

# Cheminevements antiques intéressant le plateau de Puyricard

---

## I - La voie Héracléenne à Puyricard

Voir le texte de la partie I : Commun aux sites du plateau de Puyricard

## II - Chemins saliers<sup>1</sup> desservant les Alpes Méridionales

Les propriétés (vertus) du sel extrait tant de l'eau de mer que de mines terrestres sont connues depuis très longtemps<sup>2</sup> dans l'alimentation tout comme l'effet du feu, ce qui a induit un commerce dès l'antiquité la plus reculée. On s'en servait aussi dans l'alimentation des animaux sous forme de pierre à lécher<sup>3</sup>. Pour transporter cette matière précieuse, parfois appelé « or blanc », car indispensable à la vie (préservation et sapidité des aliments, entre autres) des cheminevements spécifiques ont été mis en place. Ces itinéraires desservaient des endroits d'utilisation bien identifiés, parfois très éloignés des lieux de production en nombre restreint.

Les chemins empruntés mainte et mainte fois sont « au plus court », bien qu'évitant au mieux les obstacles naturels, car les transports se faisaient essentiellement par portage, à dos d'homme ou d'animaux (principalement mulets dans notre région) ; ils ont marqué le paysage et sont à l'origine de certaines de nos routes actuelles. Les volumes à véhiculer sont cependant limités compte tenu des usages alimentaires quasi médicamenteux<sup>4</sup> mais indispensables, c'est d'ailleurs pourquoi le sel sera fortement taxé avant la Révolution (gabelle) pour approvisionner les caisses du royaume en atteignant le plus grand nombre de contribuables quelle que soit leur place ou rang dans la société.

---

1 <sup>1</sup> Le Grand Trésor de Frédéric Mistral indique p.837 pour « **camin salié**, chemin que l'on prenait pour aller quérir du sel ; nom d'une ancienne voie qui partait de Berre et aboutissait à la Durance en face de Pertuis », la traduction en français en est **chemin salier**.

2 <sup>2</sup> Les habitants de l'âge de bronze du bord de l'étang de Berre vivaient déjà de cette ressource et il a été trouvé de grandes jarres de salaison lors de fouilles à proximité de St Blaise (G. Boudet (1997), citant H. de Gerin-Richard, ou J. de Romefort (1959) : « le sel en Provence », -Bull. Philologique et histoire. Paris, Imprimerie Nat.).

3 <sup>3</sup> En effet les végétaux sont relativement pauvres en sodium ; le passage à l'agriculture avec raréfaction du gibier, principale source alimentaire de cet élément, s'est traduit par une demande accrue et ce d'autant plus importante que la nourriture des ruminants élevés est à base d'herbe.

4 <sup>4</sup> Polybe et Posidonios, historiens des 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> siècle avant JC indiquent que le sel, outre l'usage direct comme actuellement, était un élément de condiment (tels que **garum**, sorte d'assaisonnement comparable au **nuoc mâm** ou à la sauce soja ou encore aux « hydrolysats » de viande type « viandox » actuels, et **allex**, produit solide) et qu'il servait de monnaie d'échange pour les phéniciens et grecs.

En Provence les sites de production de sel se trouvaient regroupés dans quelques endroits bien spécifiques de la côte méditerranéenne car pour cette production, outre l'accès à l'eau de mer, matière première, il fallait des étendues plates, hors sources d'eaux douces, pour y installer les « tables » salantes où se faisait l'évaporation de l'eau. Ces conditions ne se retrouvent en Provence qu'en Camargue éloigné des bords directs du Rhône, autour de l'Étang de Berre et dans la presqu'île de Giens, en un nombre restreint de lieux contrairement à la côte languedocienne mieux pourvue entre Rhône et Pyrénées avec le golfe du Lion et son chapelet d'étangs. Bien que l'eau de la Méditerranée soit plus salée que celle de l'océan Atlantique, certaines particularités du régime pluviométrique, et des cours d'eau qui en découlent, conduisent à ce que certains sites sont plus propices que d'autres. C'est le cas de l'Étang de Berre, principal fournisseur régional antique de sel. En effet, cet étang quasi clos relié à la pleine mer par le seul « bouc » des Martigues, dispose d'un potentiel évaporatoire supérieur aux apports d'eau douce des « fleuves côtiers » que sont l'Arc et la Touloubre ; il en résultait une teneur en sel de l'eau plus élevée que celle de la Méditerranée. Actuellement, avec l'aménagement hydro-électrique de la Durance et la dérivation de la majorité de son débit à Saint Chamas, ce n'est plus le cas et l'eau de l'Étang de Berre est quasiment devenue douce, ce qui associé aux pollutions induites par l'activité des usines chimiques et pétrolières amène une très forte dégradation environnementale qu'il devient urgent de traiter. Agir sans en envisager tous les effets, en toute inconscience peut amener un bénéfice très négatif pour les générations qui nous suivent et ruiner l'endroit... devenu impropre à toute activité ou résidence humaine.

Nonobstant, dans l'antiquité les marais salants de Berre et de Saint Victoret/Marignane, étaient très actifs et distribuaient leur production dans une vaste zone continentale de consommation, outre les quantités exportées par mer vers les ports de la Méditerranée orientale<sup>5</sup>. Ils n'étaient pratiquement pas concurrencés entre la rive gauche du Rhône et les Alpes par les salines languedociennes du fait de l'obstacle du fleuve et de l'importance de la production locale à partir d'une eau plus concentrée. Par contre la concurrence avec les salines de Hyères/Giens pouvait être plus importante mais la configuration du relief conduisait ces dernières à commercialiser leur production vers les Alpes dites actuellement Maritimes et leur arrière pays alpin et piémontais en utilisant voie Héracléenne/Aurélienne et pénétrantes des vallées du Var, de la Vésubie, de la Roya allant par le col de Tende dans la vallée du Pô,... quitte à ce qu'une partie du transport se fasse par voie maritime entre les ports d'Olbia et d'Antipolis ou de Nicoea, tous comptoirs de la colonie grecque Massalia. Remarquons cependant qu'en contournant le massif de la Sainte Baume et rejoignant le cours supérieur de l'Argens et de ses affluents sur sa rive gauche, par les « drailles » il est possible d'atteindre les gorges du Verdon et de là continuer sur Riez d'où tout le territoire alpin méridional peut être desservi. Pour l'écoulement du sel récolté tant à Berre que plus au Sud de l'Étang dans ces Alpes Méridionales, plusieurs cheminements sont possibles, en particulier reprendre les voies de pénétration naturelles que sont les vallées de la Durance et de ses affluents; encore faut-il les atteindre le plus rapidement possible. Or entre l'Étang et le val de

---

5 <sup>5</sup> C'est le cas des grecs de Rhodes, premiers explorateurs de la Méditerranée occidentale au 2<sup>ème</sup> millénaire avant JC et dépourvus de salines locales.

