



HAL
open science

Des trains de moutons pour se nourrir...Transhumance ferroviaire et alimentation à travers l'exemple provençal

Philippe Moustier, Laurent Rieutort

► **To cite this version:**

Philippe Moustier, Laurent Rieutort. Des trains de moutons pour se nourrir...Transhumance ferroviaire et alimentation à travers l'exemple provençal. *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2009, 41, pp.89-109. halshs-00922112

HAL Id: halshs-00922112

<https://shs.hal.science/halshs-00922112>

Submitted on 18 Jan 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Revue d'histoire des chemins de fer

41 | 2009 :

Approvisionnement ferroviaire et pratiques alimentaires des citadins

Chemins de fer et production agricole

Des trains de moutons pour se nourrir... Transhumance ferroviaire et alimentation à travers l'exemple provençal

Living on trainloads of sheep... Seasonal migration of livestock by rail and food supply: the example of Provence

PHILIPPE MOUSTIER AND LAURENT RIEUTORT

p. 89-109

Abstracts

En facilitant le déplacement des troupeaux et parfois indirectement l'engraissement des agneaux en montagne, le chemin de fer a non seulement participé aux recompositions de la transhumance ovine française mais également à l'alimentation des populations rurales ou surtout citadines à la fin du XIX^e siècle et jusque dans les années 1970.

L'exemple de la « grande transhumance » entre la Provence et les Alpes permet de confirmer l'importance de ce mode de transport lors d'un « cycle » d'un peu moins d'un siècle, qui a laissé place ensuite à la route et au camion. Ces échanges ont contribué à l'affirmation de la grande transhumance provençale avec un jeu complexe d'acteurs et une géographie largement renouvelée par la conquête des Alpes du Nord grâce au rail.

By facilitating the migrations of flocks and indirectly contributing to the fattening of lambs in the mountains, the railroad not only participated in re-organizing the migration of ovine livestock in France but also assisted in feeding rural and especially urban populations at the end of the 19th century and up to the 1970s.

The example of the “great migration” between Provence and the Alps allows us to confirm the importance of this means of transportation during a ‘cycle’ of slightly less than a century that later gave way to roads and trucks. These exchanges contributed to the affirmation of the great migration in Provence, with a complex set of participants and a geography that was largely reconstructed by the conquest of the Northern Alps thanks to the railway.

Index terms

Mots-clés : chemin de fer, alimentation, transhumance, Provence

Keywords : railway, food supply, seasonal migration of livestock, Provence

Chronological : XXe siècle, XIXe siècle

Thématique : Réseaux et territoires

Full text

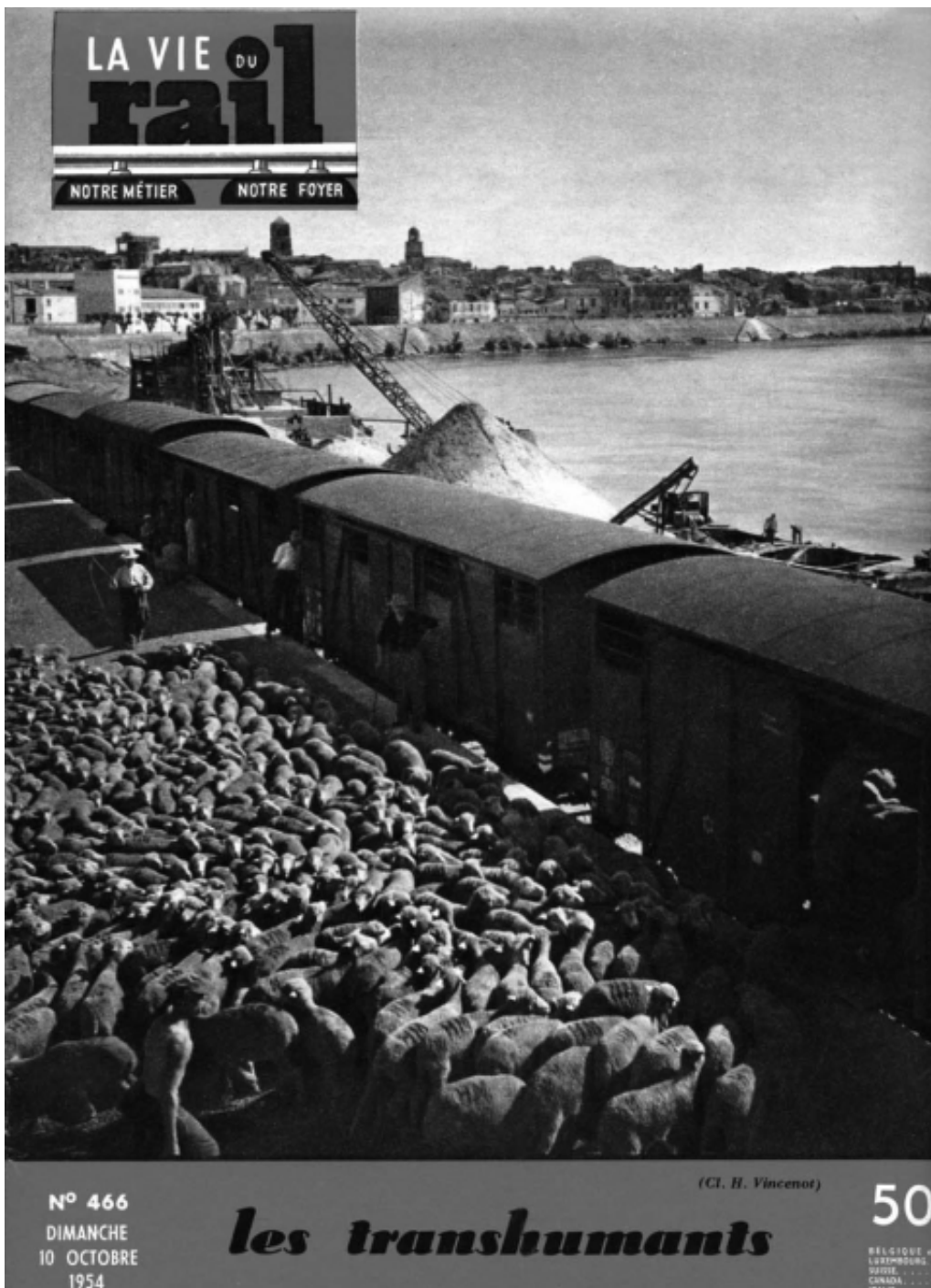
- 1 En facilitant le déplacement des troupeaux et parfois, indirectement, l'engraissement des agneaux en montagne, le chemin de fer a non seulement participé aux recompositions de la transhumance ovine française mais également à l'alimentation des populations rurales ou surtout citadines à la fin du XIXe siècle et jusque dans les années 1970. En France méditerranéenne, malgré cette importance historique et les profondes modifications des mouvements pastoraux induites par le train, cette pratique n'a guère suscité de travaux spécifiques de chercheurs historiens ou géographes. C'est pour combler cette ignorance que nous proposons cette étude, encore limitée à la « grande transhumance » entre la Provence et les Alpes.

Un mode de transport méconnu mais fondamental dans l'histoire de la transhumance

Des sources discrètes

- 2 En France, la rareté des recherches peut s'expliquer par le caractère imparfait des sources disponibles. De fait, l'historien sera déçu par la pauvreté des données issues du monde ferroviaire, qu'il s'agisse des flux enregistrés par gare ou, plus déficientes encore, à propos des barèmes pratiqués par les compagnies. Il existe pourtant des états annuels du trafic pour chaque gare, décomposant les expéditions par wagon (au départ et à l'arrivée), en fonction des tarifs et des types d'animaux (nombres de têtes de gros bétail ou de moyen et petit bétail). Cette fiche, même si elle est complétée par une rubrique sur les « principaux faits ayant eu une influence sur l'évolution du trafic », n'est guère satisfaisante car elle offre des chiffres globaux et ne permet pas de saisir la complexité des mouvements de transhumance. En outre, se posent de redoutables problèmes d'accès aux données. Sur le territoire qui nous concerne, les archives de la compagnie PLM (de Paris à Lyon et à la Méditerranée) antérieures à 1910 ont été détruites par la crue de la Seine ; celles de la période de 1910 à 1937 sont conservées au Mans mais elles sont encore difficiles à mobiliser. Il en va de même pour les dépôts de la SNCF à Marseille, d'autant plus que les informations manquent pour la période 1939-1948. Mais le chercheur ne peut négliger pour autant les publications professionnelles, et notamment la revue *La Vie du rail* qui propose, dans ses anciens numéros, des reportages sur cette pratique (fig. 1 et fig. 2).

