

EXPOSITION
ARCHIVES MUNICIPALES

**ALLER
VENIR**

**ITINÉRAIRES & VOYAGEURS
À CAVAILLON
AU FIL DES SIÈCLES**

**21 SEPTEMBRE
20 DÉCEMBRE
2024**

ARCHIVES MUNICIPALES
Place du Cloître
Mardi, mercredi, vendredi
8h30-12h & 13h30-17h

↘ cavaillon.fr    


Cavaillon
La ville du Luberon

ARCHIVES MUNICIPALES

ALLER & VENIR

ITINÉRAIRES & VOYAGEURS À CAVAILLON AU
FIL DES SIÈCLES

EXPOSITION

21 SEPTEMBRE – 20 DÉCEMBRE 2024

ARCHIVES MUNICIPALES | PLACE DU CLOÎTRE

Mardi, mercredi, vendredi | 8h30-12h & 13h30-17h

Entrée libre

« TOUTES LES FÉES DE LA NATURE »

« S'il existe un déterminisme géographique qui justifie la fixation de communautés humaines sur un site particulier, il faut bien convenir que toutes les fées de la nature [ont] doté Cavaillon d'avantages particulièrement prometteurs : un emplacement au débouché de deux vallées, celles de la Durance et du Calavon (que suivra par la suite la Voie Domitienne vers l'Italie), un relief protecteur, escarpé, aisément défendable (colline Saint-Jacques), qui domine cette jonction, un passage à gué permettant le franchissement de la Durance, une proximité avec le couloir rhodanien, une position qui jouxte la Provence littorale, à faible distance de la Méditerranée. » Dominique Carru in : Musées de Cavaillon, Service d'Archéologie du Conseil Général de Vaucluse, *Aux origines de Cavaillon : archéologie d'une ville antique*, 2006, p. 9.

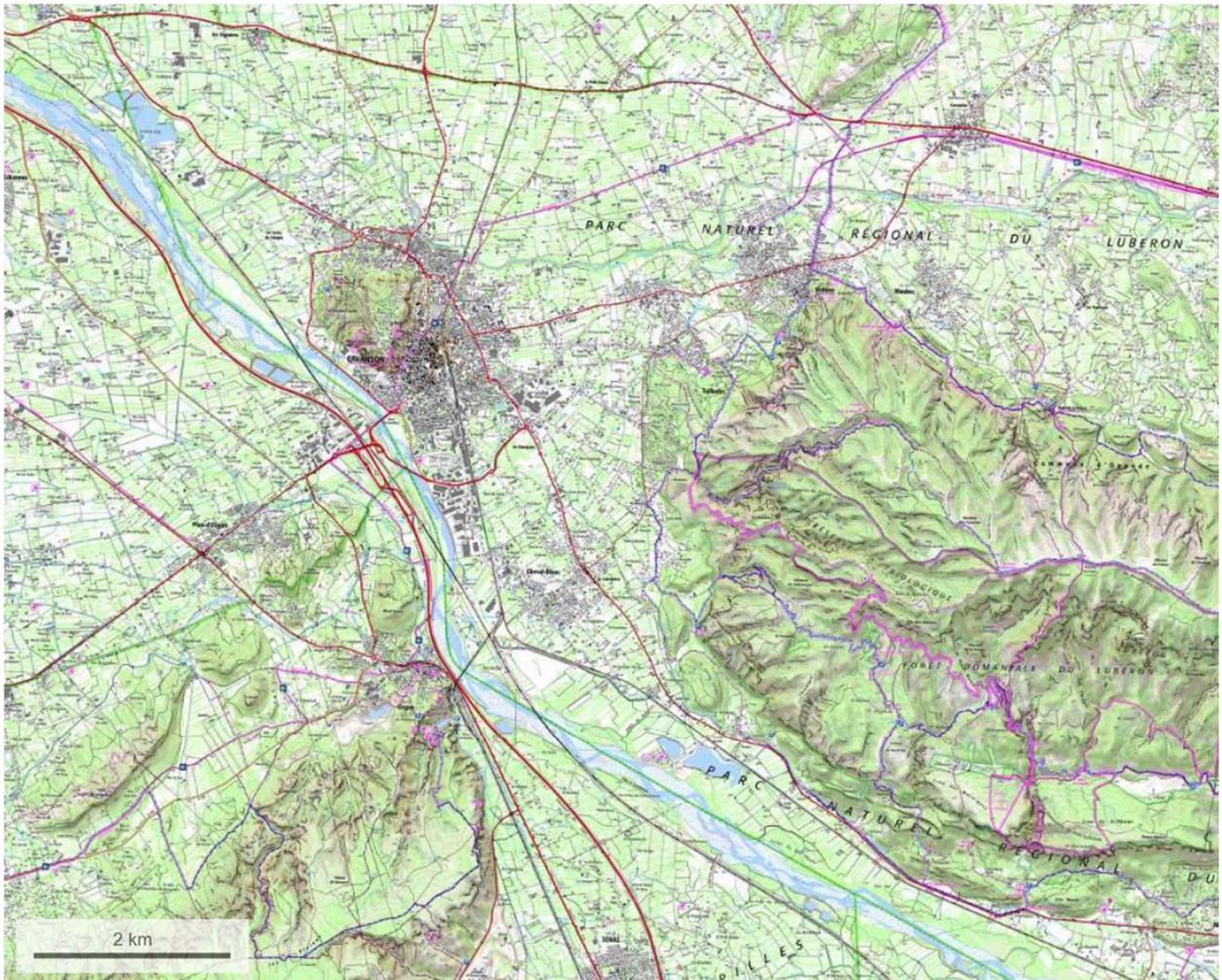
Sans traces tangibles avant la fin du Néolithique, il est néanmoins plus que probable que ce site naturel privilégié ait très tôt fixé des sociétés humaines de chasseurs-cueilleurs sédentarisés, ayant adopté élevage et agriculture. C'est vers 600 av. J.-C., avec l'implantation phocéenne de Massalia, que l'arrière-pays se trouve profondément transformé par de nouvelles pratiques (le vin, l'écriture, la monétarisation). Au II^e s. av. J.-C., Kabellion, cité de la confédération des Cavares, est qualifiée de « ville de Marseille » par Artémidore d'Éphèse. Avec la conquête romaine, la ville est citée par le géographe Strabon :