Durance, sur une trentaine de kilomètres, un ensemble de massifs collinaires composé de chaînes plus élevées coupe le cheminement le plus direct. Il en a résulté des cheminements bien spécifiques pour transporter le sel en particulier sur le vaste plateau élevé de Puyricard qui s'étend entre la cluse de la Barben jusqu'à l'ensemble de collines au delà de Venelles limitant à l'Est le bassin versant de la Touloubre.

Cependant atteindre la Durance ou la voie Héracléenne/Domitienne directement par une direction Nord à partir de Berre ne pose pas de grands problèmes à l'Ouest des massifs de la Trévasse et des Costes, en particulier par le seuil de Lamanon entre Salon et Sénas. Partant de ces grands axes de circulation des cheminements permettent de desservir toutes les régions alpines, occidentales et septentrionales, et de poursuivre sur l'Italie du Nord ou sur le cœur de l'Europe celtique et germanique. Franchir la Durance<sup>6</sup>, alors quasi assagie peut se faire par les bacs entre Orgon et Cavaillon de la voie Héracléenne/Domitienne, ou par celui de Mallemort conduisant à Mérindol d'où il est possible de rejoindre, en longeant la rive droite de la Durance, Lourmarin sur la grande voie commerciale Grecque entre Marseille et Apt passant par Rognes. Pour atteindre cette même voie Grecque un cheminement rive gauche devait permettre de rejoindre le passage de Gontard<sup>7</sup> proche de Sylvacanne, en longeant la chaîne des Costes en déviant de l'itinéraire principal à partir de Pelissanne<sup>8</sup> et en passant par Cazan rejoindre la D32 le long de la chaîne des Costes où passera au XIX<sup>ème</sup> siècle le canal de Marseille.

Pour les Alpes Cottiennes, au Nord/Est, desservies par la grande voie Héracléenne, branche septentrionale (qui deviendra la voie Domitienne des romains) empruntant les vallées du Coulon et de la Largue jusqu'à la vallée de la Durance au-delà de Lurs, et continuer ainsi jusqu'au mont Genève pour rejoindre la plaine du Pô, le choix était possible entre voie terrestre et voie fluviale<sup>9</sup>. Le transport direct sur barque pour remonter le cours de la rivière paraît cependant ne pas avoir fait l'objet d'un examen critique exhaustif vu la valeur de la cargaison, son volume, ses caractéristiques de dégradation par l'eau et des risques de navigation ou la puissance du courant à remonter, il n'en est pas de même pour les traversées des animaux de bât, voire leurs charges seules ou celles de charriots, sur les bacs. Dans les statistiques faites essentiellement sur les embarquements aux différents « portus », il n'est pas toujours tenu compte du port de débarquement mais de la destination finale d'où l'interprétation du trafic mentionné. Par contre à la descente le flottage sur la Durance a été très utilisé pour approvisionner la basse Provence en bois, d'œuvre et de charpente en particulier.

---

6 <sup>6</sup> Bien avant les bacs, il existait des espèces de radeaux à faible tirant d'eau reposant sur des outres gonflées d'air permettant de franchir tant les marais que les cours d'eau et mis en œuvre par la puissante corporation spécialisée des « utriculaires ».

7 <sup>7</sup> Passage connu avant l'époque romaine comme celui de Cavaillon (sur la voie Héracléenne) in « La Durance de long en large » ; probablement ancêtre du passage direct de Rognes à Cadenet.

8 <sup>8</sup> La description de ce chemin salier est signalé par M BARIELLE dans « Histoire de Pelissanne et sa Région », 1970, Pelissanne, chez l'auteur.

9 <sup>9</sup> « La Durance de long en large » de G. Barruol, D. Furestier, C. Lonchambon et C. Miramont ; éd. : les Alpes de lumière, Forcalquier; 2005, n°149.

Ces voies les plus occidentales allongent cependant le trajet pour atteindre les Alpes Méridionales ce qui a incité nos lointains ancêtres à utiliser des itinéraires plus directs passant par le plateau de Puyricard et son extension à l'Ouest jusqu'à la cluse de la Barben. Ces itinéraires connus sous le nom de chemins saliers ne sont pas de grands ouvrages comme la voie Hérachéenne mais des cheminements muletiers évitant les obstacles les plus importants. En effet, tant le plus court chemin entre Berre et Forcalquier que celui réunissant Berre à Gréoux et Riez, traversent le val de Touloubre et de ses affluents en diagonale et aboutissent à des points stratégiques pour franchir les obstacles les plus délicats comme le franchissement de la Durance ou la cluse de Mirabeau, mais ne faisaient pas l'objet d'un unique tracé.