Figure 1.



Quelque 5 000 bêtes embarquent au bord du Rhône, direction Briançon (Hautes-Alpes) via Livron et Veynes. Elles seront de retour en octobre.

Couverture du journal *La Vie du rail*, n° 466, 10 octobre 1954, photo H. Vincenot. Arles, juin 1954.

Figure 2 La transhumance en 1954.



Un débarquement en cours de route aux portes des alpages. Le convoi marquera trois arrêts, à Crest (Vercors), Montdauphin-Guillestre (Queyras) et Briançon.

Archives de *La Vie du rail*, photo H. Vincenot.

- 3 Le géographe en est souvent réduit à feuilleter les fiches issues des services vétérinaires et habituellement conservées aux Archives départementales. Malgré ses lacunes (dissimulations, erreurs d'enregistrement, etc.), cette source permet une véritable évaluation des migrations pastorales car ces « certificats de santé et de provenance », délivrés par les départements d'origine des troupeaux, sont obligatoires depuis la fin du XIX^e siècle. On y recense la commune d'origine et la commune de destination du troupeau, le nombre de bêtes par catégorie (les chèvres étant comptées à part), le mode de transport, l'itinéraire éventuellement, la gare d'embarquement et d'arrivée. Ce document, confectionné après « visite » sanitaire des bêtes en instance de départ, est ensuite visé par le maire de la commune d'estivage dans les 24 heures suivant le débarquement, puis expédié au service vétérinaire départemental qui enregistre les certificats suivant un ordre chronologique. En outre, de multiples visites sur les alpages permettent de contrôler la véracité des éléments consignés sur les certificats... et parfois de dresser des procès-verbaux témoignant de multiples cas de fraude. Plusieurs auteurs ont ainsi considéré que les statistiques issues de cette source devaient être majorées d'au moins 30 %¹. De fait, d'autres informations seront puisées dans les archives départementales (notamment la série M), dans les travaux anciens des géographes ou des professionnels, voire dans les témoignages des écrivains².
- 4 Mais notre connaissance de cette réalité pastorale doit beaucoup aux entretiens effectués sur le terrain auprès d'éleveurs de montagne ou de basse Provence mais aussi auprès d'anciens cheminots. Cette méthode permet de saisir de nombreux éléments non quantifiables, des pratiques et des récits de vie. Même s'ils n'étaient pas improvisés et laissés au hasard, on connaît les critiques qui lui sont adressées : subjectivité, recueil d'informations non scientifiques, mémoire défaillante ou « reconstruite »... Ainsi, les témoignages sur le nombre de bêtes transportées par wagon ont varié du simple au double, voire au triple, avant que l'un de nos interlocuteurs ne nous précise en détail la taille des différents matériels utilisés dans chaque lotissement. Pourtant, en raison des lacunes statistiques précédemment évoquées, cette démarche est indispensable à condition d'en connaître les limites. Celles-ci peuvent être amoindries grâce à l'exercice d'un sens critique (« croisement » avec d'autres sources, contextualisation, « position » des interlocuteurs).

Une affirmation tardive et fluctuante

- 5 Les données statistiques faisant défaut, l'histoire intégrale de la transhumance ferroviaire entre la Provence et les Alpes est difficile à retracer. C'est donc en se fondant sur des séries incomplètes, marquées par de fortes variations interannuelles (en fonction notamment des tarifs proposés par le PLM puis par la SNCF) que l'on peut distinguer quelques étapes.
- 6 Il revient à Philippe Arbos d'avoir relaté en 1922 les débuts de l'utilisation du rail et les premières montées des wagons chargés de moutons en 1878³ ; à l'époque cette migration ascendante est précoce (dès le 15 mai) mais beaucoup de retours se font à pied, la concurrence étant encore vive avec la transhumance « terrestre ». Comme en Espagne à la même époque, la progression est pourtant rapide. Au début du ^{xx}e siècle, c'est environ 160 000 à 240 000 têtes qui empruntent le chemin de fer sur des flux totaux de l'ordre de 500 000 têtes. Ph. Arbos cite le chiffre de 225 000 têtes en 1912 (pour 2 136 wagons), ce qui représente, en valeur relative, plus de 45 % des ovins transportés. Cette ascension est cependant brisée par les conséquences de la crise de la Première Guerre mondiale : la désorganisation des transports aboutit à une reprise de la transhumance pédestre.
- 7 Les données sont plus complètes pour les années 1920-1930. On voit alors le maintien des déplacements ferroviaires (surtout vers les Hautes-Alpes, l'Isère et la Savoie⁴) pour un gros tiers des ovins transhumants (100 000 à 120 000 têtes) et plus de la moitié des troupeaux⁵ ; cette dernière part, bien supérieure aux seuls effectifs, s'explique par la taille moyenne des cheptels concernés, bien plus importante dans le cas de l'utilisation du chemin de fer. De tels chiffres cachent de grosses fluctuations selon les années et selon les lieux d'estivage. Par exemple, pour se rendre dans les Basses-Alpes, la totalité des troupeaux du Var et plus des trois quarts de ceux des Bouches-du-Rhône se déplacent à pied ; en revanche, dans ce dernier département, le recours au train pour se rendre dans les alpages des Hautes-Alpes varie de moins de 20 % des troupeaux (en 1921) à près de 75 % (1934) ; la progression est comparable pour la Drôme (de 30-40 % dans les années 1920 à 50-60 % la décennie suivante) et l'Isère (où on atteint 75-80 % dès le milieu des années 1930) tandis que sur toute la période (à l'exception de 1921), on dépasse 80 % pour les flux à destination de la Savoie. Les informations détaillées recueillies dans les Hautes-Alpes⁶ montrent une évolution heurtée : on reçoit moins de 200 wagons (qui renferment 70 à 80 sujets) au début des années 1920 (avec un étiage en 1921), pour atteindre plus de 500 en 1925 ou en 1930 et 1931 (tabl. 1).

Tableau 1. Nombre de wagons utilisés pour les transhumants vers les Hautes-Alpes

Année	Nombre de wagons	Année	Nombre de wagons
1920	195	1926	471
1921	71	1927	394
1922	183	1928	372
1923	425	1929	398
1924	345	1930	523
1925	514	1931	567

Source : Archives départementales des Hautes-Alpes, 7 M 149

- 8 Au début des années 1930, et alors qu'elle concentre environ 70 % des migrations

pastorales totales, la transhumance au départ des Bouches-du-Rhône⁷ utilise le rail pour 30 % à 40 % des bêtes à laine (tabl. 2). Les quelques échanges vers le Haut-Var ne sont pas concernés et les autres gares des Alpes du Sud (Drôme, Basses-Alpes et Alpes-Maritimes) reçoivent peu de troupeaux : même si les chiffres s'accroissent en fin de période, c'est souvent moins de 10 % de l'ensemble des estivants du département qui ont recours au train. Les valeurs sont par contre plus élevées vers les Hautes-Alpes (40 % des bêtes transhumantes) ou *a fortiori* vers l'Isère (plus de 60 % en fin de période) et la Savoie (80 %).

