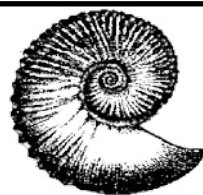


# ROUTE DE BARLES

LE CENTENAIRE

---


1913



2013

---





Direction éditoriale : Jean-Christophe Labadie,  
directeur des Archives départementales des  
Alpes-de-Haute-Provence

Textes et recherches : Jean-Christophe Labadie  
(Archives départementales), association  
« Vallées du Bès », Irène Magnaudeix »

Illustrations : Jean-Christophe Labadie  
Jean-Marc Delaye (Archives départementales),  
association « Vallées du Bès », Irène Magnaudeix

: Communication des expositions  
Archives départementales et association  
« Vallées du Bès »

Conception graphique : Jean-Marc Delaye et  
(Michel Boutin (carte

, Impression : Imprimerie de Haute-Provence  
La Brillanne

: Crédits photographiques  
Archives départementales des Alpes-de-Haute-  
Provence, A. Amielh, M. Boutin (carte), R. Isoard,  
M. Lamouche, Mme Ligonie, P. Nicolas, F. Putz,  
E. Rastelli, E. Teyssin, association des Clues de  
Barles

Cette publication a été réalisée avec la  
participation des associations « Vallées du Bès »  
« et « Barles Nature

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

2-917-004-86-2-978 : ISBN

2012 Dépôt légal : décembre

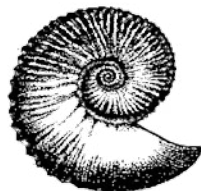
exemplaires 0001

# LA ROUTE DE LABARLES

LE CENTENAIRE

---

1913



2013

---

**Seyne-les-Alpes**  
1765 : 2 556 hab.  
2009 : 1 434 hab.

**Auzet**  
1765 : 340 hab.  
2009 : 79 hab.

**Barles**  
1765 : 420 hab.  
2009 : 154 hab.

**Verdaches**  
1775 : 263 hab.  
2009 : 59 hab.

**Le Vernet**  
1765 : 293 hab.  
2009 : 123 hab.

**La Robine-sur-Galabre**  
1765 : 135 hab.  
2009 : 326 hab.

**Esclançon**  
1775 : 16 hab.  
Rattaché à  
La Javie  
en 1973

Les Monges  
2115 m

St de Nibles  
ou Petite Cloche  
1909 m

Cloche de Barles  
1887

Blayeul  
2189 m

Col du Fanget  
ÉTÉ / HIVER

Station du Grand-Puy

Couloubroux

Col du Labouret

Montagne de l'Hubac

**Auzet**

**Barles**

**Verdaches**

**Le Vernet**

**La Robine-sur-Galabre**

**Esclançon**

Bès

Cluses de Barles  
(Route ouverte en 1913)

Cluses de Verdaches  
(Route ouverte en 1894)

Blayeul

Bléone

D103

D322

D7

D900 a

D900

# Préface

Trente kilomètres, quatre-vingt-dix virages, quarante-quatre ponts, neuf changements de rives, trois clues : voilà ce qu'emprunte l'utilisateur de la route de Barles, de la place Général de Gaulle à Digne jusqu'au pont de Verdaches. Au cœur de la Réserve géologique de Haute-Provence, cet itinéraire est un véritable voyage dans le temps, une histoire vieille de trois cents millions d'années ! Chemin muletier au XIX<sup>e</sup> siècle, route nationale 100 ouverte en juillet 1913, la route de Barles est aujourd'hui la départementale 900 A et son entretien revient au Conseil général. Il est passionnant d'imaginer ce que fut la construction d'une telle route par des hommes seulement armés de barres de fer et d'explosifs, œuvrant durant trente années dans un environnement hostile à cause du froid et des fortes crues.

L'année 2013 a été l'occasion de célébrer le 100<sup>e</sup> anniversaire de la route de Barles : à l'initiative du club d'athlétisme de Digne, 500 amateurs se sont lancés dans le semi-marathon des Ammonites, une course qui attendait de renaître après plusieurs années d'interruption. Cet événement sportif fut le point d'orgue d'un week-end où se sont succédées des reconstitutions, des animations et des expositions organisées par les Archives départementales et l'association « Vallées du Bès ». Ce fut aussi également l'occasion de projeter le film du centenaire et de dresser le bilan des deux expositions qui avaient circulé dans les vallées durant tout l'été. Accompagnées de conférences historiques et de lectures d'archives,

elles ont suscité un franc succès auprès des habitants et des estivants !

Cette rétrospective illustre l'évolution de la vallée du Bès : ici comme ailleurs, la vallée a subi de plein fouet la désertification des campagnes suite au grand mouvement d'exode rural commencé autour des années 1840-1850 qui dura jusque dans les années 1950. Puis, dans les années 1960-1970, la tendance a été au développement des résidences secondaires, animant la vallée le temps des vacances.

Néanmoins, dans les villages et les hameaux, certains se sont accrochés à leurs terres et ont modernisé leur ferme. Leur ténacité sert aujourd'hui de point d'appui à la revitalisation de la vallée. Désormais, des hommes et des femmes s'y installent en bénéficiant d'un environnement préservé. Certains travaillent à Digne et empruntent chaque jour, été comme hiver, la route ; d'autres créent une activité dans la vallée. Des projets se concrétisent autour de l'agriculture, de l'artisanat et du commerce, du tourisme, de l'art et, aussi, de l'éducation à la musique et de la sensibilisation à l'environnement.

Ainsi, comme en 1913, la route départementale de Barles joue pleinement son rôle de trait d'union entre les activités, les lieux et les hommes.

Gilbert Sauvan  
Président du Conseil général  
Député des Alpes-de-Haute-Provence

## La Route de Barles

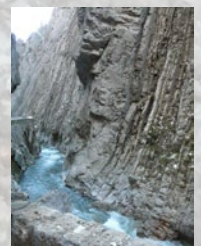
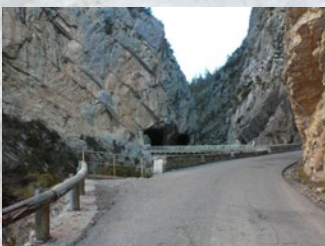
# De la route muletière à la nationale 100

**E**n 1854, de Digne, la route impériale n° 100 est prolongée jusqu'à Coni (Cuneo) en Piémont, par la voie de la Javie et du col du Labouret. Mais, quelques décennies plus tard, les ingénieurs des travaux publics constatent l'échec de cette entreprise : les améliorations ont été rares et les travaux ont surtout porté sur la réparation d'ouvrages. Parallèlement, ils constatent une forte chute du trafic sur cette route bien trop difficile, surtout au passage du col du Labouret aux pentes de 15 à 18 % et un déplacement du trafic routier vers d'autres départements.

**I**l est alors envisagé de tracer un autre itinéraire qui, de la place Gassendi à Digne, rejoindrait la route nationale n° 100 au pont de Verdaches en suivant le tracé du chemin d'intérêt commun n° 7, où des travaux d'amélioration ont été entrepris à partir des années 1860 afin de désenclaver les habitants de la vallée du Bès. Ce chemin passe au pied de Tanaron et d'Esclangon et traverse Barles.

**E**n 1882, ce projet adopté, les pouvoirs publics engagent de lourds travaux. De Digne au pont de Verdaches par Barles, la montée est douce mais la vallée est encaissée. La future nationale emprunte des « clues » – des gorges ou des défilés. À travers les clues du Péouré et de Saint-Clément (appelées ensuite clues de Barles), les ingénieurs percent des souterrains ou posent la route en encorbellement. En outre, la route sautant d'une rive à l'autre sur le Bès et la Bléone et franchissant nombre de ravins entre le quartier des Arches à Digne et Verdaches, ils construisent des ponts de pierre et des ponts métalliques.

**M**algré d'importants éboulements, dus à une roche gélive, et de très fortes crues, balayant au passage le travail des ouvriers, la route nationale n° 100 est inaugurée en juillet 1913.





# Les trois projets

**E**n 1882, les pouvoirs publics décident d'abandonner le tracé de la nationale 100 de Digne à Coni (Cuneo) en Piémont par la Javie et le col du Labouret, peu amélioré depuis 1854. Ils ne retiennent

pas non plus la variante de Digne à la Javie. Ils choisissent d'aménager une nouvelle route à partir de Digne par les vallées de la Bléone et du Bès et rejoindre ainsi la nationale 100 au pont de Verdaches.

## Col du Labouret ou vallée du Bès ?

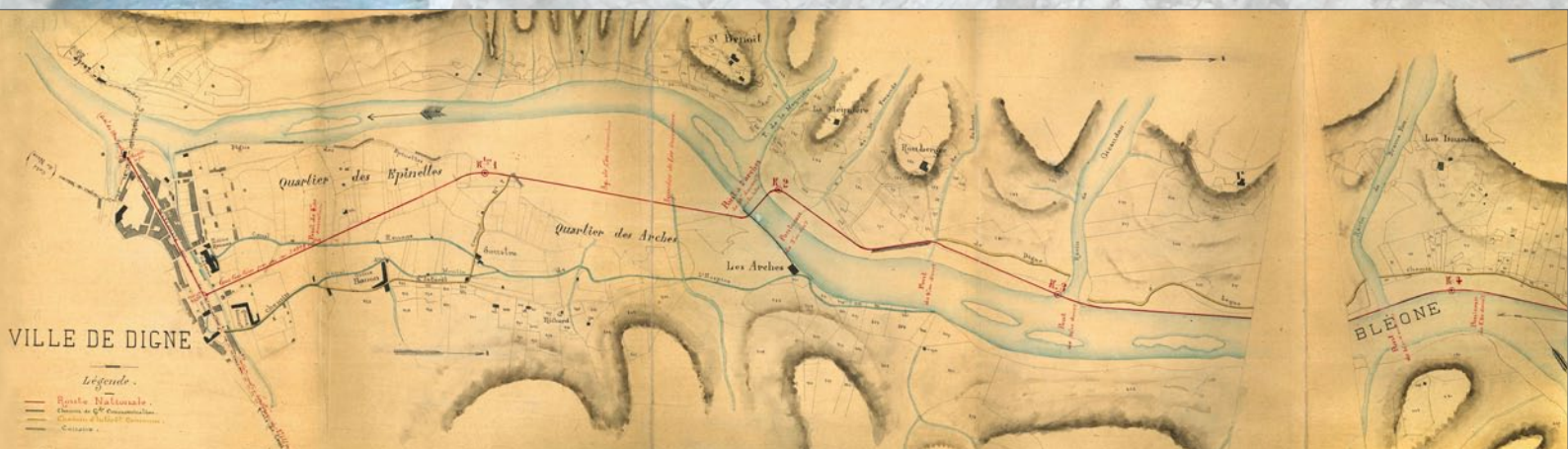
**P**asser par le col du Labouret s'avère être d'une difficulté alors insurmontable à cause des rampes de 15 à 18 %. C'est la principale raison pour laquelle on choisit, en 1882, le passage par la vallée du Bès, ce qui permet aussi de relier toutes les communes qui s'échelonnent entre les deux rives du Bès et qui sont « dans un état presque complet d'enclave <sup>1</sup> ».