« ... On traverse (la Durance) en bateau pour arriver à Kabellion et toute la région qui suit, jusqu'au confluent de l'Isar (Isère) et au Rhodanos (Rhône) appartient aux Kaouaroi (Cavares) sur une distance de 700 stades (130 kilomètres) » Strabon (63 av.-23 ap. J.-C.), *Histoire*, 4, 11.

L'historien Pline la donne comme colonie latine de la Narbonnaise et les agronomes vantent les produits de son territoire. Le commerce est prospère : fer, pierre, bois, briques, sable, chaux, métaux, tonneaux, statues, chanvre, draps, céramiques, parfums, vin, blé, huile d'olive, fruits et légumes...

Aux Cavares, décrits par Théodose à la fin du IV^e siècle comme « *de beaux parleurs, légers, indociles, querelleurs mais très hospitaliers* » se sont mêlés des citoyens romains ainsi que des Orientaux, Juifs et Syriens. Entourée de remparts, la ville a ses temples, sa basilique, son forum, ses thermes, son théâtre...

Étape de la Voie Domitienne, Cabellio est citée par les grands itinéraires routiers : Gobelets de Vicarello, Itinéraire d'Antonin, carte de la *Notitia Galliarum* (XI, 13) qui indique la *civitas cavelllicorum*. Claude Ptolémée d'Alexandrie (vers 150 ap. J.-C.) situe la « colonie de Cavaillon à 24° de longitude et 44° de latitude ». Enfin, la très célèbre carte de Peutinger (époque augustéenne mise à jour au IV^e s.), mentionne *Cavalli[o]ne* entre Glanum et Apt.



Cavaillon : un oppidum stratégique, entre vallées de la Durance et du Calavon, carrefour de la Via Domitia et de la voie Marseille-Lyon. Carte IGN 2021, éch. 1/50 000e, consulté sur : geoportail.gouv.fr.

Carte des peuples préromains de la vallée du Rhône, Musées et Patrimoine de Cavaillon, Service d'Archéologie du Conseil Général de Vaucluse, *Aux origines de Cavaillon : archéologie d'une ville antique*, 2006, p. 11.



REPRÉSENTER LE TERRITOIRE : LA CARTOGRAPHIE

Dès l'Antiquité, les hommes ont cherché à représenter leur territoire et à mémoriser des itinéraires. Les Grecs, avec Thalès de Millet (v. 650 av. J.-C.) puis Aristote (IVe s. av. J.-C.), posent les fondements de la cartographie. Les légions romaines sont accompagnées jusqu'aux confins de l'empire par des topographes chargés de mesurer et restituer sous forme de guides et d'itinéraires, les voies de la conquête puis celles de la Pax romana : les « Gobelets de Vicarello (Ier s. ap. J.-C.) donnent Cavillon en 59e étape de l'itinéraire de Gades (Cadix) à Rome.