⁹ Dans les années 1950-1960, les statistiques des services vétérinaires confirment le maintien des effectifs transportés par train : Ch. Gardelle parle même d'apogée entre 1958 et 1960 et cite le chiffre de 153 000 ovins utilisant le rail lors de la saison de 1964, sur un total transhumant estimé alors à 387 000 têtes⁸. En valeur relative, on est donc tombé à 40 % du cheptel alors que trois ovins sur cinq passent par la route. Malgré leur précarité, toutes ces données dévoilent la poussée de la transhumance ferroviaire, sensible depuis la fin du XIX^e siècle et jusqu'au début des années 1960.

Tableau 2. Nombre d'ovins transportés par fer au départ des Bouches-du-Rhône (et part, en %, du flux départemental), 1930-1936

Année	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Département de destination							
Basses-Alpes	3 470 (5 %)	3 833	2 321	8 875 (13 %)	5 909	5 610	5 962 (10 %)
Hautes-Alpes	19 380 (41 %)	21 783	18 135	18 656 (45 %)	21 840	16 187	17 390 (39 %)
Alpes-Maritimes	2 046 (18 %)	1 535	-	-	-	-	493 (4 %)
Drôme	2 360 (10 %)	3 102	2 751	5 510 (33 %)	2 895	2 634	5 892 (34 %)
Isère	19 957 (34 %)	33 822	30 684	24 278 (41 %)	32 795	31 674	36 064 (62 %)
Savoie	25 338 (83 %)	29 835	23 041	25 444 (77 %)	21 771	16 200	24 287 (83 %)
Haute-Savoie	-	-	-	-	715 (100 %)	-	-
Ialatie	7 234 (30 %)	2 754	2 259	569 (3 %)	1090	1554	807 (11 %)
Total rail	79 785	96 664	80 729	83 332	85 210	73 859	90 895
Total terre-rail	264 089	270 944	261 876	248 522	231 158	212 919	232 295
Part du rail, en %	30,2	35,7	30,8	33,5	36,9	34,7	39,1

Source : Archives départementales des Bouches-du-Rhône, M 102-103

¹⁰ Ajoutons que, parallèlement, le métier de boucher expéditeur s'affirme. Au départ, le système est très artisanal : il s'agit d'anciens chevillards locaux qui tentent d'expédier les carcasses vers les marchés de gros ou des bouchers détaillants des grandes villes et des zones déficitaires. Le rôle des chemins de fer est aussi essentiel et la profession s'est surtout développée près des gares. Les petites carcasses des ovins, commodes à transporter, sont particulièrement susceptibles d'expédition : dès avant 1914, l'essentiel

de la production d'agneaux gras du Diois est ainsi expédié dans les villes du Nord-Est⁹. L'orientation nouvelle est stimulée par la présence du rail qui autorise les flux vers la Côte d'Azur, dans la vallée du Rhône, dans les stations touristiques des Alpes du Nord ou surtout vers Paris. Dans les Alpes de Haute-Provence, E. Fabre et R. Declercq montrent que les éleveurs de Barcelonnette approvisionnent le marché parisien ou la Côte d'Azur qui offrent « des prix rémunérateurs bien plus élevés que ceux des marchés locaux, en dépit des coûts de transports [...] Dès 1897, ils y envoient par train leur bétail, embarqué vivant à la gare de Prunière »¹⁰. Dans les années 1920, on procède sur place à l'abattage et on expédie depuis les Préalpes et la Moyenne Durance, les carcasses vers les villes : « dès 1936, un service quotidien fonctionnait sur Paris¹¹. » Les chevillards de Sisteron créent leurs propres abattoirs et le système gagne rapidement les vallées (abattoir coopératif de Gap en 1938) et montagnes voisines (Bochaîne, Baronnie, Moyenne-Durance, Monts de Vaucluse, Préalpes de Digne), renforçant la notoriété de la dénomination « agneau de Sisteron ».

Une opportunité historique

¹¹ À l'origine, le développement de la transhumance par voie ferrée doit être replacé par rapport aux contraintes des déplacements à pied : moyen de transport plus rapide (le trajet dure de 24 à 48 heures) et plus souple (facilité d'embarquement et d'acheminement sur de longues distances), le train suscitait également moins de conflits avec les riverains le long des « carrières », évitait le choix des gîtes d'étape ou les accidents sur des routes de plus en plus fréquentées (y compris par les automobiles) ; il facilitait également les contrôles sanitaires dont l'administration, soucieuse d'éviter les épizooties, était coutumière¹². Mais toutes ces raisons ne peuvent expliquer, à elles seules, le triomphe du rail. De fait, s'ajoutent trois dimensions fondamentales qui permettent de comprendre ces succès.

¹² La dimension économique est évidente. L'intérêt de la transhumance ferroviaire, certes plus rapide, passe d'abord par des prix avantageux. Malgré les fluctuations tarifaires, les montants exigés au retour sont souvent réduits du tiers à la moitié. Pour le PLM, les wagons complets (sans étages, pour 70 à 80 têtes), doivent parcourir au minimum 50 km et les prix, recueillis par H. Onde en 1932 pour un trajet de 300 km Arles-Montmélian, donnent entre 1927 et 1929 511 F à l'aller et 436 F au retour, soit 13,5 F/ tête et 5 centimes du km ; le voyage est donc cher et « mieux vaut la route »¹³. En 1930, par contre, les tarifs descendent à 414 F à l'aller, 198 F au retour, soit 8,75 F par tête et 3 centimes au km, « aussi les transhumants repartant pour la Crau affluent-ils à Montmélian » ; Onde conclue son étude sur la transhumance en Maurienne et en Tarentaise, en relevant que « les tarifs ferroviaires réagissent sur les conditions d'acheminement des troupeaux transhumants ». À propos de la Savoie, F. Rey estime en 1930 que l'aller-retour revient à 10 F par tête, auxquels il faut additionner les frais d'embarquement et de débarquement¹⁴. La même problématique se retrouve dans les Hautes-Alpes, où les rapports des services vétérinaires dénoncent en 1921 un « tarif prohibitif » alors que « les nouveaux tarifs signalés par la Cie permettront l'année prochaine un plus important trafic par voie ferrée ».

¹³ Une perspective sociale s'ajoute également. Diverses sources¹⁵ et les relevés statistiques confirment que ce sont les gros propriétaires qui profitent souvent du système ferroviaire (par leur capacité de supporter le coût global et de recourir à l'affrètement des wagons). Les petits ou moyens éleveurs doivent se regrouper en réseaux complexes ou s'associer avec un éleveur principal, un négociant voire un agriculteur du département d'accueil, qui prend alors en charge les animaux sur la montagne. Ce cas de figure est particulièrement bien représenté à partir des foyers d'hivernage des garrigues languedociennes, du Comtat ou des collines de Basse-Provence. Dans tous les cas, les modestes propriétaires ne pèsent guère dans les

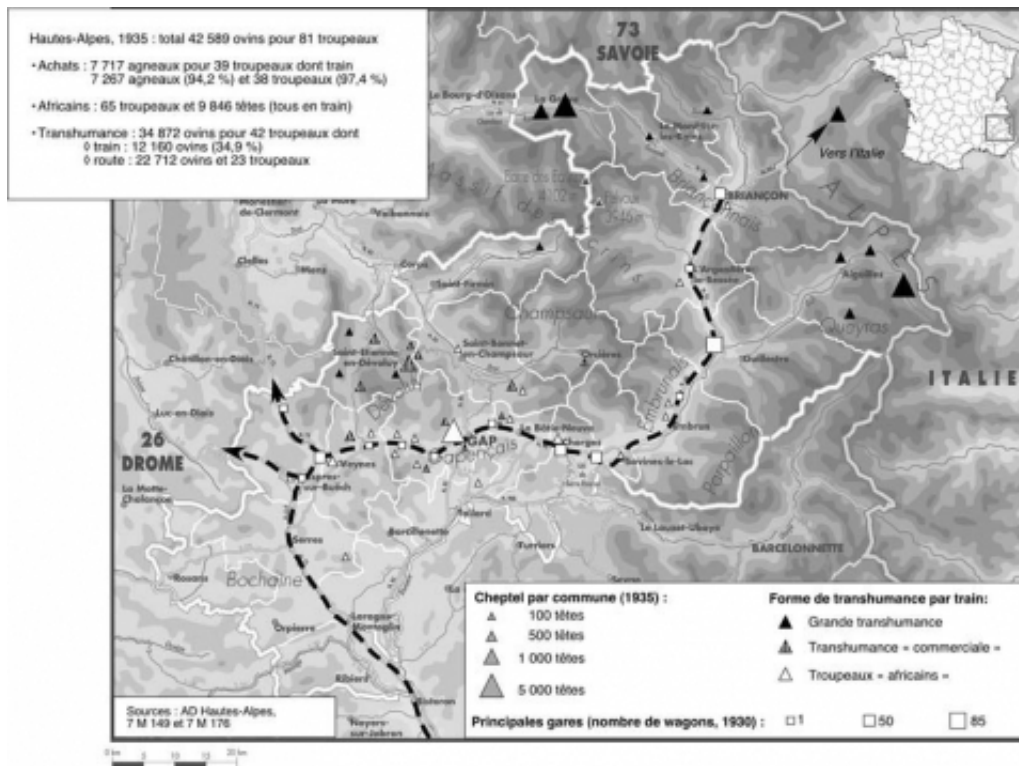
négociations pour la location des alpages de Savoie ou du Dauphiné ; ils sont souvent condamnés à utiliser des montagnes sèches, moins recherchées, dans les Préalpes méridionales et ils se déplacent davantage à pied.