**U**ne autre raison est la chute en 15 ans du trafic par le col du Labouret, concurrencé par celui empruntant les vallées de l'Ubaye et de la Durance. Dans son enthousiasme, le maire d'Ainac rappelle que « *la circulation, c'est la civilisation* ».

**C'**est en juillet 1913 que le tronçon de la nationale comprise entre Digne et le pont de Verdaches est livré à la circulation <sup>2</sup>.

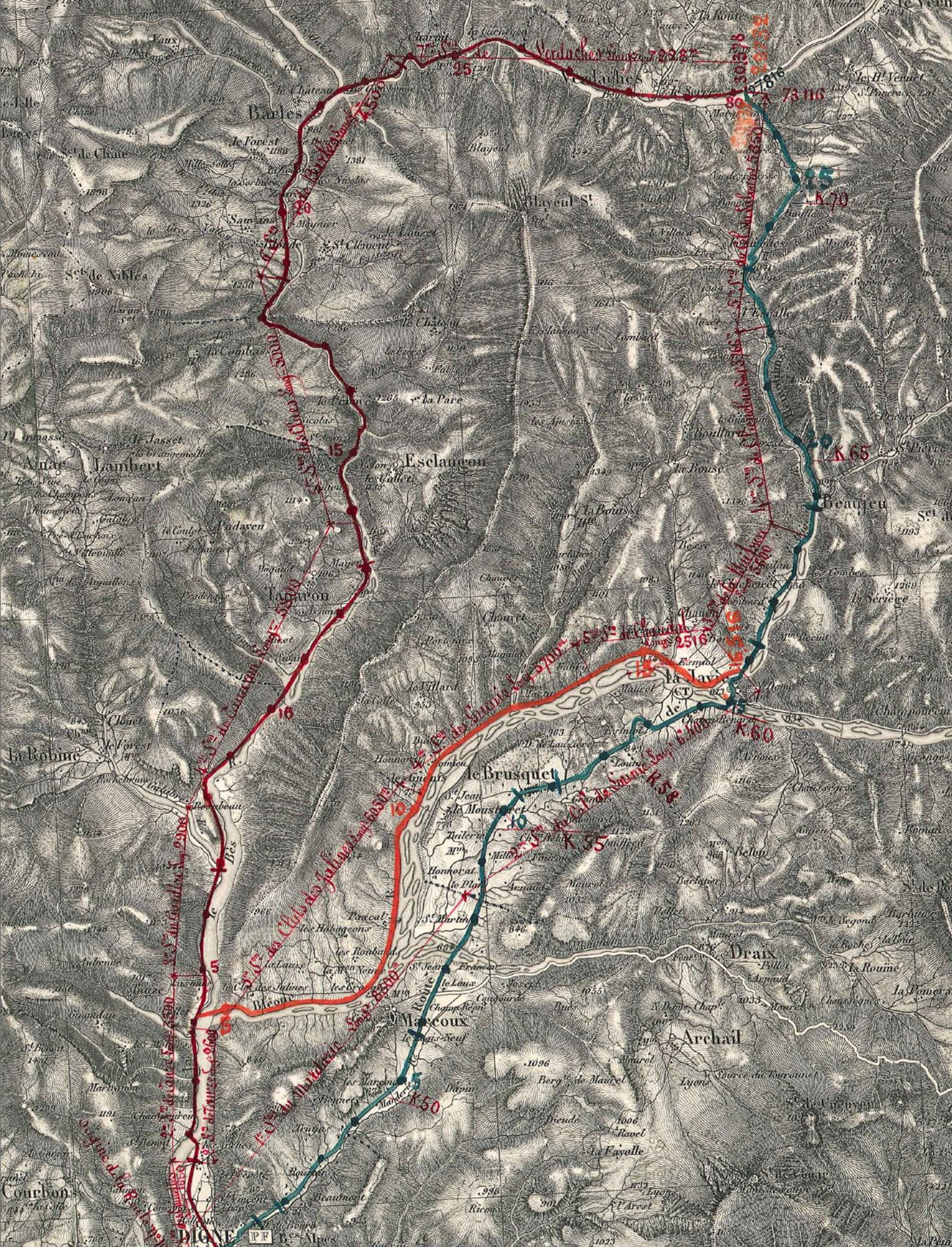
<sup>1</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 67, cession du conseil général, 20 août 1879.

<sup>2</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 68, rapport du subdivisionnaire, 1914.



Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 67, plan 12 K 2, N100, 1880





## En 1881, Gens qui rient

**C**e sont les habitants de la vallée du Bès. À Barles, le maire souligne la faible pente de la future route et vante les qualités de son sous-sol qui recèle quelques trésors <sup>3</sup> :

*« La commune de Barles... renferme en outre du plomb argentifère, du soufre. Si M. le préfet désire des échantillons de tous ces matériaux, le maire soussigné se charge de les lui faire parvenir à la préfecture, on prétend même qu'il y a à Barles de l'or et du cuivre. »*

<sup>3</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 67, pétition du maire de Barles, 1<sup>er</sup> juillet 1881.

## Gens qui pleurent

**C**e sont les habitants des communes de l'ancien tracé qui protestent énergiquement auprès de l'autorité préfectorale. Les élus de Beaujeu effacent vite la difficulté du Labouret <sup>4</sup> :

*« On prétexte pour ce déplacement de la route les difficultés de la montée du Labouret, mais les dépenses d'amélioration que cet endroit nécessite ne sont rien en comparaison de celles qu'entraînerait la construction de la partie projetée, d'une longueur de plus de 25 km, sur un terrain rocheux, pierreux, sujet à de fréquents éboulements, et présentant en maints endroits de sérieux dangers pour les voyageurs à cause des blocs de rochers qui se détachent*

*fréquemment des flancs des montagnes et roulent avec une vitesse effrayante sur des pentes excessives. »*

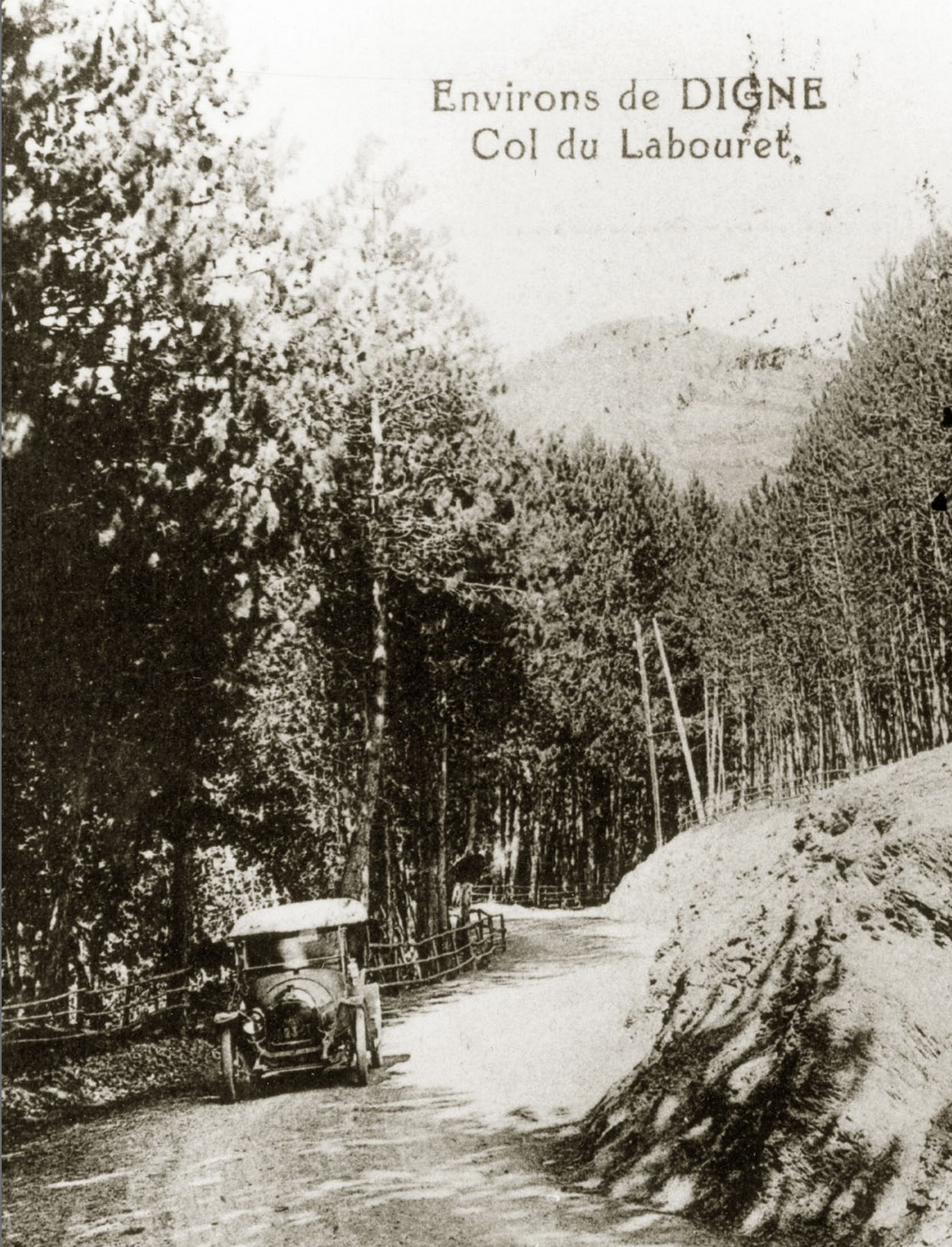
**I**ls avancent enfin un argument imparable :

*« D'ailleurs la situation de la route actuelle repose encore agréablement la vue par les campagnes cultivées des communes de Marcoux, du Brusquet, de la Javie et de Beaujeu qu'elle traverse, et offre aux voyageurs de nombreux gîtes pour se reposer, se restaurer, tandis que de l'autre côté, elle s'engouffre dans le torrent du Bès et ne présente aux regards qu'un aspect d'une étonnante tristesse. »*

<sup>4</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 67, pétition du maire de Beaujeu, 15 mai 1881.



Environs de DIGNE  
Col du Labouret.



# Une route « scabreuse »

**E**n 1874, suite au projet d'ouverture en 1864 d'un chemin le long du Bès à travers les clues du Péouré, l'entreprise Trotabas est adjudicataire des travaux. Il s'agit de réaliser le chemin d'intérêt commun n° 7,

une voie muletière qui relie Barles à la passerelle d'Esclangon. À la fin des années 1870, on construit des ponts enjambant les ravins, entre Barles et les clues de Saint-Clément <sup>1</sup>.

## Une vallée enclavée

**A**ux dires des conseillers généraux, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les habitants de Barles vivent encore enclavés. Les passages sont mauvais : celui de la traverse du ravin des Eyssards est un des plus dangereux. Il est impraticable après les orages ou « en temps d'humidité » <sup>2</sup>.