Pour la voie directe, la plus courte et s'apparentant aux voies traditionnelles classiques du commerce antique on retrouve sur les cartes actuelles, ou le cadastre napoléonien, des fragments de cheminements conduisant de Berre à Coudoux, puis en continuant ils croisent la voie Aurélienne aux Quatre Termes et ensuite se divisent en un cheminement plein Nord pour aller à Lambesc, ou un cheminement Est pour passer par St Cannat. Ces deux pistes se rejoignent ensuite dans les environs de Rognes, plus précisément celle de St Cannat passe à Conil et se redivisent encore, l'une continuant plein Nord vers le bac sur la Durance permettant par Cadenet et Lourmarin, de rejoindre à Apt la voie Domitienne, l'autre continuant plein Est pour atteindre le Puy Ste Réparate<sup>10</sup> et le bac conduisant à Pertuis. Sur le cadastre ancien de St Cannat cette voie passant par Cague Can et Barbebelle porte le nom de chemin de Berre au Puy-Ste Réparate ; il est encore accessible jusqu'à l'orée de la Trévaresse où passait la branche de la Trévaresse du canal du Verdon, en provenance du Seuil, desservant St Cannat et l'extrême Sud-Est de Lambesc. Une variante de ce chemin légèrement au Sud de la Madeleine par le Touret Blanc monte rapidement par un vallon au sommet de la Trévaresse sur Maison Blanche, actuellement une ruine, où elle croise la voie Grecque. La piste continue sur le sommet de la colline avant de redescendre sur l'autre versant pour atteindre Olivary et Cabanne où elle reprend alors sa descente vers la bastide de la Coste. Là le cheminement continu se perd mais devait poursuivre par St Pierre et Fonscolombe par un tracé intermédiaire entre St Canadet et le Puy-Ste Réparate pour rejoindre le passage (guéable ou exploité par les utriculaires ?) de Pertuis avant qu'il existât un passage direct entre le Puy et Pertuis. Ce cheminement pouvait continuer en plaine jusqu'à Meyrargues et rejoindre là les itinéraires permettant d'atteindre les Alpes Méridionales sans franchir la Durance et qui seront examinés plus avant. Si ces cheminements empruntent des parties de routes commerciales, donc certainement mieux carrossables où des chargements plus importants pouvaient être mis en œuvre avec une traction par des bœufs ou des chevaux, il n'en demeure pas moins qu'ils s'éloignent encore quelque peu de l'itinéraire le plus direct par le plateau de Puyricard et sont relativement peu adaptés à la desserte des Alpes Méridionales, bassin versant du Verdon, ou plus au Sud.

Compte tenu des importants massifs du Concors et du Ligourès, le principal passage pour atteindre le Verdon passe par la cluse de Mirabeau. En effet le plateau de Puyricard se termine

<sup>10</sup> <sup>10</sup> Gaston REY, signale que ce chemin passait par le val de Ribière et que « Le Puech » était un centre important pour le commerce du sel dès le Vème siècle avant JC, in « Le PUY-SAINTE-REPARADE, La vie de notre communauté à travers l'histoire », 2003 ; chez l'auteur.

au Nord-Est, à Venelles, par un col entre les massifs de la Trévaresse et du Ligourès/Concors débouchant sur le val de Durance à la sortie de cette dernière d'un défilé qu'elle a dû se percer dans un massif puissant lui barrant le chemin de la mer. C'est par ce passage relativement étroit que toutes les communications actuelles entre le Sud-Ouest et la vallée moyenne de la Durance et le Nord seront établies. Dans ces conditions, le point de départ à proximité des salines de l'étang de Berre n'est plus Coudoux mais la vallée de l'Arc au Nord de Velaux et Ventabren pour atteindre Eguilles et la voie Héracléenne/Aurélienne, pratiquement à Colonny. Ce cheminement redescend à flanc de coteau où on trouve actuellement un chemin portant l'appellation de « chemin Salier », pour ensuite franchir au plus étroit la Touloubre à proximité de Lignane où passe la voie commerciale Grecque de Marseille à Apt. Le parcours devait continuer jusqu'au chemin de Lignane au Nord de Pontès puis l'abandonner au niveau du Vabre, ancienne maison de garde barrière sur la ligne de chemin de fer de la Calade à Salon, pour rejoindre Cipières. Ce cheminement a été effacé récemment, car considéré comme chemin d'exploitation agricole, son assise a été attribuée aux riverains qui se sont empressés de la récupérer et de l'enclore quand le terrain est devenu constructible<sup>11</sup> ; ce qui est fort dommage car il y avait ici une des meilleures vues des ruines du Castellans se détachant sur Ste Victoire à l'arrière plan. Après avoir croisé la route du Seuil on retrouve une portion du chemin ancien au début du chemin de l'Héritier, qui en ligne droite va se perdre dans le ravin de Cipières<sup>12</sup> ; Il devait en ressortir dans la fourrière entre les vignes de Michaëlis, en lisière de la grande terre du Thouron<sup>13</sup> où a existé une villa romaine, pour couper le chemin de Marin à côté de la ruine connue comme étant « le Salat ». Par la suite il continuait sur le chemin de Michaëlis (restauré<sup>14</sup>) portant sur l'ancien Cadastre d'Aix le nom de chemin de Berre à Pertuis.

---

11 <sup>11</sup> Notons que l'urbanisation du plateau de Puyricard s'accompagne, en général d'une fermeture du paysage en aménageant autour des nouvelles habitations des clôtures maçonnées relativement élevées en contradiction avec la réglementation locale qui voudrait qu'elles ne soient opaques que sur 3 parpaings (60 cm), au plus, de hauteur (sans permis de construire spécifique).

12 <sup>12</sup> Ce ravin est partiellement interrompu au dessus du canal du Verdon et provient de la Trévaresse d'un vallon entre Marin et Bonfils.

13 <sup>13</sup> Ce nom ancien dérivé de la racine **tho** (comme Thoronet, Tholonet,..) correspond à un endroit où il y a des sources, ici il s'agit de celles captées de Michaëlis, de Bourgogne, de Cipièrre, en plus de celles qui ne le sont pas surgissant dans les prés entre Bourgogne et le carrefour de «**Pevouious** » (pouilleux) des routes de Maliverny et du Grand St Jean où avait été établi un lavoir public alimenté par l'eau du canal du Verdon.

14 <sup>14</sup> Ce chemin très peu fréquenté avant 1950 avait une dérivation à travers la terre partant de Bonfils et allant jusqu'au canal permettant de rejoindre le chemin de Marin, elle traversait aussi la propriété des Goirand dite Baguette (Gendrons, sur les cartes). A la vente de cette dernière, et sa clôture, plutôt que d'ouvrir un chemin nouveau le long du canal du Verdon, une liaison goudronnée a été réimplantée entre les terres de Bonfils et de Michaëlis par où l'ancien chemin salier avait passé dans l'ancien temps (un tracé continu aligné des limites de propriétés sur le cadastre de 1830, autorise cette affirmation, tout comme le passage entre les vignes de Michaëlis) ; elle présente outre l'avantage d'être un accès rapide pour les pompiers à la colline en cas d'incendie, d'être un chemin de promenade pour les habitants du village de Puyricard bouclant un circuit passant à la Fauchonne.