14 L'accès géographique est le dernier élément à prendre en compte. Incontestablement, en lien avec l'affirmation des grands élevages des « capitalistes » de Crau ou de Camargue, le chemin de fer permet une « remontée » de la transhumance vers les Alpes du Nord au moment où, dans la partie méridionale, certaines estives dégradées sont interdites aux troupeaux par l'administration des Eaux et Forêts ; le Vercors puis l'Oisans sont atteints à la fin du XIX^e siècle, les Bauges vers 1900, la Maurienne en 1905 et, dans la foulée, la Tarentaise (basse vallée et secteur de Tignes) et le Beaufortain, même si dans ce dernier cas on se heurte aux réticences des éleveurs locaux. À l'échelle du département de la Savoie, cette expansion facilitée par le rail est spectaculaire : on compte 25 000 transhumants à la veille de la Première Guerre, 33 000 en 1925, 47 000 en 1927, 50 000 en 1928 et même 75 000 au début des années 1960¹⁶. Les trois quarts des troupeaux proviennent des Bouches-du-Rhône, un peu du Gard ou du Vaucluse. En fait, le chemin de fer est aussi valorisé par quelques Languedociens, à partir d'Arles ou de Nîmes, ce qui leur permet de compenser la perte de pâturages sur les hautes terres du sud du Massif central (concurrence des bovins, reboisement).

Des formes variées

15 L'analyse des certificats vétérinaires et les témoignages recueillis sur le terrain montrent l'extraordinaire variété de situations qui dérive de l'utilisation du transport ferroviaire. Les différences entre l'origine des troupeaux, montagnards ou de plaine, les types de pacages et le caractère spéculatif ou non de ces migrations aboutissent à une belle mosaïque de dispositions qu'illustre notamment le département des Hautes-Alpes (fig. 3).

Figure 3. Les transhumances ferroviaires au début des années 1930, l'exemple des Hautes-Alpes. Carte des auteurs.



Source : Jean Guicherd ; J. Hidoux ; E. Vernet, *L'Agriculture du département des Hautes-Alpes*, Dijon, impr. Bernigaud et Privat, 1933, 350 p.

Les flux classiques de la « Grande transhumance provençale »

- 16 La formule la plus simple et la mieux connue correspond à la « grande transhumance » provençale, dite « normale » par Ph. Arbos. Les foyers de départ et d'hivernage sont situés en Crau et en Camargue et le chemin de fer « mène estiver des bas pays méditerranéens vers les Alpes d'immenses troupeaux de moutons »¹⁷. Deux principaux types d'éleveurs, employant généralement plusieurs bergers salariés, se côtoient¹⁸.
- 17 D'une part, de grands exploitants, possédant des domaines en plaine auxquels s'ajoutent des locations, qui combinent prairies fourragères, céréaliculture et élevage extensif des moutons.
- 18 D'autre part, des « herbassiers » qui ne possèdent que leur troupeau et louent, à titre précaire, d'un bout de l'année à l'autre, différentes « places » en montagne pour l'été et dans la plaine pour l'hivernage (« coussouls » steppiques de la Crau sèche, « enganes » camarguais, dernière coupe des prairies irriguées ou cultures dérobées des « pasquiers » du printemps). Le cheptel de plusieurs centaines de têtes, entretenu sur ces parcours loués à bas prix, est géré comme un véritable capital.
- 19 S'ajoutent des petits paysans de la Provence intérieure ou des plaines maraîchères qui entretiennent des effectifs de quelques dizaines de mères qu'ils regroupent autour d'un éleveur plus important ou qu'ils envoient en transhumance en les confiant aux herbassiers en pension d'estive¹⁹.
- 20 Comment s'organise alors la transhumance ferroviaire ? Au départ, l'embarquement s'opère en fin de journée ; il a été souvent précédé par un parcours à pied dans la journée. On compte une centaine d'ovins par wagon (sans étage), un peu moins à la descente avec les bêtes gravides ; un train complet peut comprendre 40 wagons. Les gares de la Crau concentrent les trois quarts des flux (dont un tiers pour Arles).
- 21 Ensuite, deux axes principaux sont suivis par les moutons (fig. 4). Le principal passe par la vallée du Rhône (80 % des bêtes) avec une bifurcation, soit à Livron pour Die, le Vercors et un raccordement vers Veynes en direction des Hautes-Alpes, soit à Valence vers Moirans et Grenoble pour l'Isère et la Savoie ; les gares les plus fréquentées sont alors celles de Jarrie (Oisans), de Montmélian et Saint-Pierre-d'Albigny (Bauges), puis celles de Saint-Avre, Saint-Jean, Saint-Michel (Maurienne, pays des Villards, Valloire) et Modane, ou enfin celles d'Albertville et de Bourg-Saint-Maurice (Tarentaise).

Figure 4. Les principales lignes ferroviaires de la transhumance.



Carte des auteurs.

- 22 Le second tracé suit la vallée de la Durance, mais la ligne Marseille-Veynes à voie unique, plus lente, est surtout empruntée depuis les gares de la région d'Aix ou du Comtat oriental ; elle permet de rejoindre Digne et les massifs de Haute-Provence mais surtout les Hautes-Alpes *via* Veynes (Dévoluy), puis Gap, Embrun, Mont-Dauphin (pour le Queyras, la Haute-Ubaye par le col de Vars) et enfin Briançon (vers le Briançonnais, vers le Lautaret, le Galibier et l'Italie).
- 23 La durée des trajets est longue (vers 1950, il faut 17 heures d'Arles à Briançon, 18 heures d'Arles à Bourg-Saint-Maurice), d'autant plus que s'ajoutent les marches d'approche, les attentes dans les gares sans parler des éventuels problèmes mécaniques... Dans les Hautes-Alpes, la carte du milieu des années 1930 montre que l'on gagne par le train surtout les alpages du Queyras, de l'Oisans (La Grave) et secondairement du Briançonnais, du Dévoluy, voire d'Italie.

Le témoignage de la famille T*** à Istres confirme ces flux. Après une reprise de la transhumance à pied durant la Deuxième Guerre mondiale, le train sera utilisé de 1946 jusqu'en 1968 avec plus de 2 000 bêtes, 25 à 30 ânes. À l'époque,

on pouvait constituer un train complet (25 wagons dont un destiné aux ânes) à condition d'associer plusieurs éleveurs et de réserver le lotissement une dizaine de jours à l'avance. Un wagon spécial était réservé aux bergers, aux chiens, au ravitaillement et au matériel des ânes. On rejoignait alors les estives du Lauzet au Lautaret. Le départ est fixé en gare de Miramas vers le 20 juin : les bêtes sont chargées en fin de journée et voyagent toute la nuit jusqu'à Briançon, leur arrivée étant annoncée par des odeurs et une atmosphère spécifiques dont se souviennent encore les anciens cheminots. Le trajet final d'une vingtaine de kilomètres se fait à pied, avec une halte à Villeneuve. On évite de faire voyager les bêtes à jeun. L'achat d'un camion à la fin des années 1950 permet cependant de descendre les premières brebis agnelées.