En 1864, vers Tanaron et Esclangon :

*« Les habitants de cette contrée passent à gué, soit sur des échasses, soit à dos de mulets. Quelquefois ils jettent une frêle planche sur les deux rives <sup>3</sup> ».*

**E**n 1869, pour circuler, le service des chemins vicinaux rappelle que, à partir d'Esclangon, les voyageurs suivent un chemin :

*« qui n'est qu'une suite de pentes et contrepentes très ardues, traversant des vallons escarpés, des ravins dangereux et des coteaux stériles ; dans les communes de Barles et Verdaches, le chemin n'est pas moins scabreux <sup>4</sup> ».*

## La passerelle dite de Tanaron ou d'Esclangon, 1863-1891

**E**n 1890 :  
*« un énorme éboulement se détacha tout près de l'église de Tanaron, et descendit jusqu'en bas, emportant les champs et laissant à peine subsister la ferme de Mayen située au-dessus du pont. Arrivé sur la rive du Bès, il fit par la pression des terres remonter de plusieurs mètres le niveau des graviers, et fit avancer dans le lit de la rivière le bloc erratique qui servait de culée au pont sur la rive droite. Pourtant*

*la passerelle déjà toute disloquée subsistait encore.*

*Au mois de septembre 1890, se produisit une forte crue, dont les effets furent encore doublés par la brusque rupture d'un barrage naturel formé par les matériaux d'un autre éboulement. Un énorme cube d'eau fut déversé dans la vallée, emportant tout sur son passage. La passerelle d'Esclangon, déjà ébranlée, fut enlevée ainsi qu'une autre située à 4 m plus haut environ <sup>5</sup> ».*

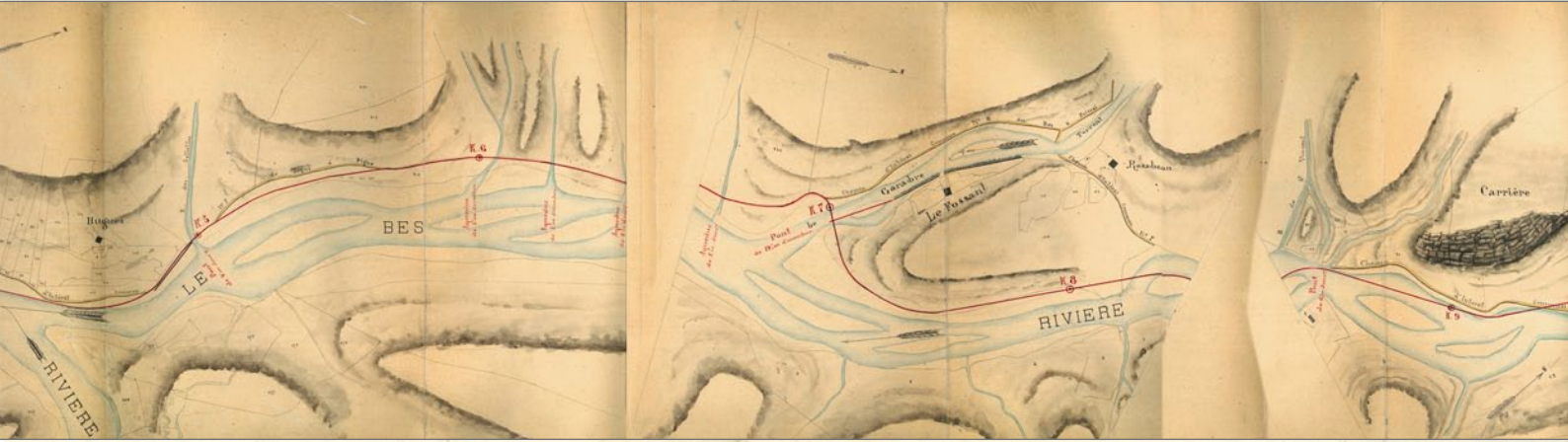
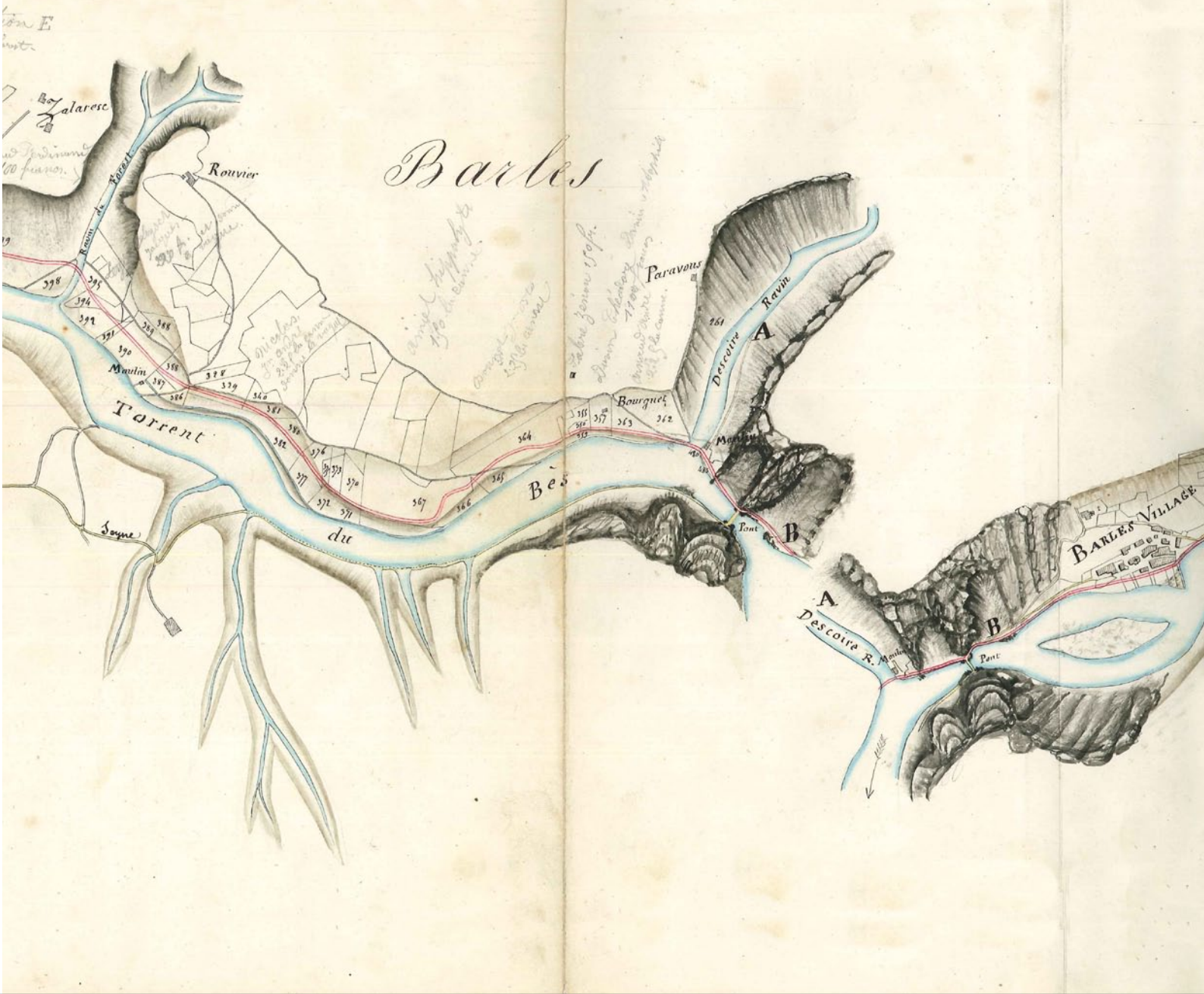
<sup>1</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 366 projet d'ouverture d'un chemin le long du Bès, 1864-1874.

<sup>2</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 367 construction du chemin entre la passerelle d'Esclangon et le ravin du Meupas, 1864-1866.

<sup>3</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 367 projet de construction d'une passerelle sur le torrent du Bès, 1869.

<sup>4</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 365, chemin vicinal d'intérêt commun n° 7, construction d'un projet de rectification, 1869.

<sup>5</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 366, rapport de l'agent-voyer d'arrondissement, 23 juillet 1891.



# En travaux

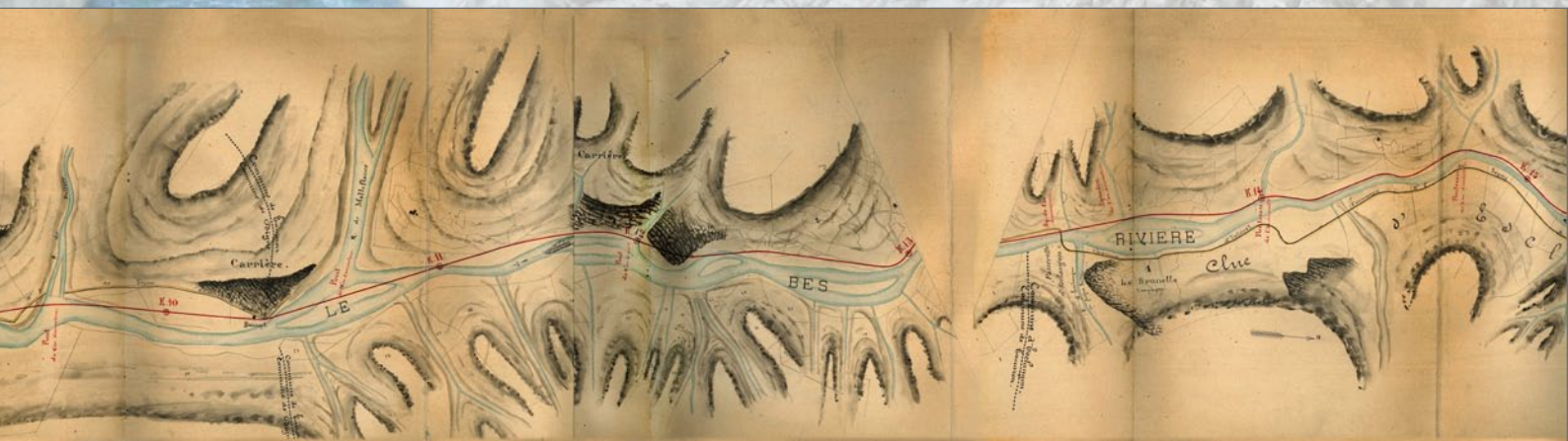
**L**a construction de la route nationale n° 100 par la vallée du Bès débute en 1891<sup>1</sup>. La partie de route la

plus difficile à réaliser est la traversée des clues de Saint-Clément (ou clues de Barles).

## Le tracé initial

**L**e tracé choisi part de la place Gassendi, au centre-ville de Digne, traverse au nord le quartier des Épinettes et franchit la Bléone par un pont métallique au quartier des Arches, remonte ensuite par la vallée de la Bléone puis par celle du Bès, passant par Tanaron et Esclangon, Barles et se termine au pont de Verdaches.

<sup>1</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 366, rapport de l'ingénieur, 30 avril 1892.