Après le ravin de la Fauchonne sa trace se perd partiellement dans la propriété Estienne mais réapparaît après la route du Puy-Ste Réparate avec le chemin de St Simon ( ?) ou mieux avec une trace incertaine conduisant au moulin de Ganay<sup>15</sup> pour atteindre Bajolle, puis la Denise ou le Baron<sup>16</sup> et de là redescendre sur St Canadet d'où il rejoignait le bac (ou passage à gué ( ?)) de Pertuis. En continuant sur le sommet de la colline une piste par Bigourdin et les Plaines devait permettre de rejoindre Meyrargues (en se rapprochant du seuil de Venelles pour éviter une trop grande descente dans le vallon conduisant au passage de Pertuis) pour aborder le franchissement de la cluse de Mirabeau. On peut comprendre qu'avec tous ces trafics on a trouvé que le nom Trévaresse était d'origine celte, voire ligure (salyenne) et voulait dire la colline où il y a beaucoup de mouvements. Mais depuis quand le trafic entre ses tenants et aboutissants a-t-il été plus ou moins abandonné ?, est-ce que l'implantation des « villas » romaines ou des fiefs de l'époque historique y ont participé ?, toujours est-il que des variantes partielles ont été utilisées mais surtout que d'autres cheminements ayant conduit à des routes actuelles sont à examiner plus avant, après avoir décrit les particularités de ce cheminement du sel vers ses utilisateurs alpins.

S'il est logique que le franchissement de la Durance soit payant<sup>17</sup> on comprend que le nombre de traversées soit limité, aussi pour atteindre les Alpes Méridionales on est conduit obligatoirement à passer par la cluse de Mirabeau. Or ce passage est très étroit entre des falaises élevées et un courant variable tant dans son impétuosité que dans son emplacement dans le lit de la rivière ; il n'était pas question dans les temps anciens d'y aménager un passage fiable et de nombreuses tentatives pour ce faire ont rappelé brutalement aux hommes que la nature reprenait ses droits quand on voulait la violer. Ce n'est qu'à partir du XVII<sup>e</sup> siècle avec l'aménagement des routes royales stratégiques que les cheminements sûrs ont été aménagés à flanc de falaise hors de portée des caprices de la Durance, à l'endroit le plus étroit, et envisager le franchissement direct entre l'arrivée par le Sud (dans le département des Bouches du Rhône) et la continuité au Nord quasi directe avec les Alpes de Haute Provence. Avant ces aménagements, la traversée pouvait se faire en aval face au vallon de la Campanie dans le Vaucluse ou en amont à partir de St Paul vers les « Roches Rouges » aux pieds desquelles passe la route conduisant à Manosque<sup>18</sup> ; passer par ces bacs pour aller dans le Nord ne

15 <sup>15</sup> Dans l'histoire du Castellans de Puyricard, on décrit que pour sa construction, le Cardinal de Grimaldi a fait venir les pierres nécessaires par une chaîne humaine partant du vieux château en ruines du Puy-Ste Réparate, propriété de l'archevêché, passant au septentrion d'Estienne, de la Fauchonne et de Michaëlis qui correspond à l'itinéraire du chemin salier décrit ci-dessus. Pour aller de Ganay à la Quille (du Puy) un cheminement quasi direct, au levant de Barret et sans accident de relief au sommet de la colline est utilisable ; il a peut être été utilisé par les muletiers pour rejoindre le « portus » du Puy-Ste Réparate conduisant directement à Pertuis.

16 <sup>16</sup> Au sommet de la Trévaresse existent des traces de chemins plus ou moins aménagés sans cohérence certaine entre eux et que certains considèrent comme étant romains vu leur facture.

17 <sup>17</sup> Les tarifs de péages au XIII<sup>e</sup> siècle sont indiqués dans l'ouvrage de R BOURRILLON « Meyrargues, Des origines jusqu'à nos jours » 1956, imprimeur A. Raynaud, Forcalquier.

18 <sup>18</sup> La ville de Manosque, bien qu'occupant un site fort ancien n'a pris d'importance commerciale qu'à partir du X<sup>e</sup> siècle avec la division de l'ancienne Provence romaine reprise par le comte Bozon en 3 unités distinctes dont le comté de Forcalquier séparé du comté de Provence. C'est à partir de cette époque que le passage par la cluse de Mirabeau a réellement fait l'objet de tentatives diverses, jusqu'à ce qu'au XIX<sup>e</sup> siècle la technologie des ponts suspendus résolve le problème. En remarque complémentaire notons que

présentait aucun intérêt pour le commerce du sel, allongeant inutilement le trajet pour atteindre les Alpes Centrales. Par contre utiliser une voie aménagée le long de la falaise Sud aurait pu présenter un intérêt certain mais cet aménagement sécurisé et permanent<sup>19</sup> n'est advenu que (plus de 2500 ans ?) plus tard et s'il n'a pas été réalisé plus tôt c'est qu'il existait des cheminements terrestres permettant de contourner ce passage délicat.

Au Nord, ce contournement se fait à partir de Pertuis, passe par la Bastidonne et Mirabeau pour rejoindre la route longeant la Durance et menant à Manosque. Ce cheminement plus long que la voie directe entre Pertuis et Forcalquier présente l'avantage de ne pas présenter de collines à traverser jusqu'à Sisteron et au-delà, rejoignant le tracé de la voie antique Héracléenne septentrionale (devenue Domitienne après la colonisation romaine) conduisant dans l'Italie du Nord par le col du Montgenèvre, au cœur des Alpes Cottiennes, et donnant accès aux Alpes Centrales et Savoyardes par le col de la Croix-Haute à côté de Lus. Il présente cependant l'avantage d'être dans l'alignement des chemins décrits ci-dessus dont ceux très importants passant par Conil ou par Puyricard en Trévaresse ; pour rejoindre les Alpes Méridionales il suffisait alors de franchir à nouveau la Durance entre les « Roches Rouges » et St Paul-lès-Durance pour rejoindre l'autre contournement de la cluse passant plus au Sud.