Carte du monde de Castorius dite Table de Peutinger, copie de Konrad Miller, 1888, Bibliothèque nationale de France, département des cartes et plans, gallica.bnf.fr.

C'est une carte romaine, sans doute du IVe siècle, indiquant les principales voies de l'Empire mais couvrant l'ensemble du monde connu, du Maroc à la Chine. Elle est parvenue jusqu'à nous grâce à une copie réalisée sur parchemin par un moine de Colmar en 1265. Des centaines de villes et des milliers de particularités géographiques ou pratiques y sont portées, le long de plus de 200 000 km de voies. Elle porte le nom de l'humaniste et collectionneur viennois Konrad Peutinger qui la reçut en legs en 1508. Inscrite au Patrimoine mondial de l'Unesco en 2007, elle est conservée à la Bibliothèque nationale d'Autriche. **Dans une région encore dénommée « Gretia », Cavillon (Cavalline) apparaît le long de la Via Domitia, entre Arles (Arelato) et Aix (Aquis Sestis).**

Un siècle plus tard, Ptolémée, astronome et géographe d'Alexandrie, synthétise l'ensemble du savoir grec dans sa *Géographie*. Les Arabes feront revivre cette tradition scientifique grecque : la carte du monde du géographe El Idrissi (XIIe s.), commande du roi de Sicile Roger II, est un chef d'œuvre de la cartographie arabe.

Le Moyen Âge occidental s'oriente vers une représentation biblique du monde, partagé après le Déluge entre les fils de Noé : Sem, Cham et Japhet.

Au XIII^e s. c'est à Gênes et à Pise, pionnières du commerce oriental, qu'apparaissent les portulans – décrivant les côtes et les ports. Marseille devient un lieu privilégié de réalisation de ces cartes. À la fin du XV^e s., c'est la révolution technique liée aux Grandes découvertes : les progrès de l'astronomie et des mathématiques permettent l'invention de nouveaux instruments pour la mesure des angles, les latitudes et longitudes, les altitudes, le calcul des projections. À la fin du XVI^e s. la Terre peut ainsi être représentée dans sa forme et ses proportions réelles. Avec l'essor de la Compagnie des Indes, Amsterdam devient le centre de la cartographie imprimée et les cartographes les plus brillants d'Europe s'y côtoient, comme Jodocus Hondius et ses fils (voir ci-après).

La cartographie, devenue enjeu économique et instrument de pouvoir, intéresse désormais les états. Au XVII^e s., la France de Colbert instaure un corps d'ingénieurs-géographes chargés d'établir des cartes précises, support des grands travaux d'aménagement.

La **Carte de Cassini** est lancée sous les auspices de l'Académie des Sciences en 1747. Commande de Louis XV à César Cassini de Thury, il s'agit du levé d'une carte du royaume au 1/86 400^e (1 ligne pour 100 toises) combinant les relevés topographiques des ingénieurs-géographes militaires et la triangulation générale du royaume réalisée en 1744. Interrompus par la Révolution, les travaux seront repris sous Napoléon et achevés en 1815 par le fils de César, Dominique Cassini.

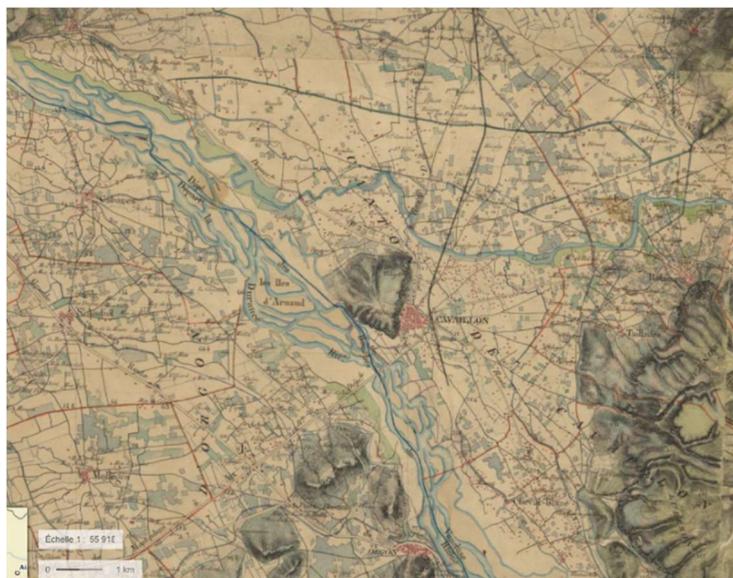
Initialement dénommée « carte du Dépôt de la Guerre », la **carte d'état-major** est une nouvelle carte générale de la France, instituée par ordonnance royale en 1827. À vocation militaire, elle est levée au 1/40 000^e sur la base d'un réseau de triangulation densifié. Les relevés ne s'achèveront pas avant 1856 et les mises à jour successives seront ralenties par la densité des informations.