Encore au début des années 1950, tel « herbassier » originaire des Hautes-Alpes, accompagné d'un berger local, rassemble environ 500 brebis et doit réserver 5 à 6 wagons dans des trains de marchandises au départ d'Arles vers le 15 juin. Ces convois « réguliers » étaient souvent plus lents, avec des arrêts multiples, des temps d'attente. Plusieurs quais étaient prévus en fonction des destinations (Savoie, Drôme, etc.). Le débarquement se fait à Gap, puis le trajet final se fait en deux journées de marche, avant de rejoindre les alpages de l'Aup dans le haut-Valgaudemar. La désalpe se déroule généralement vers le 15 octobre et le propriétaire doit alors acheter les herbes et trouver un logement dans un mas autour de Saint-Martin-de-Crau.

Les « grands oubliés » : les types commerciaux de transhumance

24 D'autres modalités de transhumance par train sont plus complexes encore et participent plus directement à l'alimentation des citadins. Elles impliquent une forme davantage spéculative, « développée, sinon créée par les progrès de la vie de relations » et qui « estive sur les alpages des animaux de provenance étrangère destinés à être sacrifiés après un rapide engraissement »²⁰. Nous en distinguerons deux types en soulignant que ceux-ci, à la différence de la « grande transhumance », utilisent presque exclusivement le rail.

25 Le premier est étroitement associé au commerce colonial. Il est caractérisé par la mise à l'estive, grâce au train, de moutons dits « africains », en réalité venus d'Algérie par cargo à vapeur depuis Alger, Oran, Mostaganem ou Philippeville. Étudiée dès 1913 par Ph. Arbos, il s'agit d'après lui d'une « forme nouvelle d'exploitation, spéculation individuelle, qui enrichit quelques particuliers et dont les conséquences paraissent devoir être plutôt fâcheuses pour la communauté »²¹. Parfois après plus d'une semaine de voyage, des lots sont achetés à Marseille (La Madrague) par des paysans-éleveurs, des négociants ou des bouchers-chevillards²². Cette transhumance commence fin avril et début mai et continue jusqu'à la fin de juillet. En fonction des conditions de marché avantageuses, les animaux sont expédiés en montagne pour engraissement et « à mesure qu'un certain nombre disparaît ainsi de la montagne, d'autres viennent les remplacer. C'est donc une exploitation particulièrement intense ; les bêtes affamées se succèdent sur le pâturage qui se trouve, si nous pouvons dire, exploité à blanc »²³. Le train autorise cette rotation rapide en estive et permet parfois, en fin de saison, un acheminement pour la vente à Paris (La Villette), Lyon, Genève, Marseille et la Côte d'Azur. Les chiffres retrouvés pour l'année 1934²⁴ sont loin d'être négligeables : on relève 163 troupeaux « d'africains » pour environ 30 000 têtes, dont 13 000 à destination des Basses-Alpes, 9 700 vers les Hautes-Alpes, 5 300 vers la Drôme, 360 vers l'Isère et 700 vers la Savoie. Les effectifs sont pourtant fluctuants. Pour le seul département des Hautes-Alpes²⁵, la statistique vétérinaire recense 20 000 têtes en 1920, puis 25 000 en 1926 mais retombe à 9 000 bêtes l'année suivante avant d'accéder à 27 500 moutons en 1930. En réalité, les vétérinaires suivent avec attention ces mouvements qui sont souvent vecteurs de diffusion d'épizooties (« clavelée », fièvre aphteuse), même si le rail, plus que le déplacement à pied, permet justement d'éviter le

contact avec les troupeaux locaux²⁶. Animé surtout par des éleveurs montagnards, ce type d'estivage correspond à une géographie spécifique et les exemples abondent dans les bassins et vallées montagnardes (Gap, combe de Savoie) ; dans les Hautes-Alpes, le massif du Dévoluy est également orienté vers cette spéculation. Ce mouvement perdure jusqu'à la fin des années 1950.

26 Autre pratique commerciale, plus ancienne, l'achat d'agneaux, de brebis, mais aussi de reproducteurs de race Mérinos aux foires de printemps d'Arles (20 mai) ou de Salon/Bel-Air (22 mai), puis leur expédition par train. En altitude, les formules sont plus simples avec déplacement à courte distance, engraissement des bêtes autour des villages, lorsqu'ils disposent de beaux terroirs à proximité, et sur les terrains de parcours proches, mais rarement en alpage. Dans les Hautes-Alpes, certaines familles d'éleveurs ou de bouchers ont recours au transport ferroviaire pour acheminer les bêtes vers le Gapençais et surtout le Dévoluy où les propriétaires se regroupent pour descendre aux foires de Provence et remonter les moutons dans des wagons de 16, 18 ou 21 mètres, *via* la gare de Veynes. Les ventes s'opèrent en septembre, voire durant l'hiver, avec un bénéfice appréciable. Arbos cite en 1913 « les deux communes de La Cluse et de Saint-Étienne qui se sont fait une véritable spécialité du commerce des moutons qu'ils se procurent aux foires de mai d'Arles, en Provence, ou qu'ils se font céder par les bergers des transhumants à leur arrivée dans le pays. [...] Beaucoup des éleveurs au lieu de se débarrasser des bêtes à l'automne, trouvent plus avantageux de les rentrer à l'étable où elles sont nourries avec des grains et gagnent assez pour être expédiées entre l'âge de 12 et 14 mois »²⁷. Encore en 1920, les services vétérinaires signalent que les Dévoluards vendent « tout ou partie de leurs troupeaux disséminés chez les propriétaires de la région, ou expédiés sur les abattoirs ou grands marchés »²⁸.

Les « hivernants »

27 Le dernier mode de transhumance ferroviaire affecte les bêtes « qui appartiennent à des habitants de la montagne » qui migrent l'hiver « dans les plaines extérieures aux Alpes ou dans les régions peu élevées de leur rebord »²⁹. Comme on l'a vu, cette descente s'est longtemps faite à pied et sur de courtes distances (montagne de Haute-Provence, Haut-Var, Alpes-Maritimes), mais quelques troupeaux montagnards hivernant en Provence utilisent également le rail, au moins jusque dans les années 1930, la formule étant peu utilisée ensuite, à l'exception des bovins (quelques milliers de têtes de Savoie vers la Camargue notamment). On se trouve là encore en présence de types de migrations complexes, souvent héritées du passé, qui débordent de temps à autre le cadre strict de la transhumance³⁰. Ph. Arbos parle en 1913 de « transhumance alpestre par opposition à la provençale » mais on découvre rapidement que si elle renvoie bien à des éleveurs issus de la montagne, ces derniers sont étroitement associés aux grands transhumants (anciens bergers salariés, mise en pension de moutons en estive, etc.)³¹ ; en outre, comme le note Ch. Gardelle, « le domicile alpin du propriétaire a une valeur relative, surtout quand celui-ci accompagne son troupeau en migration, selon un calendrier semblable à celui de la transhumance normale »³². La formule la plus simple correspond à la descente de brebis dans la plaine, uniquement pour la vente aux foires de Salon du début de septembre. Ces bêtes gravides sont achetées par de grands fermiers de Crau qui vendront les agneaux puis engraisseront les mères et s'en débarrasseront le (ou les) printemps suivants sur les marchés locaux. Le second type correspond véritablement à la descente de troupeaux « alpestres », par manque de ressources fourragères, vers le Var et les Bouches-du-Rhône pour la durée de la saison froide. Ces éleveurs gardent des attaches dans leur pays d'origine. Ils possèdent parfois une petite exploitation et des droits pour l'accès aux alpages. Les troupeaux de 100 à 250 bêtes sont accompagnés du propriétaire ou d'un membre de sa famille ; comme les herbassiers, ces montagnards doivent louer des « places » en Provence, souvent en

échange du fumier pour les récoltes futures et pacage dans les vignes. Ce type d'hivernage existe en Crau-Camargue mais ce sont les bassins qui avoisinent Aix, Marseille, Toulon, les dépressions de Cuers ou de Brignoles, les plaines alluviales du golfe de Saint-Tropez et de la baie de Fréjus qui sont les plus concernées avec de multiples ventes d'agneaux auprès des consommateurs.