Au Sud, le commerce du sel ne pouvant pas passer par le défilé de Mirabeau et devant faire de toute façon une déviation vers l'Est pour atteindre les Alpes Méridionales, contourne le passage délicat en s'en éloignant quelque peu. A partir de Meyrargues, le trajet atteint Peyrolles et continue sur Jouques où un cheminement terrestre parallèle au cours de la Durance le conduit jusqu'à St Paul-lès-Durance. Ce cheminement est repris actuellement par une route départementale (D11) en son cœur de parcours de Bèdes jusqu'à la Fautrière, par le GR9 de Jouques à Bèdes, par le GR99a de la Neuve jusqu'à St Paul et par un chemin plus ou moins utilisé entre la Fautrière et la Neuve<sup>20</sup>. Notons qu'à partir de la Fautrière il est possible de rejoindre la cluse de Mirabeau par la D11 ou le GR9 mais cette possibilité était de peu d'intérêt pour un chemin salier devant rejoindre le Verdon. A partir de St Paul-lès-Durance le cheminement repris par la D952 est quasiment rectiligne à travers la forêt de Cadarache pour atteindre Vinon, où le Verdon est franchi, continue sur la rive droite de cette rivière en pied de

---

l'entrée dans Manosque se fait par le quartier et la porte de la « **saunerie** » qui n'a que très partiellement à voir avec le sel ; c'était l'emplacement de l'abattoir ou « **saunarié** » où on saignait (« **sauna** » en provençal) les bêtes (et peut être y faisait-on accessoirement des salaisons).

19 <sup>19</sup> Dans « un village, son histoire, JOUQUES » des Amis de Jouques, 2006, il est fait mention d'une voie romaine aménagée sur la rive Sud reliant Aix à Riez (via Sixta) mais sa longueur excède celle indiquée sur la carte de Peutinger de 11km (pour un parcours de 65km) et de plus les chariots romains n'ayant pas d'avant train articulé ne pouvaient que difficilement circuler sur des routes sinueuses ; d'où rejet de ce passage faute d'autre information.

20 <sup>20</sup> Dans « un village, son histoire, JOUQUES », ce cheminement mentionné entre la Fautrière et St Paul porte l'appellation de « ancienne route de St Paul » et de plus il est présenté un cheminement direct de Peyrolles jusqu'à Bèdes évitant le village de Jouques, dans l'axe de cette ancienne route.

l'Adrech de St Donnet jusqu'à Gréoux-les-Bains<sup>21</sup>. De cette station thermale, poursuivant toujours dans la direction Nord-Est, la route atteint Riez, importante cité carrefour à l'époque romaine qui sera doté d'un évêché, aux portes des Alpes Provençales et d'où il est possible de desservir quasiment toutes les Alpes Méridionales et même de rejoindre la côte méditerranéenne à proximité de Fréjus en empruntant la vallée du Nartuby passant par Draguignan et le Muy (sur la voie Héracléenne/Aurélienne).

Retournons à Puyricard et une variante du cheminement. A partir de la plaine sous Eguilles au lieu de monter sur Colonne avec une dénivellation modérée, en continuant tout droit on aboutit sur la voie Grecque de Marseille à Apt (D543) qui montait directement au levant du village, sur les Logissons et la voie Héracléenne/Aurélienne à 1300m plus à l'Est de l'autre croisement. Dans ces conditions le cheminement continue alors sur cette voie Héracléenne, mais s'en écarte rapidement en descendant jusqu'à la Touloubre par le chemin des Prés de la Bédoule qui franchit le cours d'eau à un endroit resserré avant de continuer en diagonale sur le plateau de Puyricard. Ce tracé correspond à l'ancienne route abandonnée d'Eguilles au château de Puyricard (chemin de Maliverny) qui a été coupée au niveau de la Touloubre quand le cadastre a attribué l'assise du chemin des Prés de la Bédoule aux propriétaires riverains, supprimant ainsi la charge commune d'entretien<sup>22</sup> que réclamaient fort justement les usagers.

Au débouché sur le chemin de la Bédoule, le chemin salier continuait tout droit sur Pontès et le chemin de Lignane. Cette affirmation découle d'un droit de passage de 2m de largeur très ancien, sans affectataire précis qui frappait la terre ayant appartenue aux Roure de Pontès<sup>23</sup> et qui a été coupée par la grande route stratégique royale/impériale/nationale/départementale D7n de Paris à Antibes au XVIIIème siècle. Le cheminement franchissait ensuite l'ancienne route de Paris et continuait par des tracés certainement plus rectilignes que les routes actuelles desservant Pontès ; ce hameau campagnard ayant été relativement très fréquenté par le passé on peut comprendre qu'au gré des changements de propriétaires de jardins vivriers le tracé ancien ait été quelque peu perturbé...

Ce tracé très ancien a dû être abandonné quand la population est devenue plus importante avec l'installation des villas romaines et la mise en culture du plateau de Puyricard. Cette

21 <sup>21</sup> La draille pour les troupeaux transhumants partant de Vinon, en direction du plateau de Valensole et Digne, évitant Riez, présente un itinéraire plus tortueux bien que quasiment parallèle sur le plateau qui domine la vallée du Verdon de plus de 200m ; ce dernier itinéraire sert actuellement d'itinéraire de randonnée équestre ; les chemins saliers recherchaient les voies les plus directes sans obstacles majeurs contrairement aux troupeaux où les abords servaient de pacages temporaires lors du déplacement des bêtes.

22 <sup>22</sup> Cette affectation a fait disparaître, surtout quand un seul propriétaire possédait les 2 rives, de nombreux anciens petits chemins ou sentiers qui permettaient d'accéder en des lieux les plus reculés du plateau sans important détours, tout en garantissant une ouverture du paysage par mutuel échange de droit de passage en vue de l'exploitation des différents biens voisins. Avec l'urbanisation actuelle ces pratiques disparaissent, l'échange tendant à devenir unilatéral, les accès se ferment pour se garantir de maraudes ou autres incivilités voire simplement assurer une intimité aux habitants des maisons riveraines.

23 <sup>23</sup> Sur les actes notariés anciens du XIXème siècle, ce droit de passage a été traduit du provençal **vio** (sentier) par «viol» par le notaire mais certains habitants de Pontès en avaient gardé l'usage à pieds malgré la disparition du chemin salier pour atteindre plus rapidement la nationale et y prendre le car pour Aix...



mise en culture c'est aussi accompagnée de la création de chemins plus « en plaine » permettant d'assurer de meilleures communications pour le commerce et susceptibles de supporter des transports plus conséquents remplaçant le portage. Sur les cartes IGN actuelles très détaillées (1 : 25000) on peut suivre ainsi les 2 itinéraires qui rejoignaient les Alpes Méridionales en bifurquant à proximité de Puyricard, peu après les Camus, à la Quille.