Si la cartographie revêt un caractère politique et militaire évident, notamment dans le cadre des explorations/colonisations de territoires des XVIII^e et XIX^e siècles, il se développe à la fin du XIX^e siècle une École de cartographie française dans un tout autre esprit. De grands géographes comme Paul Vidal-Lablache réalisent des outils essentiels comme l'*Atlas d'histoire et de géographie* (1894) et le *Tableau de la géographie de la France* (1903). Ses cartes géographiques thématiques deviennent célèbres grâce à leur diffusion dans le cadre de l'enseignement primaire.

Au XX^e siècle, l'évolution de la discipline s'accélère. La Guerre de 1914 a révélé l'importance de la cartographie à très grande échelle et les ressources de la cartographie aérienne se développent tout au long du siècle. L'IGN (Institut géographique national) est fondé en 1940 pour remplacer le SGA (Service Géographique des Armées). De nos jours, capteurs numériques et instruments en orbite permettent de décrire les zones les plus inaccessibles de la planète. Bases de données topographiques numériques, systèmes d'informations géographiques et diffusion en ligne permettent des utilisations multiples tant pour les professionnels que pour le grand public.

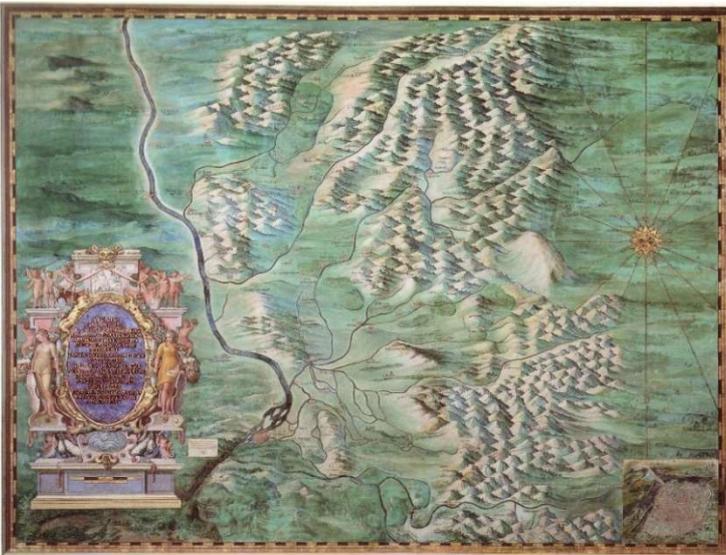
Cavaillon : carte d'état-major, feuille XXII-33, détail, [vers 1850]. IGN, geoportail.gouv.fr.

Cette version, beaucoup plus ancienne que le tirage de 1888 exposé plus loin, permet d'étudier finement les différences survenues entre la première et la seconde moitié du XIX^e s. Remarquer par exemple le cours du Coulon qui n'a pas encore été dévié après la route d'Avignon et dont les méandres courent jusqu'à Caumont.



Cartographie cavallonnaise

Siège d'un évêché en Comtat-Venaissin, Cavillon apparaît sur les premières représentations des possessions papales : sur la fresque du Vatican, peinte en 1580 sous la direction du père dominicain Ignazio Danti (1536-1586), mathématicien et astronome, Cavillon figure entre Durance et Coulon. L'autre « grand œuvre » à la gloire de la province est la carte du R. P. Bonfa, jésuite et astronome d'origine nîmoise, réalisée en 1696 à la demande des États du Comtat. La cité cavare y est en majesté, flanquée de la chapelle Saint-Jacques. Souvent associé aux cartes de la Provence et de la principauté d'Orange, le Comtat-Venaissin compte quelques belles représentations de l'âge d'or de la cartographie, ainsi de la très belle version aquarellée des frères Hondius (1627) ou de celle de Picquet (1621), copie d'une carte publiée en 1584 par le cartographe anversois Abraham Ortelius.