Un abandon définitif ?

28 Animée par des acteurs divers, en fonction de motivations plus ou moins spéculatives, la transhumance par chemin de fer entre pourtant en déclin à partir des années 1950.

Les étapes du recul

29 Les années 1950 marquent un tournant dans l'utilisation du chemin de fer avec la multiplication progressive des déplacements par camion. Deux éléments jouent alors en interrelation : les progrès techniques et les coûts comparés des deux modes de transport.

30 Dans le premier cas, les perfectionnements sont rapides : on utilise d'abord les bétailières des coopératives (celle de Barcelonnette aurait initié le mouvement), puis des aménagements sont apportés aux matériels (camions à deux voire trois étages) vers 1960, ce qui permet de transporter 300 à 350 bêtes ; quelques grands transhumants en profitent pour acquérir leur propre véhicule dès 1959. Enfin, avec l'ajout des remorques (parfois à quatre étages) on passe à des capacités de 500 à 600 têtes qui sont particulièrement intéressantes pour les gros éleveurs de plaine.

31 La question des prix est plus complexe. Au début des années 1960, les prix sont sensiblement équivalents : « le partage du trafic entre les deux modes de transport se stabilise, [...] et tel troupeau monté à Valdrôme en 1964 par camion est redescendu en chemin de fer³³. » Tant que les coûts sont voisins, les grands transhumants ont intérêt à utiliser la voie ferrée pour les longues distances (Vercors, Oisans, Briançonnais, Savoie). Mais, à partir de 1965, le fossé se creuse : le transport par fer devient cher, les tarifs réduits (pour les trains complets, pour la désalpe) disparaissent et A. de Réparaz observe en 1969 « un recul du rail », citant le chiffre de 92 à 95 000 ovins dans les gares à la montée de 1968, contre 155 000 trois ans plus tôt³⁴. Un de nos interlocuteurs évoque même un rapport de un à deux entre le camion et le train en 1968.

32 Ce recul rapide de la transhumance ferroviaire est confirmé par différents témoignages à la fin des années 1960, notamment pour les destinations proches (Alpes de Haute-Provence, Hautes-Alpes). Une dizaine d'entrepreneurs possède alors une flotte qui atteint au total 60 à 70 camions qu'il faut rentabiliser, sur six à dix semaines, quitte à pratiquer de longues – et épuisantes – navettes vers la Savoie³⁵. Au début des années 1970, le déplacement par camion devient la règle, surtout après la suppression en 1972 des tarifs préférentiels consentis par la SNCF³⁶ ; un article de *La Vie du rail* paru en janvier 1971 relate le départ d'un des derniers gros convois de 32 wagons et 2 800 moutons, quittant le pâturage de La Grave pour rejoindre la gare de Jarrie-Vizille à destination d'Arles. Finalement, l'ultime transport ferroviaire de bêtes à laine se déroule en 1976, avec un convoi se dirigeant vers Saint-Michel-de-Maurienne.

33 C'est d'ailleurs le signe de l'essoufflement de la transhumance vers la Savoie, d'autant que la concurrence des bovins (notamment des génisses laitières) entretenus dans les fermes de l'avant-pays s'accroît sur les alpages, la sécheresse de 1976 ayant amplifié la demande de prairies d'altitude.

L'interprétation : concurrences et contraintes

34 Les causes de la disparition rapide de la transhumance par rail sont multiples et mêlées. La première, et la plus importante, tient à la concurrence évidente du camion ; ce mode de transport est à la fois plus souple (facilité de location avec des réservations qui ne doivent pas être prises plusieurs jours à l'avance ; montées et descentes davantage étalées dans le temps³⁷ ; embarquement devant les bergeries et arrivée au pied des alpages ce qui peut éviter les longues marches d'approche³⁸), plus rapide et plus compétitif en matière de coûts. Les prix du transport pèsent en effet très lourd dans la comptabilité des exploitations, ce poste pouvant être équivalent ou supérieur au coût de location des estives. Les relations entre éleveurs et entreprises de transport changent (« un coup de téléphone au transporteur et il vient ») tandis que l'on peut fractionner le troupeau et étaler l'arrivée des bêtes selon la pousse de l'herbe et leur retour selon l'époque d'agnelage.

35 Les problèmes liés à l'utilisation du train revêtent également une grande importance. Les différents témoignages en soulignent notamment trois.

36 D'abord le poids des pertes accidentelles à la montée ou à la descente (les brebis sont alors prêtes à agnelier), en particulier lorsque le transport par le rail se prolonge (on craint le manque d'eau ou le jeûne des bêtes puis les risques d'indigestion). Le deuxième est la difficile fréquentation des gares « urbaines » dont l'accès est parfois mal commode. A. de Réparaz montre ainsi que « les moutons malodorants et encombrants ont été de plus en plus mal accueillis par les municipalités souvent touristiques », alors qu'« en Arles même, il est interdit aux troupeaux de traverser la ville pour embarquer dans le train »³⁹. Dès 1920, un texte des Hautes-Alpes évoque précisément l'interdiction du séjour des animaux sur places ou voies publiques des villes et villages pour cause de « mauvaise odeur, bruits des sonnailles, excréments déposés »⁴⁰. Enfin, les contraintes collectives pesantes car il faut nécessairement s'entendre et se grouper entre bergers et/ou propriétaires pour affréter des trains complets, que ce soit à la montée ou, surtout, à la descente, quand par exemple des chutes de neige précoces surviennent et provoquent des retours précipités.

37 La transhumance ferroviaire, en l'absence d'un puissant soutien tarifaire, semblait donc, au bout du compte, condamnée, d'autant que se présentait, avec le camion, une formule possible de substitution. Est-ce à dire que le déplacement par le rail est définitivement abandonné, alors que, par comparaison, il résiste bien en Espagne, un de ses autres domaines d'élection⁴¹ ? À quoi attribuer une telle différence ? En France, le problème de fond est bien celui des coûts du transport par rail, qui imposent des limites strictes, alors que le mode « camion » est dominant, plusieurs transhumants possédant en outre leur propre équipement. À l'opposé, les prix pratiqués par la Société nationale d'exploitation des chemins de fer espagnols (RENFE) demeurent compétitifs par rapport au camion, même si le transport par route est plus rapide. Le contexte géographique ibérique, avec de longues distances entre lieux d'hivernage et d'estive et une bonne desserte ferroviaire à travers la Meseta, ont aussi permis une complémentarité entre moyens de transport. Faut-il aussi envisager, dans l'explication de telles disparités, les différences de représentations que suscite la transhumance de part et d'autre des Pyrénées ? Activité trop longtemps perçue comme traditionnelle, extensive voire dépassée en France, on doit admettre qu'elle a mobilisé précocement divers acteurs institutionnels en Espagne autour des thèmes des races locales, du maintien de la biodiversité et d'entretien des paysages, des savoir-faire des bergers, des produits de terroir ou des valeurs patrimoniales et touristiques. Certaines aides financières au transport ont pu alors permettre de surmonter les réticences des moutonniers.