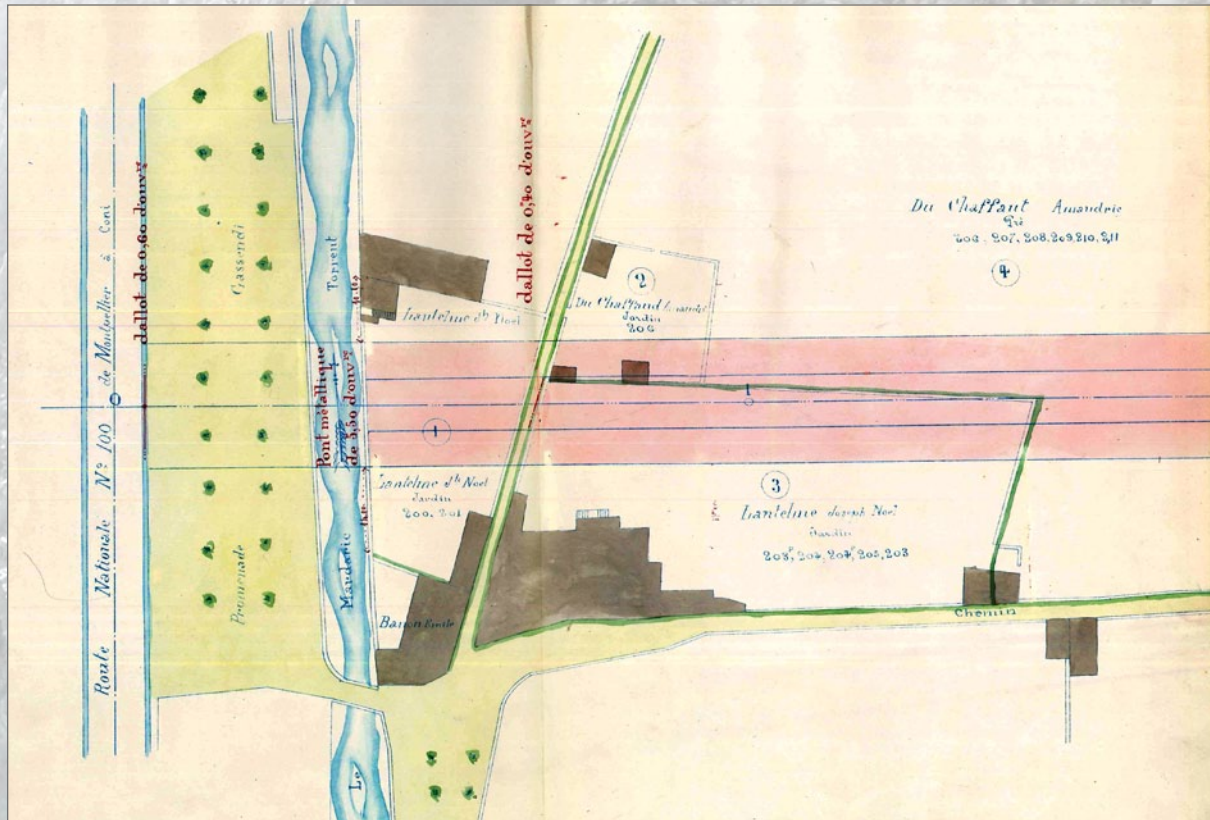




Les fouilles d'un pont sont encastrées dans un rocher compact.

## La nationale au départ de Digne, 1883

a voie tracée sur le plan est l'actuel boulevard Victor-Hugo à Digne.



Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, plan de 1883.

## La circulation dans les clues

En 1909, durant les travaux, la circulation est interdite dans les clues Saint-Clément « aux véhicules de toutes sortes ainsi qu'aux piétons<sup>2</sup> ».



<sup>2</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 71, arrêté préfectoral, 18 juin 1909.





St Clément

Extrait du tracé initial de la route nationale n° 100 de Digne au pont de Verdaches en 1881, au passage des clues de Saint-Clément.

# En travaux

**E**ntre le projet initial, tel qu'il a été tracé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées et le résultat final, des difficultés

doivent être surmontées et des améliorations sont nécessaires, telles que des modifications du tracé ou d'ouvrages d'art...

## Un tracé modifié

**E**n 1909, les ingénieurs se rendent compte de l'impossibilité de suivre plus ou moins le tracé prévu, souvent celui de l'ancien chemin n° 7. Ils décident de le modifier car « la voie actuelle a une largeur insuffisante et est dépourvue de chaussée <sup>1</sup> ». Le tracé passe désormais dans l'isclé.

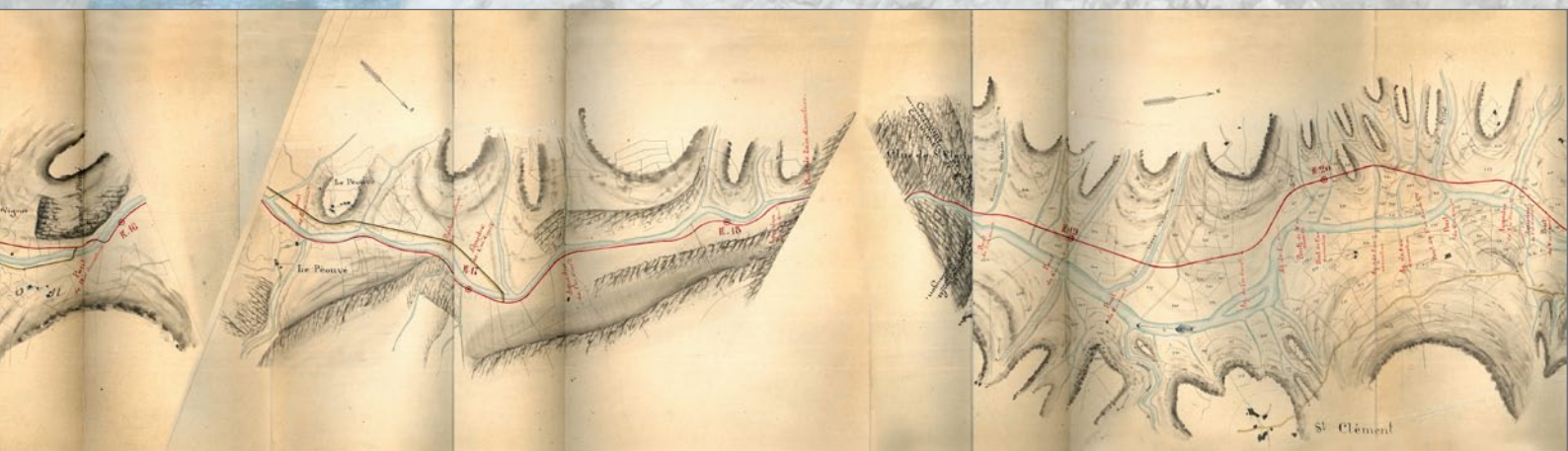
## Un souterrain à déplacer

**P**ar endroit, dans la vallée du Bès, la route passe par encorbellement mais, parfois, il est impossible de la franchir sans percement. C'est le cas dans les clues de Saint-Clément, dont le tunnel prévu initialement doit avoir l'épaisseur de son piédroit rocheux augmentée.

**E**n effet, il supporte « plusieurs dizaines de milliers de m<sup>3</sup>, par suite de l'existence d'une faille très fortement inclinée sur l'horizon qui réalise un plan de glissement servant de second support à cette énorme masse <sup>2</sup> ».

<sup>1</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 68, rapport du 19 octobre 1909.

<sup>2</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 71, souterrain de la vallée du Bès, projet complémentaire 1907.



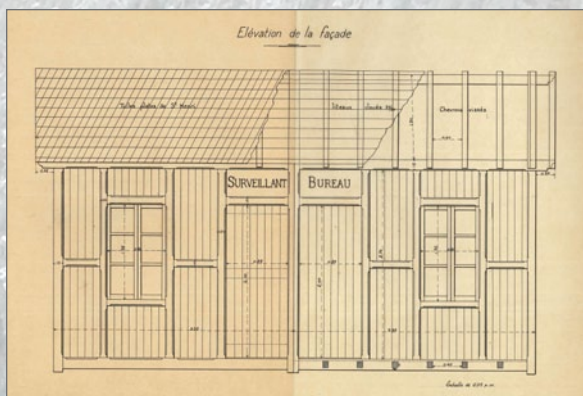


Les fouilles d'un pont sont réalisées au milieu de très gros blocs



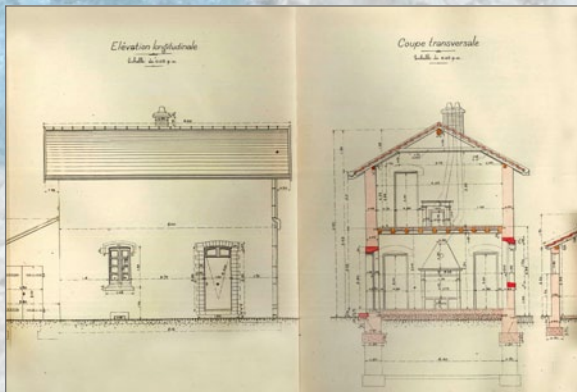
## Une baraque démontable, 1910

Cette baraque est destinée à servir d'abri habitable pour le personnel chargé de surveiller les chantiers<sup>3</sup>. Elle est d'abord utilisée entre Mallefiance et le moulin de Tanaron.



## Maison de cantonnier, 1914

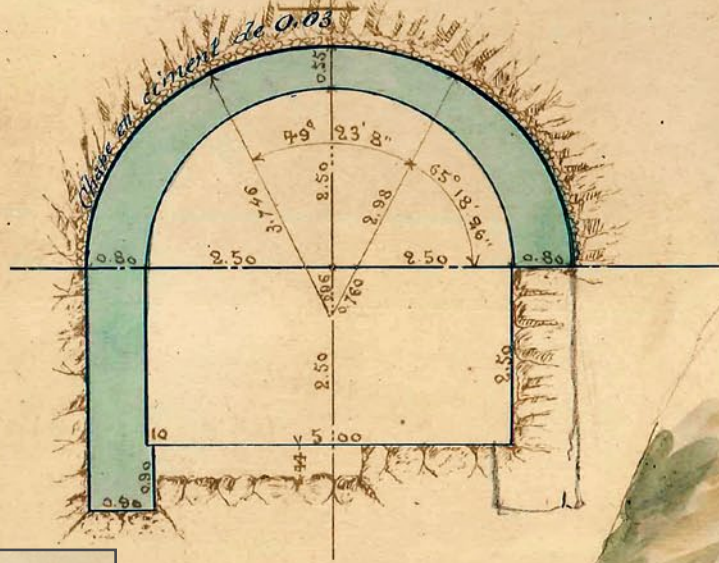
Afin d'entretenir la route, des cantonniers sont répartis sur la nationale. En 1914, les travaux publics présentent deux projets de construction de maison<sup>4</sup>.



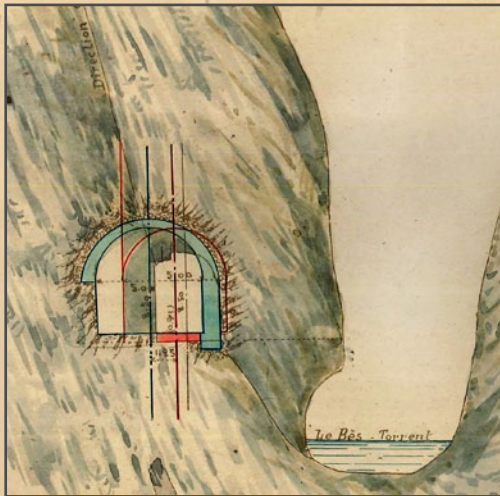
<sup>3</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 68, rapport, 1901.

