relatif à la réparation de la digue de la Barben¹⁵ » comportait trois bateaux de passage – symbolisés par les trois trilles – (planche 3). On notera qu'ici une des trilles est de dimension inférieure aux deux autres.

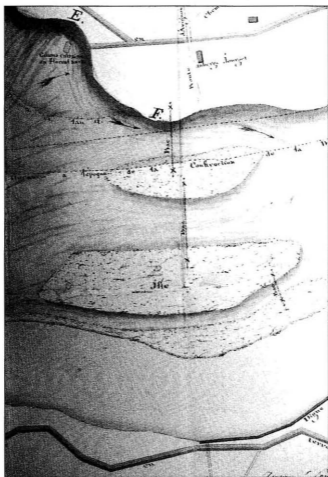
De fait, la taille et la propulsion de ces embarcations étaient variables en fonction de l'importance de la branche d'eau à franchir. D'après les textes des XVIII^e et XIX^e siècles, la branche mère était desservie par un grand bac à trille tandis que, sur les bras secondaires, prenaient place soit un bac à trille de dimensions inférieures à celles du grand bac soit un petit bateau manié à la rame. On peut faire remonter l'usage de la trille jusqu'au XIV^e siècle : le texte de 1356 relatif au bac de Cadenet mentionne en effet les *autesium et*

13. AD B-d-R., dépôt annexe d'Aix-en-Provence : B 6212.

14. Conservée au Musée Calvet, Avignon.

15. AD B-d-R. : Fi 1401.

Planche 3 : Plan relatif à la réparation de la digue de la Barben
(AD Bouches-du-Rhône : Fi 1401)



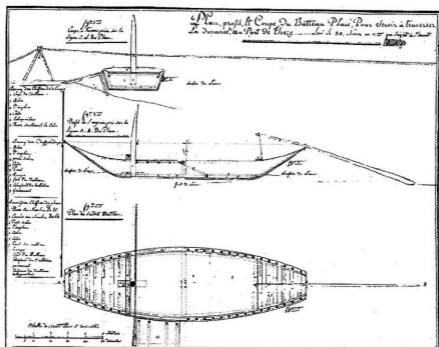
*autesia sive trallas seu cordas*¹⁶. Par contre, en ce qui concerne la forme et la structure des bateaux eux-mêmes, la documentation ne livre pas, pour l'instant, d'informations explicites antérieures au XVIII^e siècle. Pour le XIX^e siècle, les données textuelles sont étayées par l'iconographie. D'après une dizaine de plans relatifs aux bacs des Alpes de Haute-Provence¹⁷ (planche 4) et un dessin représentant le bac de Pertuis¹⁸, il s'agissait de bateaux à fond plat, à double relevaison, oscillant entre 18 et 20 mètres de long pour une

16. AD B-d-R. : B 1436.

17. AD Alpes Haute-Provence : S 17.

18. Etiquette portée en marge d'un plan de la route d'Aix à Pertuis conservé aux archives du Service Historique de l'Armée de Terre sous la côte 2 M 1216.

Planche 4 : Plan; profil et coupe du bas de Thèze
(AD Alpes-de-Haute-Provence : S 17)



largeur de 4,50 mètres à 5 mètres et un mètre de profondeur en moyenne. Leurs extrémités symétriques et étroites (environ un tiers de la largeur maximale) ne permettaient pas l'embarquement, lequel avait lieu, par conséquent, sur le flanc du bateau. À cet effet, le bateau était pourvu d'un pont central à partir duquel on accédait au plancher du fond par une rampe inclinée. Le gouvernail, d'une dizaine de mètres de long, en forme de rame, était manié par un homme juché sur « le pont du gouvernail ». Enfin, un « arbre » (atteignant 6 mètres de hauteur pour un bateau de 20 mètres) était fixé sur le tiers avant du bateau et venait s'appuyer contre la traîlle. Durant la traversée et tandis que le bateau se déplaçait sous l'effet du courant, l'arbre coulissait sur la traîlle. Outre ce rôle de maintien et de guide du bateau, la traîlle pouvait servir au déplacement puisqu'il arrivait que les bateliers se hâlent dessus.

D'autres documents figurés nous présentent des embarcations de type quelque peu différent. Une vue du bac de Mirabeau par Jean-Jacques Champin¹⁹ et un dessin du bac de Mérindol réalisé aux environs de 1883²⁰

19. Bibliothèque municipale d'Avignon : Est. fol. 98 n° 20.

20. Collection privée.

montrent un bateau avec une seule relevaison à l'avant et un tableau à l'arrière. En outre, le mécanisme de traversée ne fait plus intervenir un arbre mais un traillon. Sous cette forme, les bacs duranciens ne se distinguaient guère de ceux existant sur le bas Rhône. A l'inverse, la description précédente reste beaucoup plus spécifique et elle nous paraît constituer une des principales originalités des bacs ayant circulé sur la Durance.

Après avoir envisagé les embarcations composant le passage, il convient d'examiner comment on y accédait. En ce qui concerne l'embarquement ou le débarquement, il s'effectuait par le biais d'un tablier d'abordage disposé entre la rive ou le bord de l'eau et le pont supérieur du bateau. Dans certains cas, comme à Mirabeau, des rampes d'abordage, éventuellement maçonnées, complétaient les abords du bateau. Entre les diverses embarcations, restait à traverser les étendues de graviers et les gués non équipés de bateaux. Suite à un arrêt du Conseil d'Etat du roi rendu en 1763, des bigues disposées tous les 25 mètres étaient censées baliser ces itinéraires. Quant aux gués, les usagers bénéficiaient de « bancs » ou de « planches » pour passer à pied sec.

Au final, les bacs de la Durance apparaissent comme un système de franchissement à constitution variable en fonction de l'état de la rivière, les variations portant sur le nombre et la nature des embarcations, sur l'aménagement des accès et sur le mécanisme employé pour la traversée. Cette variabilité des structures du passage de même que leur confection en matériaux souvent précaires (en particulier pour les accès mais ceci vaut également pour la cabane du passeur) peuvent être considérées comme des réponses aux contraintes imposées par un milieu naturel difficile.

CONCLUSION

Maillons indispensables du réseau routier provençal en raison de l'impossibilité d'utiliser durablement des ponts ou des gués, les bacs de la Durance gagnèrent leur originalité à se frotter à cette rivière retorse. La nécessaire adaptation aux conditions naturelles conduisit à la mise en place de systèmes complexes mais efficaces tant par rapport à la localisation des passages que par rapport aux infrastructures de la traversée.

Influencés par les paramètres physiques, ils le furent aussi par les contingences terrestres. En cristallisant des intérêts divergents, ils devinrent objets de convoitise et suscitèrent des conflits aux conséquences non négligeables pour eux-mêmes. C'est ainsi que le déplacement du passage d'une zone de traversée à une autre résulta non seulement d'impératifs géographiques mais aussi de motifs économiques. Mais il s'agit là d'un autre volet de l'étude...