38 Cette recherche sur la transhumance avec utilisation du chemin de fer confirme l'importance de ce mode de transport lors d'un « cycle » d'un peu moins d'un siècle, qui a laissé place ensuite à la route et au camion⁴². Ces échanges ont contribué à l'affirmation de la grande transhumance provençale avec un jeu complexe d'acteurs – « capitalistes » et « herbassiers » provençaux mais aussi montagnards prompts à saisir

des opportunités commerciales en valorisant presque exclusivement le train – et une géographie largement renouvelée par la conquête des Alpes du Nord grâce au rail. Actuellement, le déplacement par camion est de règle malgré des coûts d'autant plus élevés que nombre d'éleveurs, mal organisés et peu soutenus par les pouvoirs publics, font toujours appel à des transporteurs privés spécialisés. Finalement, il semble que comme pour l'écoulement des produits de l'élevage ovin, mais avec bien des incertitudes, les perspectives résident dans la valorisation touristique et dans l'organisation de « paniers de biens » de consommation, arrimés au territoire et enrichis d'une valeur patrimoniale.

Bibliography

ABELLÁN GARCÍA A. ; OLIVERA A., « La trashumancia por ferrocarril en España », *Estudios Geográficos*, XL (1979), n° 156-157, p. 385-413.

ALLIX André, *Un pays de haute montagne. L'Oisans, étude géographique*, Paris, librairie A. Colin, 1928, 915 p.

ARBOS Philippe, « L'élevage dans les Alpes », *Bulletin des Halles*, supplément des numéros des 27 mars, 3, 10, 17, 24 avril, 2 et 9 mai 1913.

ARBOS Philippe, *La Vie pastorale dans les Alpes françaises. Étude de géographie humaine*, Paris, libr. Armand Colin, 1922, 724 p.

BLANCHARD Raoul, *Les Alpes occidentales*, 7 tomes en 12 vol. parus en 1938, 1941, 1943, 1945, 1949-1950, 1952-1954, 1956. Voir en particulier, *Les Alpes occidentales*, tome IV, *Les Préalpes françaises du Sud*, Tours, Arrault, 1945, 2 vol. , 959 p.

BLANCHEMAIN Antoine, NEDONSEL Y., « Étude socio-économique de l'élevage ovin transhumant des Bouches-du-Rhône. Introduction historique », *Bulletin technique d'information du ministère de l'Agriculture*, n° 327, 1978, p. 97-106.

BRISEBARRE Anne-Marie, *Bergers et transhumances*, Romagnat, De Borée, 2007, 223 p.

Cabasson F. ; Bellet H., « La transhumance dans le Gard », *Bulletin de la Fédération française d'économie alpestre*, n° 6, 1956, p. 199-211.

FABRE Patrick, *Hommes de la Crau : des coussouls aux alpages*, Le Coudray-Macouard, Cheminements en Provence, 1997, 310 p., dessins originaux de Jean-Dominique Luccioni.

FABRE Eric, DECLERCQ Rose, « De la laine à la viande. Vers un produit labellisé de montagne : l'agneau de Sisteron », in Gilles Boëtsch et Annie Hubert (dir.), *L'Alimentation en montagne*, [Gap], Éditions des Hautes-Alpes, coll. « Anthropologie des populations alpines », diffusion CRDP/Scéren, 2007, p. 141-151.

GARDELLE Charles, « La transhumance ovine entre les régions méditerranéennes et les Alpes en 1964 », *Revue de géographie alpine*, t. 53, 1965, n° 3, p. 449-477.

GARDELLE Charles, « Évolution récente de la transhumance ovine dans les Alpes de 1964 à 1976 », *Revue de géographie alpine*, t. 66, 1978, p. 211-212.

GARDELLE Charles, *Alpages, terres de l'été*, tome 2, Dauphiné [Chartreuse, Belledonne, Vercors, Oisans, Briançonnais, Queyras], Montmélian, La fontaine de Siloé, coll. « Les delphinales », 2000, 320 p.

GUICHERD Jean, HIDOUX J., VERNET E., *L'Agriculture du département des Hautes-Alpes*, Dijon, impr. Bernigaud et Privat, 1933, 350 p.

IBARRA G. J. ; PASCUAL ELIAS J. M., « Cañadas en uso por los ganaderos trashumantes en la actualidad », *Camineria hispánica, Actas del Congreso de Caminería Hispánica*, vol. 1, Madrid, Pastana, 1993, p. 187-198.

JACOUPY Jacqueline, 1933, *La Transhumance*, Paris, libr. Stock, Delamain et Boutelleau, 1933, 139 p., préface de Maurice Constantin-Weyer.

LEBAUDY G., « Sur les flots. Transhumances méditerranéennes », *L'ALPE : Enfants des montagnes*, n° 12 (juin-août 2003).

MAURON Marie, *La Transhumance : du pays d'Arles aux grandes Alpes*, Paris, Amiot-Dumont, 1951, 211 p.

ONDE Henri, « La transhumance en Maurienne et Tarentaise », *Revue de géographie alpine*, t. 20, 1932, p. 237-251.

RÉPARAZ (de) André, « La transhumance ovine provençale, évolution et problèmes actuels », *Recherches Méditerranéennes*, 1969, n° 8, p. 223-231.

REY François-Rosalie, *L'Exploitation pastorale dans le département de la Savoie*, Chambéry, Dardel, 1930, x-92 p.

RIEUTORT Laurent, *L'Élevage ovin en France. Espaces fragiles et dynamique des systèmes agricoles*, Clermont-Ferrand, Presses Université Blaise Pascal, 1995, 512 p.

RIEUTORT Laurent, « L'évolution récente de la vie pastorale dans les Carpathes polonaises », *Bulletin de la Société languedocienne de géographie*, 1997, n° 1-2, p. 75-104.

SAUVAN Émile, « L'élevage des agneaux gras et le commerce de la viande dans les Préalpes dauphinoises du sud », *Revue de géographie alpine*, t. 25, 1937, p. 699-709.

Notes

1 Voir Charles Gardelle, « La transhumance ovine entre les régions méditerranéennes et les Alpes en 1964 », *Revue de géographie alpine*, t. 53, 1965, n° 3, p. 449-477 et André de Réparaz, « La transhumance ovine provençale, évolution et problèmes actuels », *Recherches méditerranéennes*, 1969, n° 8, p. 223-231.

2 Voir en particulier Jacqueline Jacoupy, *La Transhumance*, Paris, libr. Stock, Delamain et Boutelleau, 1933, 139 p., préface de Maurice Constantin-Weyer et Marie Mauron, *La Transhumance : du pays d'Arles aux grandes Alpes*, Paris, Amiot-Dumont, 1951, 211 p.

3 Philippe Arbos, *La Vie pastorale dans les Alpes françaises. Étude de géographie humaine*, Paris, libr. Armand Colin, 1922, 724 p.

4 Ces trois départements représentent à eux seuls plus de 80 % des effectifs transportés par fer.

5 Un tiers en 1920 mais près de 50 % à partir de 1925 et même 57 % en 1936.

6 Archives départementales des Hautes-Alpes (désormais : AD 05), série M, 7 M 149, 7 M 172, 7 M 173.

7 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais : AD 13), série M 102-103.

8 Ch. Gardelle, art. cité.

9 Émile Sauvan, « L'élevage des agneaux gras et le commerce de la viande dans les Préalpes dauphinoises du Sud », *Revue de géographie alpine*, t. 25, 1937, p. 699-709.

10 Eric Fabre et Rose, Declercq « De la laine à la viande. Vers un produit labellisé de montagne : l'agneau de Sisteron », in Gilles Boëtsch et Annie Hubert (dir.), *L'Alimentation en montagne*, [Gap], Éditions des Hautes-Alpes, coll. « Anthropologie des populations alpines », diffusion CRDP/Scéren, 2007, p. 141-151.

11 Raoul Blanchard, *Les Alpes occidentales*, 7 tomes en 12 vol. parus en 1938, 1941, 1943, 1945, 1949-1950, 1952-1954, 1956. Voir ici, *Les Alpes occidentales*, tome IV, *Les Préalpes françaises du Sud*, Tours, Arrault, 1945, 2 vol. , 959 p.

12 En 1921, les services vétérinaires des Hautes-Alpes plaident pour « des réductions de tarif entraînant la généralisation de ce mode de transport qui éviterait la contamination des troupeaux assez fréquente dans le voyage sur route, et la dissémination possible de maladies contagieuses » (AD 05, 7 M 149).