<sup>4</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 68, rapport, 1914

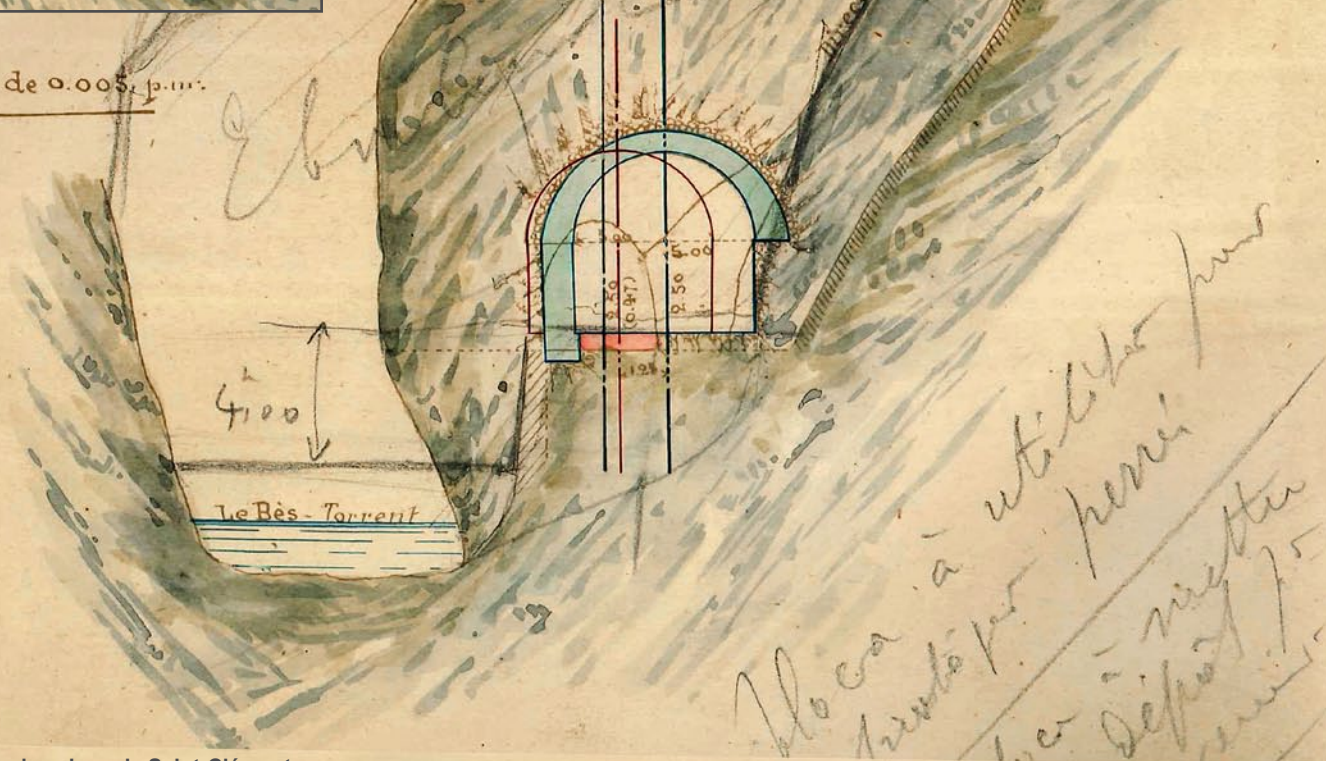
Variante entre les piquets 53 et 51.  
 Profil type du revêtement maçonné.  
 Echelle de 0.01 p.m



Vue tête Barles



Echelle de 0.005 p.m.



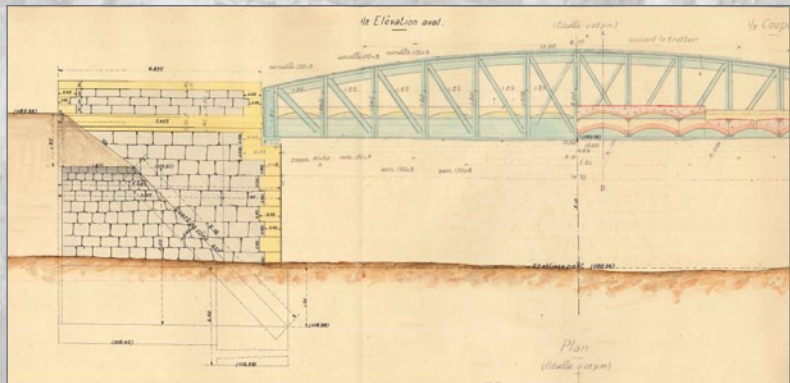
# Les ouvrages d'art

**S**erpentant dans la vallée du Bès, la nationale traverse nombre d'ouvrages d'art, afin de franchir rivières et ravins : ponts, aqueducs,

passerelles, buses, souterrains... Autant de défis pour les ingénieurs des travaux publics.

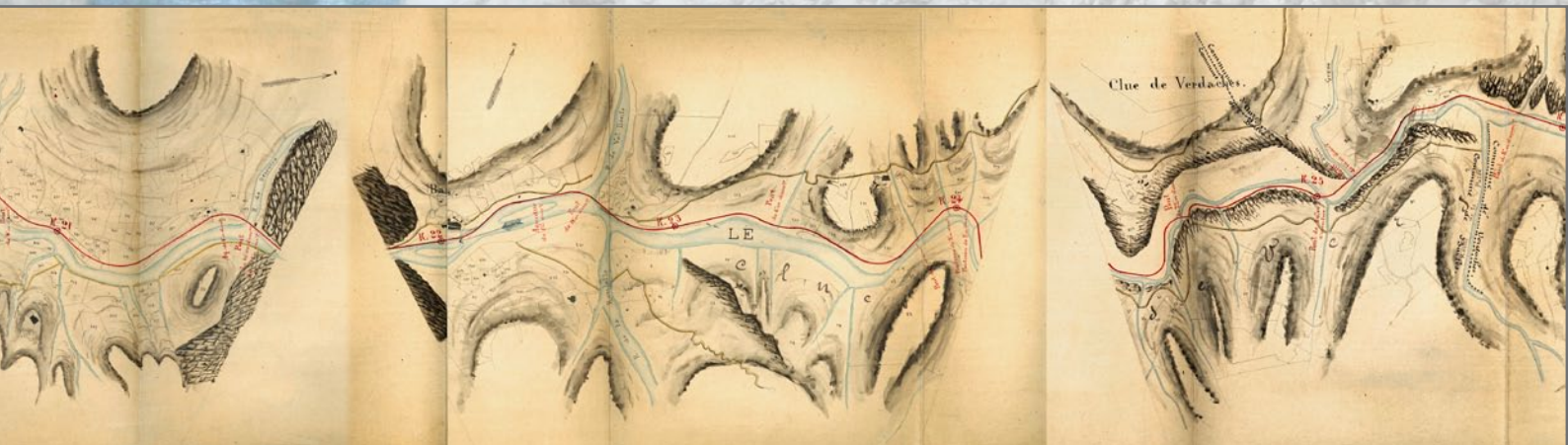
## Des ponts... Le pont sur le Mardaric à Verdaches

**E**n 1905, les Ponts et Chaussées présentent un projet de construction d'un pont métallique de près de 15 m sur le torrent du Mardaric, affluent du Bès, que la nationale traverse à Verdaches. Le pont actuel en bois <sup>1</sup> est en piteux état : « la charpente est d'ailleurs partiellement pourrie et ne peut plus être réparée <sup>2</sup> ».



<sup>1</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 365, construction d'un pont en charpente entre la RN 100 et le village de Verdaches, 1878-1886.

<sup>2</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 100, projet de construction d'un pont métallique sur le Mardaric à Verdaches, 1905.





Les clues de Barles au début du XIX<sup>e</sup> siècle

# Des difficultés

**L**es difficultés s'accroissent sur ce chantier hors normes. Les entrepreneurs se plaignent des crues, fréquentes et violentes, de la difficulté de

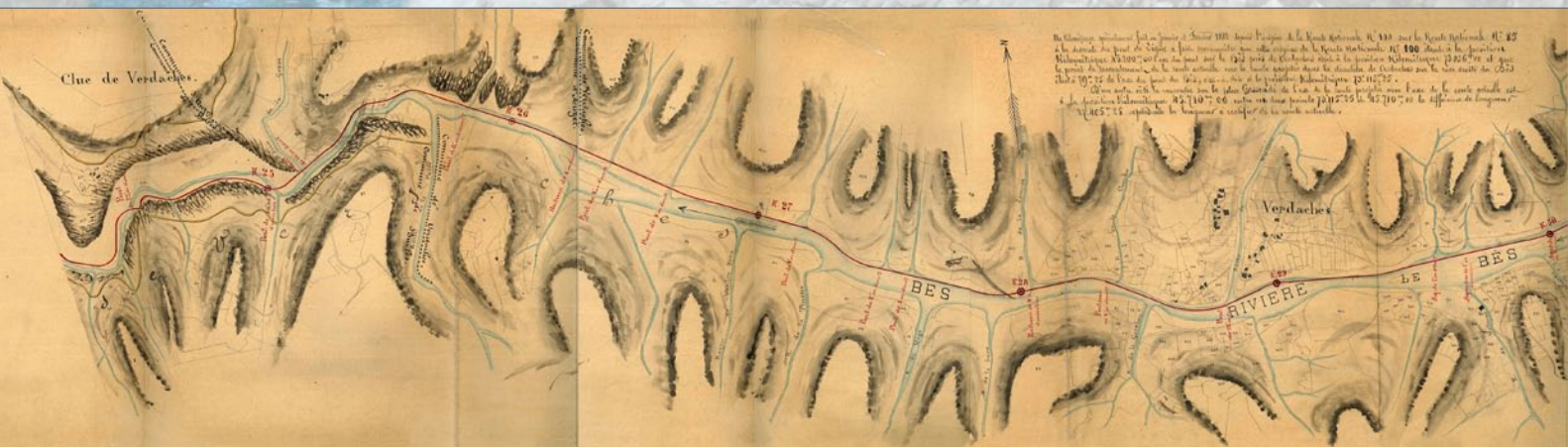
trouver de la main-d'œuvre, des accès aux chantiers, des éboulements, des problèmes d'exécution... et des imprévus !

## Les crues

**L**es crues de 1911 sont fort importantes : sur le Bès, elles ont même été notées en décembre :

*« des plus fortes connues. Elles sont survenues pendant la longue période de pluie de l'automne dernier après des ondées exceptionnelles, tant par leur violence que par leur durée, et au moment où les terrains étaient saturés d'eau et ne pouvaient plus en absorber le moindre élément <sup>1</sup> ».*

<sup>1</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 96, rapport du subdivisionnaire, décembre 1911.







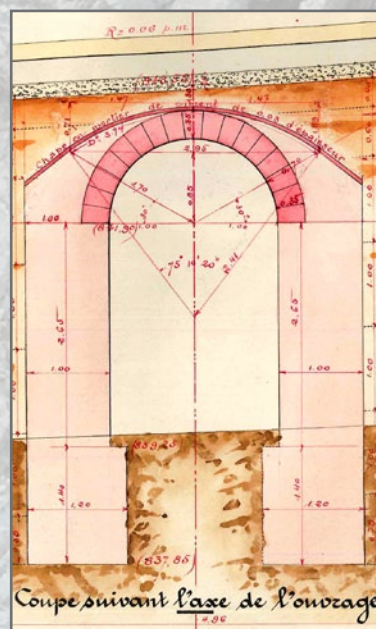
Les crues de la fin de 1911 ont détérioré le pont et emporté son cintre placé pour sa construction.