Le premier est la forme modernisée qui a remplacé celui de la colline ; il a été repris pour les communications entre Eguilles et Venelles /Meyrargues en passant par la place forte installée au Castellans de Puyricard bien avant que le Cardinal Grimaldi n'y bâtit son château. Partant des Logissons par la voie Héracléenne (sur 300m), il parcourt en diagonale la pente, jusqu'au passage de la Touloubre par le chemin des Prés de la Bédoule et, au lieu de poursuivre sur Pontès comme ci-dessus, il emprunte pendant 150m le chemin de la Bédoule pour continuer, à la Petite Calade, de l'autre côté de la nationale par le chemin de Maliverny. Bien qu'il soit difficile de retrouver sa trace dans la pente sous le transformateur électrique dont il sera reparlé plus loin, ce cheminement constituait le chemin principal pour se rendre de Puyricard à Eguilles avant que la voie Héracléenne devenu Carraire des Abeié d'Arles puis D63, n'assure cette fonction. Pour les éguillens, cette carraire jusqu'au rond point du château de la Calade porte le nom de route de la Calade, elle était utilisée pour rejoindre la gare ferroviaire qui les desservait installée aux Gervais, 750m plus au Sud par la nationale. Pour eux le seul chemin salier dont ils parlent encore est celui qui partant de Colonne aboutit à la Touloubre à proximité de Lignane ; après le franchissement une possibilité de rejoindre l'itinéraire plus moderne décrit ci-dessus consiste à parcourir le chemin de la Bédoule dans sa totalité jusqu'à la Petite Calade. Tout comme pour la descente de la Trévaresse sur le passage de Pertuis les cheminements empruntés ont dû être modifiés dans le détail du fait des dégâts que les pluies entraînaient par ravinement ; c'était encore pareil quand les chemins de campagne n'étaient pas encore recouverts de goudron il y a moins de 60 ans. Il n'en demeure pas moins que la direction générale du cheminement était toujours conservée et qu'après un certain temps d'abandon et reconquête par la végétation le cheminement ancien redevenait utilisable (après débroussaillage).

A partir du Castellans en allant vers l'Est, le chemin salier emprunte le chemin du château d'Alphéran puis le chemin de la Quille où, en haut de la côte, se séparent les 2 itinéraires distincts suivant la destination. Le plus septentrional continue en reprenant la direction Nord-Est qu'il avait abandonnée momentanément au Castellans ; il passe ainsi à Fontrousse, au midi de Couteron, de la Brillanne, coupe la route de St Cannadet et continuant toujours dans la même orientation atteint le Grand Puits au Nord de Venelles. A partir de là il délaisse le vieux village, soit pour redescendre sur le passage de Pertuis, soit en continuant tout droit par la D621 pour rejoindre la route de Meyrargues, où il continue sur Peyrolles et le passage (ou le contournement) de la cluse de Mirabeau, comme vu ci-dessus avec le cheminement en Trévaresse. Une variante de ce chemin, intermédiaire entre la voie en Trévaresse et celle ici présente est susceptible d'avoir été utilisée compte tenu des alignements de tronçons de chemins actuels, en effet le chemin de Lignane est quasiment aligné sur le chemin de traverse de Plumo Gau passant par Michaëlis. Après une interruption de 1500m, en limite des terres d'Alphéran et celles du Pastro, et en passant par la Mule Blanche et les Bastides Neuves, on se retrouve en alignement total avec le tracé ci-dessus 400m avant Fontrousse alors que cet

alignement n'était pas respecté entre la Quille et les prés de Saint Simon (anciennement Bellevue). Cette perte de rectitude pourrait s'expliquer par la présence, sur le sommet de la butte de la Quille d'une église, actuellement complètement disparue, à la bifurcation entre les chemins conduisant à Couteron et aux Couestes. Cette église mentionnée sur la liste Pergamenorum des églises de Puyricard de la bulle de Celestin III établi par Bertrand Garcini en 1191, et reprise par l'Abbé Constantin, pourrait être l'église Saint Pierre (Sant Peyre<sup>24</sup>, en provençal) construite par les moines de Saint Victor<sup>25</sup> qui possédaient de nombreuses terres dans les environs de Venelles où leur implantation principale locale était à Saint Hippolyte.

Il est à remarquer que cet itinéraire est linéaire d'Eguilles (des Logissons) jusqu'au pied de l'Arbitelle sous Venelles où dérive la D556 vers Pertuis de la nationale N96 conduisant à Meyrargues<sup>26</sup> toujours dans l'alignement puis à la cluse de Mirabeau. Cette dernière nationale, dite route des Alpes, atteignait Réclavier avant sa déviation, traversait Meyrargues, en passant sous le château. L'itinéraire du chemin salier poursuivait alors sur Peyrolles par un itinéraire en passant par Saint Joseph en pied de colline ; il a été fortement perturbé lors de la construction du canal de Peyrolles, irrigant la plaine de la Durance, mais surtout avec l'implantation du canal EDF qui partant de la centrale dite de Jouques au débouché de la cluse de Mirabeau, va jusqu'à la prochaine centrale hydro électrique de Saint Estève-Janson. Au-delà de Peyrolles, il y avait le choix de contourner par Jouques mais avec le développement des communications commerciales, militaires ou administratives entre Aix et la vallée de la Durance, des efforts très importants ont été faits pour forcer le passage de la cluse de Mirabeau. En effet, si le bac de Pertuis existe depuis l'an 950, celui de Saint Paul depuis fin du XIIème siècle et ceux du Puy, de Meyrargues depuis la fin du XIIIème siècle, le port de Mirabeau n'est mentionné qu'à partir de 1364<sup>27</sup>, et encore ne s'agissait-il que du passage en amont de l'endroit le plus étroit où les mécaniques de traction à côté de l'ancien pont

---

24 <sup>24</sup> D'où le nom du vallon et du ruisseau qui descend jusqu'à la Touloubre en traversant le nouveau quartier de la Rostollane, et qui a donné son nom au boulevard qui le suit.

25 <sup>25</sup> Eglise dont le nom est connu mais dont la seule indication la concernant est quelle se trouve à proximité d'Aix, ici on est à moins de 6,5km de la cathédrale ; Saint Pierre était très honoré par les moines de Saint Victor.

26 <sup>26</sup> Où existait un portus permettant d'aller à Pertuis, avec l'avantage que le déplacement se faisant dans le courant et non contre comme se devait être le cas à partir du Puy-Ste Réparade, le bac devait être plus chargé pour le même effort, et surtout risquait moins d'être entraîné en aval si la traîlle où le bac coulissait et qui guidait l'embarcation avait une défaillance.