13 Henri Onde, « La transhumance en Maurienne et Tarentaise », *Revue de géographie alpine*, t. 20, 1932, p. 237-251.

14 François-Rosalie Rey, *L'Exploitation pastorale dans le département de la Savoie*, Chambéry, Dardel, 1930, x-92 p.

15 Antoine Blanchemain et Y. Nedonsel, « Étude socio-économique de l'élevage ovin transhumant des Bouches-du-Rhône. Introduction historique », *Bulletin technique d'information du ministère de l'Agriculture*, n° 327, 1978, p. 97-106.

16 H. Onde, art. cité.

17 Ph. Arbos, *op. cit.*, 1922.

18 Patrick Fabre, *Hommes de la Crau : des coussouls aux alpages*, Le Coudray-Macouard, Cheminements en Provence, 1997, 310 p., dessins originaux de Jean-Dominique Luccioni.

19 A. de Réparaz, art. cité.

20 Ph. Arbos, *op. cit.*, 1922.

21 Philippe Arbos, « L'élevage dans les Alpes », *Bulletin des Halles*, supplément des numéros des 27 mars, 3, 10, 17, 24 avril, 2 et 9 mai 1913.

22 G. Lebaudy, « Sur les flots. Transhumances méditerranéennes », *L'ALPE : Enfants des montagnes*, n° 12 (juin-août 2003), p. 92-98.

23 Ph. Arbos, art. cité, 1913.

24 AD 13, 7 M 102-103.

25 AD 05, 7 M 176. Il s'agit d'une liasse particulièrement riche qui recense ces flux de moutons africains pendant la période 1929-1942, avec des indications sur les dates de départ d'Algérie, le nom des « vapeurs » utilisés, le nom et le domicile du vendeur ou du commissionnaire, les ports d'expédition, puis les dates de départ de Marseille (par train ou par route) vers les Hautes-Alpes, le nom du propriétaire et son adresse, l'effectif transhumant.

26 Les mêmes précautions sont prises dans les alpages : en 1920, dans le Briançonnais, les services vétérinaires signalent deux troupeaux d'Africains de 500 têtes chacun « achetés à Marseille par des (*suite de la note 26*) éleveurs de la région » mais « complètement isolés dans leurs pâturages » (AD 05, 7 M 149).

27 Ph. Arbos, art. cités, 1913.

28 AD 05, 7 M 149.

29 Ph. Arbos, *op. cit.*, 1922.

30 André Allix, *Un pays de haute montagne. L'Oisans, étude géographique*, Paris, librairie A. Colin, 1928, 915 p.

31 Ph. Arbos, art. cités, 1913.

32 Ch. Gardelle, art. cité, 1965.

33 *Ibid.*

34 A. de Réparaz, art. cité

35 *Ibid.*

36 Voir Charles Gardelle, « Évolution récente de la transhumance ovine dans les Alpes de 1964 à 1976 », *Revue de géographie alpine*, t. 66, 1978, p. 211-212 et, du même, *Alpages, terres de l'été*, tome 2, *Dauphiné [Chartreuse, Belledonne, Vercors, Oisans, Briançonnais, Queyras]*, Montmélian, La fontaine de Siloé, coll. « Les delphinales », 2000, 320 p.

37 La montée débute dès la fin mai et se prolonge jusqu'aux premiers jours de juillet ; la descente court de mi-septembre à fin octobre.

38 Ces marches étaient nécessaires lorsque les gares étaient éloignées des alpages, mais elles offraient aussi un temps d'adaptation pour le bétail qui s'habituaient progressivement aux changements de climat.

39 A. de Réparaz, art. cité.

40 AD 05, 7 M 149.

41 G. J. Ibarra et J. M. Pascual Elias, « Cañadas en uso por los ganaderos trashumantes en la actualidad », *Camineria hispánica, Actas del Congreso de Caminería Hispánica*, vol. 1, Madrid, Pastana, 1993, p. 187-198.

42 Anne-Marie Brisebarre, *Bergers et transhumances*, Romagnat, De Borée, 2007, 223 p.

List of illustrations



Title **Figure 1.**

Caption Quelque 5 000 bêtes embarquent au bord du Rhône, direction Briançon (Hautes-Alpes) *via* Livron et Veynes. Elles seront de retour en octobre.

Credits Couverture du journal *La Vie du rail*, n° 466, 10 octobre 1954, photo H. Vincenot. Arles, juin 1954.

URL <http://rhcf.revues.org/docannexe/image/1162/img-1.jpg>

File image/jpeg, 168k



Title **Figure 2 La transhumance en 1954.**

Caption Un débarquement en cours de route aux portes des alpages. Le convoi marquera trois arrêts, à Crest (Vercors), Montdauphin-Guillestre (Queyras) et Briançon.

Credits Archives de *La Vie du rail*, photo H. Vincenot.

URL <http://rhcf.revues.org/docannexe/image/1162/img-2.jpg>

File image/jpeg, 52k



Title **Figure 3. Les transhumances ferroviaires au début des années 1930, l'exemple des Hautes-Alpes. Carte des auteurs.**

Credits Source : Jean Guicherd ; J. Hidoux ; E. Vernet, *L'Agriculture du département des Hautes-Alpes*, Dijon, impr. Bernigaud et Privat, 1933, 350 p.

URL <http://rhcf.revues.org/docannexe/image/1162/img-3.jpg>

File image/jpeg, 132k



Title **Figure 4. Les principales lignes ferroviaires de la transhumance.**

Credits Carte des auteurs.

URL <http://rhcf.revues.org/docannexe/image/1162/img-4.jpg>

File image/jpeg, 116k

References

Bibliographical reference

Philippe Moustier, Laurent Rieutort, « Des trains de moutons pour se nourrir... Transhumance ferroviaire et alimentation à travers l'exemple provençal », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 41, 2010, p. 89-109. ISSN 0996-9403

Electronic reference

Philippe Moustier and Laurent Rieutort, « Des trains de moutons pour se nourrir... Transhumance ferroviaire et alimentation à travers l'exemple provençal », *Revue d'histoire des chemins de fer* [Online], 41 | 2009, Online since 30 April 2012, connection on 23 December 2013. URL : <http://rhcf.revues.org/1162>

About the authors

Philippe Moustier

Professeur agrégé de géographie, UMR TELEME, université de Provence

Laurent Rieutort

Professeur de géographie, CERAMAC, MSH, université Blaise-Pascal, Clermont-Ferrand

Copyright

Tous droits réservés

OpenEdition:

- OpenEdition Books
 - OpenEdition BooksBooks in the humanities and social sciences
 - Books
 - Publishers
 - Further information
- Revues.org
 - Revues.orgJournals in the humanities and social sciences
 - Journals

- Further information
- Calenda
 - CalendaAcademic announcements
 - Announcements
 - Further information
- Hypotheses
 - HypothesesResearch blogs
 - Blogs
 - Further information
- Newsletters and alerts
 - NewsletterSubscribe to the newsletter
 - Alerts and subscriptionsAlert service
- OpenEdition Freemium

Search

- the journal
- in OpenEdition

- - Title:

Revue d'histoire des chemins de fer

 Briefly:

A journal devoted to the history of railways and its implications in the areas of social, economic, labor and science history as well as regional planning
Revue dédiée à l'histoire des chemins de fer et à ses implications dans les domaines de l'histoire économique et sociale, l'histoire du travail et des sciences et l'aménagement du territoire

 Subjects:

Histoire, Histoire économique, Histoire industrielle, Histoire urbaine, Histoire sociale
 - Dir. of publication:

Patrice Leroy

 Publisher:

Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF)

 Medium:

Papier et électronique

 EISSN:

1775-4224

 ISSN print:

0996-9403
 - Access:

Barrière mobile
 - Read detailed presentation
- DOI / References
 - DOI:

10.4000/rhcf.1162
 - Cite reference
- Download
 - Files available for download

Available for download

- PDF format

-