## Salaires et conditions de travail, 1905-1909

**E**n 1909, par rapport à 1905, les salaires versés aux différents corps de métier ont été augmentés : le manœuvre gagne 30 centimes de l'heure au lieu de 20, le charpentier et le chef d'atelier plus du double. La durée journalière de travail fixée à 10 h est limitée entre le 1<sup>er</sup> novembre et le 31 janvier à 9 h<sup>3</sup>.

### Une main-d'œuvre rare

**L'**entrepreneur Jules Grégoire, qui réalise les travaux entre le moulin du Bès et Mallefiance, demande en 1910 une révision à la hausse des salaires fixés par l'administration. En effet, pétitionne-t-il :  
*« Je n'ai pu me procurer sur mon chantier qu'un nombre d'ouvriers très inférieur à celui demandé par les ordres de service de M. l'ingénieur. Malgré les recherches faites et les sacrifices pécuniaires consentis, je n'arrive pas à augmenter mon personnel. Les ouvriers se plaignent de l'insuffisance des salaires ; ils sont mieux payés dans les départements limitrophes<sup>2</sup> ».*



<sup>2</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 96, pétition de Jules Grégoire, 6 octobre 1910.

<sup>3</sup> Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, S 68 et 100, taux des salaires et durée de la journée de travail, 1909 et 1905.



# 1913, en route... dans les clues de Barles

**D'**abord sentier muletier, le chemin d'intérêt commun n° 7 est devenu la nationale

100 pour être aujourd'hui la départementale 900 A.

## **U**n territoire de transition

La commune de Barles tient de la zone alpine par son architecture, mais elle a vécu, depuis le Moyen-Âge au moins, en lien étroit avec le massif des Monges avec qui elle voisine par ses hauteurs, ce dernier tenant de l'arrière pays provençal. Au Moyen-Âge, nous la voyons rattachée

à la communauté de Feissal pour la levée de certains impôts tandis que d'autres documents l'associent, en 1271 et 1315, à la viguerie de Digne. Il faut attendre le 11 mai 1387 pour que la reine Marie place définitivement cette communauté dans la baillie de Seyne.

## **C**lues de Saint-Clément et clues de Verdaches : d'un verrou à l'autre

*« Les Préalpes de Digne sont un fouillis de petites unités murées ». R. Blanchard.*

**D**es siècles durant, pour se rendre à Digne, les Barlatans n'eurent d'autre choix que de franchir les escarpements, de part et d'autre de la clue de Saint-Clément, par d'âpres sentiers : le premier, uniquement piétonnier, par le Pas-de-Pierre via Tanaron, le second, muletier, depuis le hameau de

Saint-Clément, par le Pas-du-Castéou vers Esclangon. Les sentiers des hauteurs de la commune offraient des cheminements plus confortables, vers Esparron, Feissal et Authon. Faut-il y voir la cause des liens entretenus avec ces communautés du haut-pays sisteronnais ?



Les Plus Beaux Sites des Alpes

Environs de DIGNE-les-BAINS (B.-A.). — Entrée des Clues de Barles



Les Clues de Barles vues de l'amont  
Le Tunnel



# Un maillage serré de chemins muletiers

**D**es siècles durant, dans la vallée du Bès, on ignorait la locution « se mettre en route ». On se mettait en chemin, à pied, à dos d'âne ou de mulet, ou encore à cheval, d'un lieu à l'autre. Ces sentiers, que l'on reconnaît à leur ornière

**L**orsqu'il rencontre un dénivelé trop important, le sentier présente, en agglomération comme en pleine nature, des marches dites « au pas de l'âne », pour que les bêtes puissent l'emprunter. Dans le quartier de Proussier à Barles, le chemin escaladant les pentes traverse d'ailleurs un lieu-dit « L'Escalier ».

**L**es techniques de portage sont simples : trousses (sortes de filets utilisés pour le transport des foin) portées à dos d'homme ou d'animal, ensarris (sacs de toile accrochés au bât) et liaye (traîneau) pour les bêtes de somme. C'est ainsi qu'une armoire est parvenue en pièces détachées, à dos de mulet, depuis Seyne jusqu'à l'Infernet, au début du xx<sup>e</sup> siècle.



centrale, creusée par le passage des hommes et des bêtes de somme, « tiraient droit » bien souvent, sur les versants pentus, ils permettaient l'installation d'habitats de hauteur.

## Nombre d'habitants

Ces communes contiennent, en amont des clues, de très nombreux hameaux et écarts. Le nombre d'habitants, dans chacun d'eux, est celui de 1881.

**Auzet >** le Serre : 83, les Auberts : 43, Chapelenc : 22, l'Eglise : 5, l'Adrech : 10, le Forest : 24, l'Infernet : 35, le Graveyron : 5, la Salce : 16 (total : 243)

**Barles >** le village : 104, Vaux : 49, le Château : 18, le Forest : 108, Bloude et les Sauvans : 74, Saint-Clément et le Lauzet : 87, Val-Haute et le Villard : 26, Charrui : 15, les Pinées : 7, Jallet : 2, le Moulin : 3, le Mas : 8 (total : 502)

**Esclangon >** le village : 45, le Château : 9, Péouré : 4, la Pare : 4 (total : 17)

**Tanaron >** le village : 87, Pudoyer : 42, le Moulin : 4, Maléfiance : 9, Péouré : 11 (total : 153)

**Verdaches >** Les Jauberts : 56, le Serre : 23, le Bourguet : 20, les Bouyessis : 21, la Route : 50, la Sambue : 20, le Villard : 28 (total : 218)



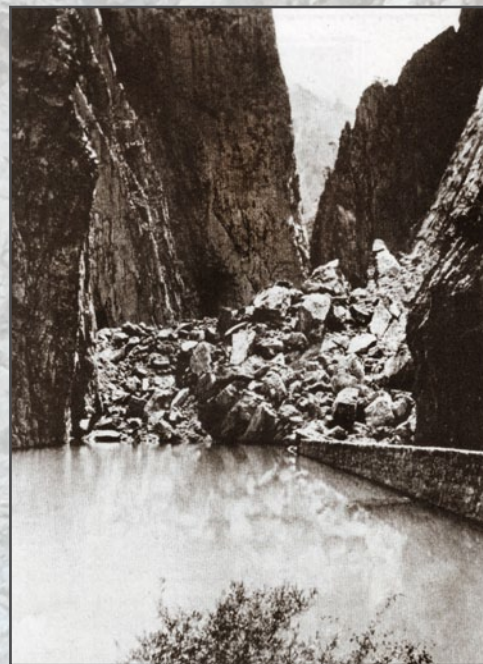
# Des torrents et rivières impétueux...

**L**e régime du Bès présente une torrencialité redoutable, tout comme ses affluents. Il n'est, pour s'en persuader, que de compter le nombre de lieux-dits nommés la Grave, c'est-à-dire le lieu engravé. Le cours d'eau qui traverse

la commune d'Auzet a même pris ce nom, et le quartier voisin se nomme le Graveyron. Quant à la Descoure qui coule sur les hauteurs de Barles, son nom signifie « celle qui sort de son lit... »

**L**e village de Barles, implanté au bord de l'eau au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, s'était doté de digues (nommées « barricades » et « fortifications ») protégeant ses jardins et cheneviers. Un orage survint le 18 août 1739, il eut raison des endiguements, emporta les terres et inonda les premières maisons du village. Un procès-verbal des dommages occasionnés fut réalisé le 7 mai 1740, à la demande des procureurs du pays de Provence, « *n'ayant pu adhérer (plus tôt) à cette réquisition à cause du mauvais temps et des neiges qui occupent les chemins qui étoient dailleurs presque impraticables* ».

Archives départementales  
des Alpes-de-Haute-Provence, C 48

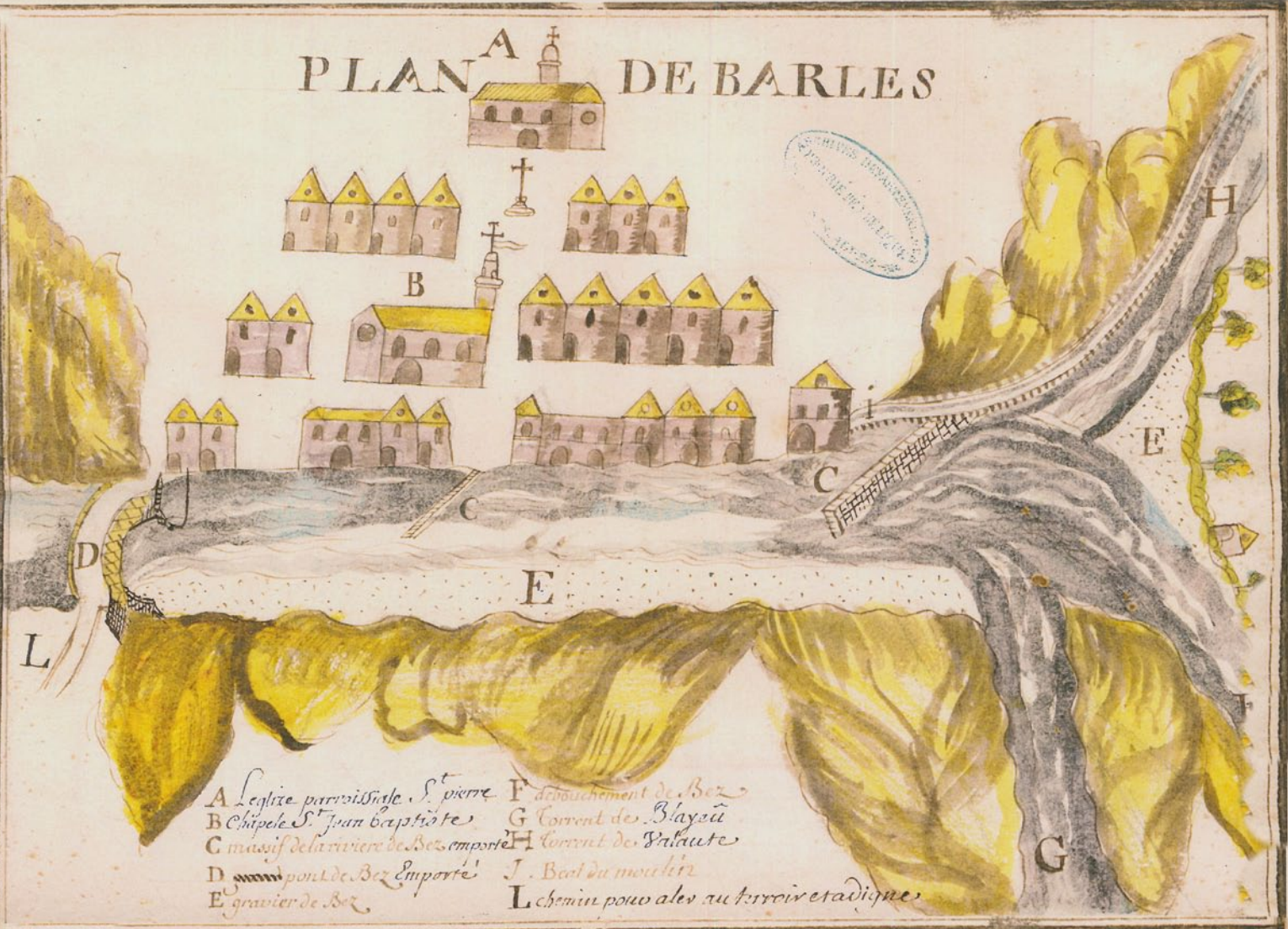


« Au début de l'année 1917, un jour de forte neige, le tunnel s'est effondré, entraînant une énorme masse de rochers dans le lit du torrent.(...) Les ponts et chaussées adjudgèrent pour 80 000 frs les travaux de dégagement. Joseph Pico eut le marché, mais n'avait pas de grands moyens pour résoudre le problème. Un jour d'automne, un orage terrible provoqua une crue gigantesque qui balaya tous les rochers. À la suite de ce coup de chance, Joseph Pico créa une entreprise qui eut pignon sur rue dans les travaux publics au niveau national. » in « Les cantons de Seyne et du Lauzet dans la première moitié du siècle ».