27 <sup>27</sup> Dans « La Durance de long en large ».

suspendu primitif ne datent que du XVIIIème siècle<sup>28</sup> quasiment un siècle avant sa désaffectation.

Les caractéristiques de rectitude ont amené à ce que son tracé serve de support pour la première ligne électrique « haute » tension de la Société Méridionale d’Energie Electrique qui réunissait la centrale hydro électrique de Sainte Tulle à Marseille en passant par Eguilles. Au carrefour des deux anciennes voies Héracléenne (de Tarascon et Arles à l’embouchure de l’Argens où Jules César implantera Fréjus) et Grecque de Marseille à Apt, un gros transformateur, encore visible de très loin servait de répartiteur ; 2 lignes majeures en repartaient, l’une poursuivait sur Marseille en longeant la voie Grecque devenue N puis D543, l’autre partait plein Ouest le long de la voie Aurélienne (ex Héracléenne) actuellement D17. Heureuse époque, fin des années 20, où les lignes « haute tension » suivaient les routes, tout en assurant simultanément la distribution du courant aux villages riverains<sup>29</sup>, ce qui facilitait leur entretien mais surtout permettait de les enterrer ultérieurement dans l’espace public sans perturber leur tracé à moindre coût ; c’est ce qui vient d’être fait dernièrement sur cette ligne tant sur Puyricard<sup>30</sup> que Venelles ou plus amont, améliorant le paysage de la campagne locale.

A partir de la Quille, où le second chemin salier débute, le cheminement continue plein Est par le chemin de la Présidente, coupe la route de St Cannadet aux Couestes, longe, au Nord, les terres du château de Violaine<sup>31</sup> pour aboutir à la nationale N96, au Sud de Venelles, à mi-chemin entre les Logis et les Logissons. De l’autre côté de la nationale et de l’autoroute récente, le tracé paraît tout à fait effacé suite aux très importants travaux de génie civil liés à l’établissement de la voie ferrée Marseille-Briançon par Meyrargues et ceux du canal du Verdon, puis du canal de Provence. Néanmoins, la configuration du relief laisse à penser que ce cheminement rejoignait la voie Héracléenne vers la Croix de Pierre après avoir contourné les marais entre les Quatre Tours et St Hippolyte. De ce point singulier il pouvait redescendre sur Meyrargues par le vallon de Parrouvier (ou Grand Vallat), mais cet itinéraire emprunté

---

28 <sup>28</sup> Dans « le Pont de Mirabeau, histoire du site et ouvrages d’art » de M Billo et JP Guiol, 1989, Edisud et DDE 13, il est indiqué que le premier pont suspendu a été mis en place en 1847 en remplacement d’un ouvrage classique avec appui intermédiaire, de 1835 emporté par la crue de 1843. Ce premier pont suspendu fut remplacé par un second en 1935 beaucoup plus moderne de 175m de portée mais dont le vieillissement suite à la guerre n’a pas permis de continuer à faire face à l’accroissement du trafic. Le pont actuel de 1990, en béton comporte 4 arches pour les 202m au dessus de la Durance en diagonale de la cluse et repose sur des pieux de type flottant de 30m de longueur enfoncés dans le lit de sédiments. Rappelons que les premières études d’un pont ici remontent au Moyen Age (1260) où on parle d’un pont de Cante Perdrix mais aucun document ne confirme son existence, il en est de même pour les projets mieux établis de 1488, de 1625 avant 1831 où ont été adjugés les travaux pour le pont de 1835.

29

<sup>29</sup> Il n’en était pas de même pour les habitations isolées, même adossées aux pylônes, qui durent attendre les années 60 pour être enfin raccordées avec les programmes municipaux dits « d’électrification rurale » ; seules la Rabiotte, Alphéran et la Simone qui s’étaient payés leur propre ligne l’ont été dès 1930.

30 <sup>30</sup> Voir brève de A. Davin sur « l’ancienne ligne électrique aérienne «haute tension» disparaît... » dans le bulletin du CIQ de Puyricard, «au fil de la Touloubre», automne 2011.

31 <sup>31</sup> Sur un vieil acte notarié donnant les confronts de cette propriété il est clairement exprimé qu’elle est limitée au Nord par le chemin Salier, communication de M Christian Gramondi étudiant les vieilles bastides venelloises.

actuellement uniquement par la voie ferrée était de peu d'intérêt par rapport aux cheminements directs vus précédemment, ou au contraire trouver un passage dans les bois du plateau du Ligourès et le massif du Concors pour continuer plus à l'Est. Cette décision d'abandon de la voie Héracléenne découle d'une part de la recherche du cheminement le plus direct et d'autre part du fait que partant d'Aix, la route pour atteindre Rians au cœur des pré-alpes varoises partait par le cours des Arts et Métier, ce qui est la route actuelle de Vauvenargues, village par ailleurs à proximité de la voie Héracléenne au Nord de Ste Victoire. Pour éviter ce détour par Vauvenargues, allongeant le trajet, il existe une piste, après les Carlues et les Baumes, qui conduit au château du Grand Sambuc situé au col au Sud du Concors et au Nord de la Montagne des Ubacs. Ce site est un carrefour de plusieurs itinéraires dont le plus important est la route de Vauvenargues à Jouques D11 repris par le GR9<sup>32</sup>. D'autres cheminements permettent d'atteindre Peyrolles ou Meyrargues voire la Campane et Parrouvier. Dans la direction du levant des sentiers existent mais il est difficile de trouver une continuité jusqu'à Rians, mais en empruntant quelque peu la D11 on arrive à la ferme de la Font de Pré d'où on continue sur la Chapelle St-Estève à proximité du domaine du château de Vignelaure. De ce site on rejoint l'ancienne nationale D561 conduisant directement à Rians et continuant ensuite jusqu'à Draguignan et même Grasse, ce qui permet de desservir tout le haut du département du Var et les Alpes Maritimes.