par Lucien et Maryse MOST



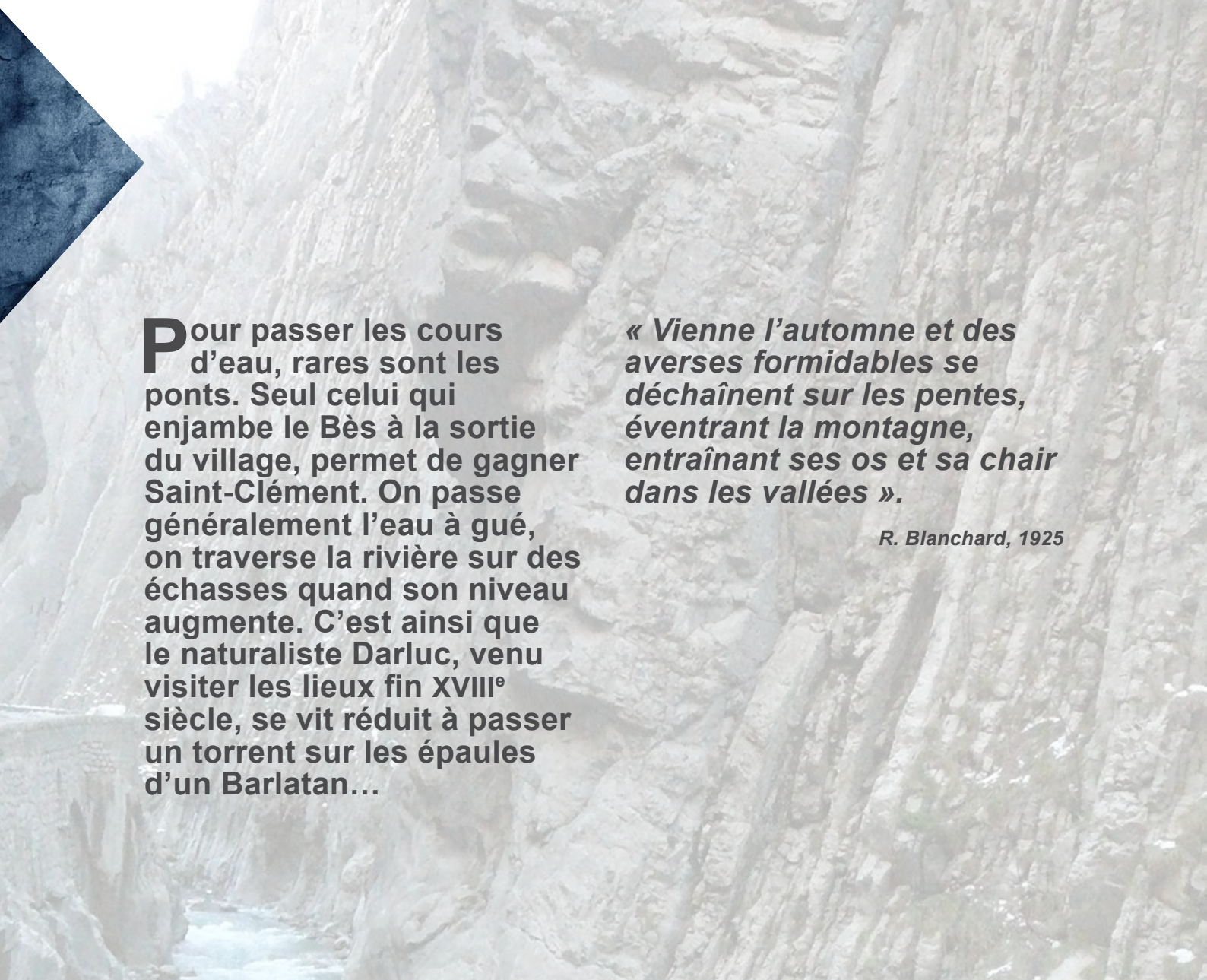
# PLAN A DE BARLES



*A* Eglise paroissiale S. Pierre    *F* détachement de Bez  
*B* Chapelle S. Jean Baptiste    *G* Corrent des Blaysû  
*C* massif de la rivière de Bez emporté    *H* Corrent de Valaute  
*D* pont de Bez emporté    *I* Boat du moulin  
*E* gravier de Bez    *L* chemin pour aller au tiroir et adigue

« le village est tellement dominé par cette rivière (...) les eaux ont batu jusques aux murailles de la plus basse ligne des maisons dudit village (...) le gravier surmonte partie des escuyeries et plus bas appartements desdites maisons, les propriétaires ayant été obligés d'abandonner et murer les portes qui étoint du cotté de la rivière... »

Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, C 48.



**P**our passer les cours d'eau, rares sont les ponts. Seul celui qui enjambe le Bès à la sortie du village, permet de gagner Saint-Clément. On passe généralement l'eau à gué, on traverse la rivière sur des échasses quand son niveau augmente. C'est ainsi que le naturaliste Darluc, venu visiter les lieux fin XVIII<sup>e</sup> siècle, se vit réduit à passer un torrent sur les épaules d'un Barlatan...

*« Vienne l'automne et des averses formidables se déchaînent sur les pentes, éventrant la montagne, entraînant ses os et sa chair dans les vallées ».*

*R. Blanchard, 1925*





Auzet et le torrent de la Grave en 1875. Collection Isoard

# Les manières de vivre dans la vallée

**L**a vallée est un pays d'élevage : on compte, en 1895, à Auzet, 67 chevaux et 15 ânes, 120 vaches, 40 bouvillons, 42 génisses, 150 brebis et 270 agneaux, 80 chèvres et 60 porcs, tandis que ceux de Verdaches élèvent 74 chevaux, 8 mules, 7 ânes ou mulets, 12 boeufs, une trentaine de vaches,

520 ovins, 24 porcs et 230 chèvres. À Barles, en revanche, on ne trouve que 19 chevaux mais 72 représentants de « l'espèce mulassière », et 27 ânes et mulets, 14 bœufs de travail, 203 chèvres et 1 221 ovins (sans compter les troupeaux étrangers estivant sur ses fameuses montagnes).

## L'élevage

Qui dit élevage dit foires, où l'on écoule sa production et où l'on fait ses courses. Elles se multiplient à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et sont des occasions de retrouvailles familiales et festives.

Auzet : le 12 août, (demandée en 1889).  
Barles : le lundi après le 16 mai (citée le 15 novembre 1893, créée antérieurement).  
Verdaches : le lundi avant le 1<sup>er</sup> novembre (demandée en 1864).

## Les foires

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les foires de la vallée ont disparu, les habitants d'Auzet et de Verdaches vont à Seyne (où elles sont nombreuses) et à la Javie, tandis que ceux de Barles se tournent vers les deux foires d'Authon, ceux de Saint-Clément préférant se rendre à Digne.

*« On allait à pied, d'Auzet, aux foires de Seyne, pour faire les provisions. Et on allait aussi voir le maréchal-ferrant, pour faire ferrer les bêtes. On mettait deux heures. On y est aussi allé passer le certificat d'études, il fallait y être à 8 heures du matin.*

*Depuis Auzet, on emmenait les bêtes à vendre, à pied, à La Javie. Si on avait tout vendu, on rentrait en car, sinon, il fallait retourner à pied, avec les invendues ».*

S. Isoard

*« Il y avait une truie dans ce cabanon [à Bloude]. Ma grand-mère l'a emmenée au mâle à la foire d'Authon, à la laisse, comme un chien ! C'était vers 1890, avant 1900. Ils allaient souvent à la foire d'Authon, il y avait souvent des jolis lots ».*

P. Nicolas



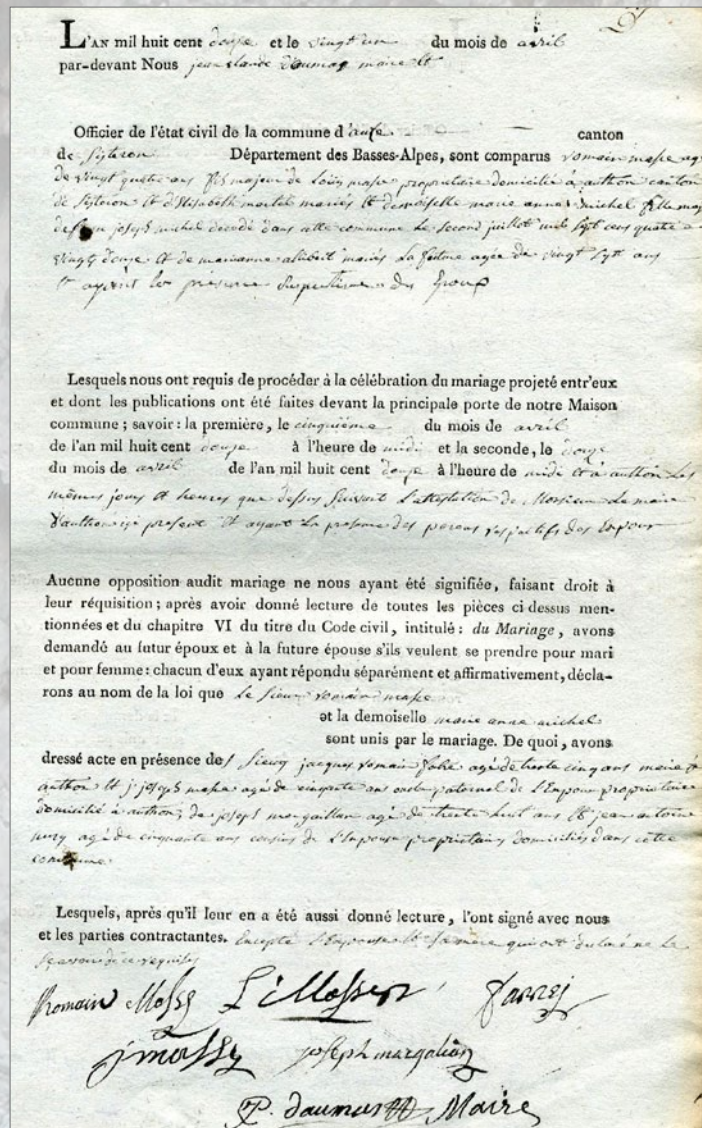
## Les écoles

La forte population des hameaux entraîne la création d'une école par hameau.

Le défaut de routes, conjugué à l'éloignement des hameaux, a nécessité, à Barles, la création de cinq écoles : au chef-lieu, à Vaux, au Forest, aux Sauvans, à St-Clément.

## Les mariages

Bien que rattachées administrativement au pays de Seyne, les communautés d'Auzet et de Barles ont conservé, au fil des siècles, les usages et liens de sociabilité médiévaux. Nombre d'entre eux témoignent largement de cet état de fait : nombre de mariages allient des familles du lieu à celles du massif des Monges.





L'école d'Auzet, années 1950, collection Isoard



L'école de Barles, 1939, collection Amielh

# 1882-1913 : plus de vingt ans de travaux

**L**e XIX<sup>e</sup> siècle est celui de l'essor industriel, qui atteint tardivement le département des Basses-Alpes.

La création de véritables routes est urgente :

« Nous, pauvres montagnards, que la nature semble avoir frappés d'anathème (...), nous ne pouvons attendre 60, 80 ans, un siècle pour voir s'accomplir et se réaliser le parfait achèvement de toutes nos routes », écrit en 1848 le préfet David de Thiais.

**U**n beau jour de 1908, débutèrent les travaux du second percement des clues de Saint-Clément, ceux de la route contemporaine. Il fallut cinq années pour aménager le passage, créer la route avec ses ponts, tunnel et parapets. Années au cours desquelles il n'était bien sûr plus possible d'emprunter le sentier des clues librement.

**L**e chemin de grande communication n° 7, muletier, traverse les clues à partir des années 1880, par des tunnels exigus, de la taille d'un mulet chargé. Puis la route devient roulable jusqu'à Digne par La Javie dès 1893, mais les Barlatans utilisent toujours leurs bêtes de somme.

*« Au début du siècle commencèrent les travaux pour la portion de route allant des clues au village. Parmi les ouvriers qui y furent employés, on nota l'arrivée d'une dizaine d'Espagnols, chaussés d'espadrilles et ayant comme tout bagage une couverture (...) Le Jules Mégy dut faire des heures supplémentaires pour leur fabriquer une paire de chaussures à chacun ».*

Roger Boeuf



Pont à Font-Chaude, collection Vaingnedroye

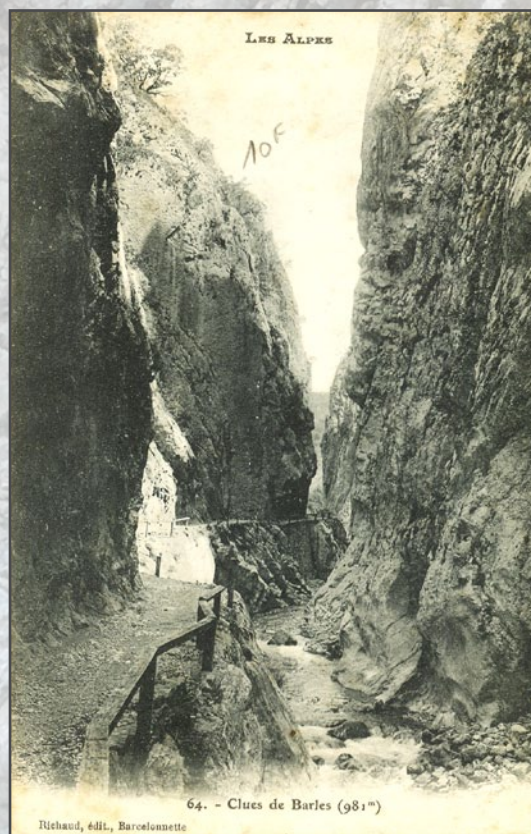




C'est alors que Cyrille Amielh, propriétaire de l'un des cafés de Barles, acquiert une diligence tirée par deux chevaux. Il assure le transport de ses passagers jusqu'à Digne, mais aussi celui des matériaux, avec une charrette. Pour passer le Labouret avec la charrette pleine, deux chevaux de renfort sont requis.

Arrivé au sommet, il détache ses deux bêtes qui, habituées, rentrent seules à l'écurie, au bas de la pente. Également chargé du courrier venant de Digne, il le remet au receveur chaque soir, les facteurs le distribuent le lendemain, à pied dans les hameaux.

Un autocar a remplacé la diligence, les transporteurs se sont succédé. On se souvient de Julien, qui ne battit jamais aucun record de vitesse. Et de sa femme, à qui il demandait :  
« Augusta, descends un peu voir si personne ne vient de l'autre côté du virage... ».  
Et il ne venait jamais grand monde. Puis ce fut A. Lombard et Joseph Amielh. Les Barlatans se faisaient alors transporter, luxe suprême, par un véhicule provenant du palais de Monte-Carlo !



Collection Jolland



Collection Putz

Dep. 6/50 ar. 21/05  
 Samedi 21 juillet 1945  
 Selonnet chantier, Selonnet  
 Y'Paul et rentre à Digne  
 Dep. 22694 K essence { Dep. 43<sup>00</sup>  
 us. 37<sup>00</sup>  
 ar. 06<sup>00</sup>  
 Comp. ar. 22896 K  
 Car. 00202 K sortie 93  
 équipe Richaud, menuisier  
 et 9 poteaux 8" sur 6  
 chantier, deux ouvriers  
 de Y'Paul à Digne  
 2 croisières 108

Dep. 6/50 ar. 20/05  
 Lundi 23 juillet 1945  
 Digne, Barles, Som d'Isongon  
 Le Vermet et Digne  
 Dep. 22896 K essence { Dep. 42<sup>00</sup>  
 us. 28<sup>00</sup>  
 ar. 50<sup>00</sup>  
 Comp. ar. 23004 K  
 Car. 00108. sortie. 94  
 équipe Richaud de Digne, à  
 Barles, puis les conducteurs des  
 travaux de Digne au Vermet  
 Voiture K-2 en panne, distributeur  
 fendus, soupapes usées, impossible  
 108

Collection H.H.

# Avec la grand' route, mais souvent à pied...

**I**l faut attendre les années 1930 pour voir rouler les premières voitures appartenant aux gens de la vallée. Elles ne sont pas nombreuses, seules les

familles habitant le village de Barles en possèdent, puisque les chemins d'accès aux nombreux hameaux et écarts restent muletiers.

**D**es remises, appelées « baraques », sont édifiées, au quartier des Germes, sur un terrain communal, par les habitants de ces hameaux. On y dépose les marchandises qui leur

sont destinées, les objets lourds étant ensuite transportés à dos de mulet. Les routes des hameaux de Barles ont, pour la majorité, été construites dans les années 1950.

**Q**uant au médecin, qu'il faut aller chercher en ville, il vient à cheval ou en voiture jusqu'au village, mais il gagne les hameaux à dos de mulet. Les malades à hospitaliser sont descendus jusqu'à la route en traîneau.

**« U**ne dame du Mas, il n'y avait pas encore de route pour le Mas, elle sortait de l'hôpital, elle avait été opérée de l'appendicite, elle devait avoir dans les 65 / 70 ans. Pour la ramener à la maison elle ne pouvait pas marcher. Son fils, il l'avait mise sur un traîneau, il avait mis bien de la paille, beaucoup de paille, des couvertures, elle était allongée dessus. Il avait deux bêtes qu'étaient braves. Il l'avait montée comme ça parce qu'elle était trop faible à la sortie de l'hôpital. Ça s'est très bien passé, les chevaux connaissaient bien le chemin. C'était vers 1955 ».

**« P**our le médecin on allait téléphoner au village et on allait le chercher avec le mulet ou le cheval à la route. Il venait à la limite de la route avec la voiture après il montait le cheval, il avait confiance. Je me rappelle quand il arrivait, il disait à ma mère : passez-moi une serviette chaude dans le dos ».

P. Nicolas



Environs de DIGNE — VERDACHES  
et la Montagne de la Blanche



## **L**es colporteurs et marchands « à pied »

Les colporteurs, qui sillonnent la vallée depuis des siècles, sont toujours présents.

Ils ont ouvert boutique à Seyne et à Digne, mais restent fidèles à la population villageoise et passent à pied une ou deux fois l'an, ils vendent de la mercerie et des vêtements.

*« Il passait Collomp au printemps et en automne, et Lando avec son baluchon derrière le dos, il avait un magasin à Digne, rue de l'Ubac.*

*Il vendait des vêtements. Il restait 2 ou 3 jours chez Amiel, et allait partout, puis à Auzet et Verdaches, dans les années 60. Il venait en car au village puis allait à pied dans toutes les maisons.*

*Il connaissait ses clients dans les campagnes, il venait avec la bonne taille ».*

F. Mégy et Y. Boeuf



Photo. R. Isoard

## **P**uis en voiture

En 1958, il y avait dix voitures seulement à Barles, les routes desservant la plupart des habitations depuis quelques années.

Les hameaux de Vaux, Val-Haute et le Villard de Barles n'en bénéficièrent pas. Ils se vidèrent de leurs habitants.

À partir des années 1970, chaque famille a son véhicule.

Quelques femmes passèrent leur permis, dans la dizaine d'années qui suivit.



Col de Vars, passage du Tour de France, 1951



# Récits et impressions de voyage en vallée du Bès

**L**es difficultés du voyage n'ont pas découragé les visiteurs, elles les ont

impressionnés et ont généré toute une littérature.

**T**anaron  
« Ce village, comme tant d'autres des Basses-Alpes, fait le plus grand honneur, par sa situation élevée, aux jambes de ses habitants. Il faut avoir l'amour de la petite patrie bien solide au cœur pour consentir à loger ainsi avec les aigles ».

Archives départementales des Alpes-de-Haute-Provence, Bachelard, Annales des Basses-Alpes - SSL tome IV  
Une excursion aux clues de Barles. 24 nov 1889

**L**a route de Barles  
« Sur les vingt kilomètres de son parcours, elle multiplie les beautés inquiétantes. L'eau du Bès l'accompagne et s'entrelace à elle sous toutes sortes de ponts biscornus, coule transparente dans un lit dix fois trop grand pour elle, sur un fond couleur anthracite ».

Pierre Magnan, *Les courriers de la mort*, 1986

« **A**près avoir franchi ce passage chaotique et dantesque, on est tout surpris de trouver un coin de terre fertile et riant – le coin du Péouvérivable oasis à l'abri de tous les vents du nord où les raisins, les figues, les olives mûrissent aussi bien qu'en basse Provence ».

« Oui, imaginez-vous que, dans ce coin de sauvage beauté, de sublime harmonie, ils ont commis le crime d'établir une « magnifique route nationale bien large et bien « droite ». Et en avant les murs de soutènements, les roches taillées en encorbellements, les charpentes en fer, le régime des eaux régularisé, toute la séquelle des horreurs officielles. Oh les vandales !! ».

Étienne Martin, *Anecdotes d'un paysagiste*, 2e série, 1934





Collection Lamouche



Collection Teyssier