En revenant sur Venelles, principalement aux Logis, au moins deux autres possibilités sont offertes pour rejoindre le tracé direct sur Rians en contournant le Collet Redon et surtout le Gros Collet. Par le Sud la D13a aboutit directement à la Croix de Pierre, ce qui constitue une complication par rapport au passage direct par la Présidente ; plus intéressant est le cheminement par le Plan qui rejoint le Grand Vallat, le traverse et poursuit jusqu'aux Baumes pour continuer par le tracé décrit plus haut. Il est aussi possible de descendre quelque peu le Grand Vallat pour retrouver la trace de l'ancien canal du Verdon et de remonter son cours presque jusqu'à la Campane d'où il est possible d'accéder directement au château du Grand Sambuc par divers vallons du Bois du Ligourès passant au Terme de Judas. Au Nord, à partir de Fontrompette en restant à flanc de coteau le contournement du Gros Collet amène directement au Puits de Parrouvier au débouché du vallon conduisant à la Campane. En allongeant très peu, mais avec moins de dénivelé et un départ à l'Arbitelle un itinéraire passant par les Geines conduit directement en ligne droite à ce Puits de Parrouvier. Bien négociés ces passages par Venelles pour atteindre le haut Var, les gorges du Verdon et les Alpes Méridionales constituent des cheminements bien plus avantageux pour les approvisionner en sel que de partir des salines d'Hyères ou de passer plus au Sud près de Sainte Victoire après être allé jusqu'à Aix par la vallée de l'Arc.

Dans tous les cas envisagés ci-dessus la production du sel était envisagée à Berre, qu'en était-il si cette production se faisait à Marignane/St Victoret au Sud de l'Etang ? Rejoindre alors Eguilles peut se faire soit en passant par Velaux et Ventabren soit aussi rejoindre la voie

32 Cet itinéraire pourrait être le plus court chemin entre Aix et Riez. En effet en déviant de la route d'Aix à Vauvenargues, à partir de St Marc Jaumegarde en direction du Grand Sambuc, puis en suivant le GR9(D11) plus direct et évitant de rentrer dans Jouques pour continuer plein Nord sur Bédés, le parcours fait sensiblement 65km pour atteindre Riez (à vol d'oiseau la distance est de 60km environ), distance en accord avec la carte de Peutiger.

commerciale Grecque passant de l'autre côté de l'Arbois par les Pennes Mirabeau. Si pour les Alpes Septentrionales les deux itinéraires sont envisageables en poursuivant ensuite sur cette voie Grecque, il n'en est pas de même pour les Alpes Méridionales et dans ce cas le passage par le vallon des Pinchinats et sa poursuite par le Grand Vallat conduit directement à Meyrargues mais aussi envisager de bifurquer avant, pour aller directement au passage de Pertuis par St Hippolyte et les Logis ou prendre le cheminement par la Fontaine des Tuiles et les Carlues menant au Grand Sambuc. Venant du Sud si ces itinéraires ci dessus réutilisent les cheminements déjà vus au départ de Berre, il paraît plus opportun de poursuivre par le haut plateau de la Queyrié au Nord de Ste Victoire et rejoindre la voie Héracléenne à proximité de la Tête du Marquis. Néanmoins la construction de la voie romaine d'Aix à Riez n'a pas du se faire ex nihilo<sup>33</sup> et il conviendrait de rechercher si au départ de Marignane un cheminement ancêtre de la D9 en alignement avec cette voie, susceptible de croiser la voie Grecque, au carrefour de Lagremeuse<sup>34</sup> à proximité de Callas, n'a pas alors été utilisé.

Cette dernière digression montre la particularité des chemins saliers, pour un commerce spécifique, ils pouvaient avoir des tracés variables constituant un faisceau d'itinéraires dont n'étaient pas exclues les routes commerciales générales. Du fait de leur parcours « au plus court » ils ont souvent été repris pour les déplacements à pieds comme pour la transhumance, mais ces usages ayant disparus avec le développement des moyens mécaniques de transport, il est à craindre que leurs traces se perdent rapidement en pleine nature<sup>35</sup>, hors périmètre faisant l'objet d'activités humaines avec peuplement. Par contre dans le cas d'une urbanisation de l'espace ils peuvent continuer à apporter une trame pour établir un réseau de communications ou d'équipements du fait de leur rectitude et de leur très longue utilisation évitant au mieux les obstacles naturels. Les grands travaux actuels tant pour établir des itinéraires de transports spécifiques, comme par exemple la route ITER<sup>36</sup> de Berre à Cadarache ou le gazoduc de Fos jusqu'à Manosque, que la construction de l'autoroute A51 se sont affranchis de cette

33

<sup>33</sup> Aquae Sextiae, création des romains en -123 Av JC, n'existait pas encore quand le commerce du sel s'est mis en place mais son site devait être déjà fréquenté surtout pour un accès aux Alpes par la vallée des Pinchinats et le passage de Pertuis sur la Durance ; cette fréquentation expliquerait les implantations, ancienne d'Entremont et « moderne » de l'armée romaine à la Seds en retrait mais pouvant en surveiller le trafic.

34 <sup>34</sup> Le mot « lagremeuse » dérive du provençal « **lagramuso** » désignant le lézard gris des murailles, ne doit en aucun cas être coupé après le « **la** » contrairement à la « **bédoule** » (lieu d'équarrissage) rencontré entre la Petite Calade et Eguilles ou dans Roquefort-La-Bédoule.

35 <sup>35</sup> Un usage pour le tourisme ou l'« aération » des citadins a été retenu dans certaines régions et sur certains parcours, mais demande un entretien permanent de débroussaillage qui pourrait être fort utile pour prévenir des incendies de forêt mais d'un autre côté attirerait un grand nombre de gens susceptible de provoquer les dits incendies. Cet effort de débroussaillage ne peut être que l'œuvre de la communauté à qui profite l'activité mise en place et non aux propriétaires du foncier qui ne souhaitent pas spécialement ces visites.... tout comme d'ailleurs la faune sauvage en période de reproduction.

36 <sup>36</sup> ITER : Projet de recherche international sur la fusion nucléaire où les pays participants du monde entier réalisent chez eux certains éléments de très grandes dimensions. Ces éléments sont transportés du lieu de leur production par bateaux de haute mer jusqu'à Fos, puis repris par barge jusqu'à Berre où enfin ils sont acheminés par des transports terrestres spécifiques jusqu'à Cadarache pour y être assemblés dans le « réacteur » expérimental de recherche.

connaissance expérimentale, pourvu que ça ne dégénère pas en catastrophe comme c'est le cas avec la production électrique de l'usine de St Chamas et le « dessalement » de l'étang de Berre.

André Davin, août 2011.