Carte d'Avignon et du Comtat Venaissin ornant l'une des grandes galeries du Vatican, Ignazio Danti, 1580-1583.

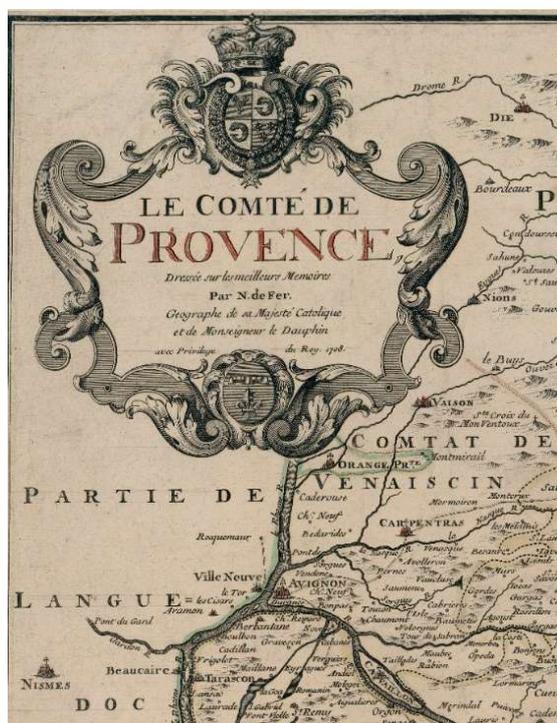
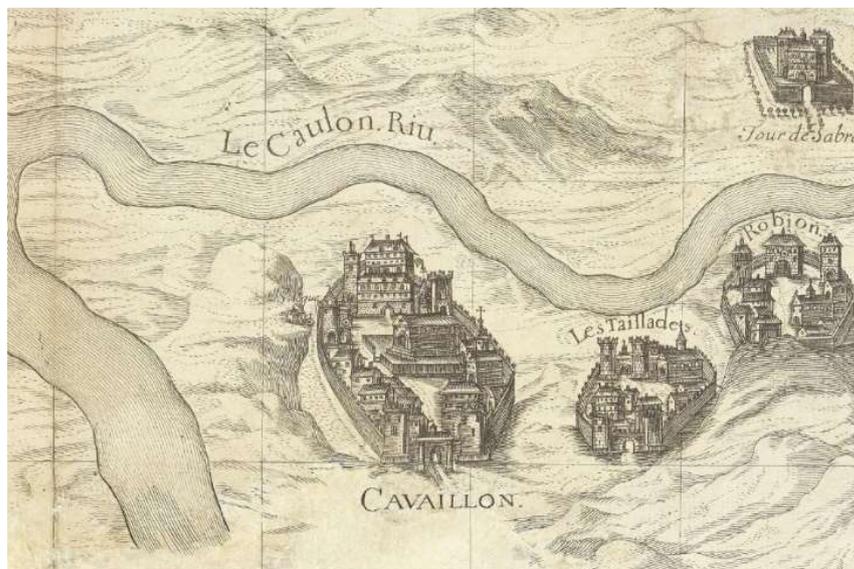
Rivages et terres de Provence : cartographie d'une province, Mireille Pastoureau, Jean-Marie Homet, Georges Pichard, 1991, p. 115.

Le pape Grégoire III (1572-1585), connu pour l'intérêt qu'il portait à l'astronomie (et pour la réforme du calendrier) fait travailler un père dominicain, mathématicien et astronome, Ignazio Danti (1536-1586), grand virtuose de la perspective. Son Comtat Venaissin, vaste succession de plaines et de cours d'eau dans un moutonnement de reliefs contribue à donner un aspect majestueux à ce territoire papal.



Détail : Cavillon entre Durance et Coulon.

Cavaillon sur la carte du Comtat Venaissin du père Bonfa, 1696, Bibliothèque nationale de France, gallica.gouv.fr. Astronome provençal, le père jésuite Bonfa réalise cette carte à la demande des États du Comtat siégeant à Carpentras. On remarquera la figuration soignée de la cité (flanquée de la chapelle Saint-Jacques) qui traduit sans doute le souhait des édiles des États de donner à chacune des localités une représentation pleine de noblesse.



« Le Comté de Provence » par Nicolas de Fer, 1708, Bibliothèque nationale de France, gallica.gouv.fr.

Cette représentation de la Provence et du « Comtat de Venaissin » montre que les géographes ne connaissaient pas forcément le territoire, recopiant les erreurs de cartographes précédents : Cavaillon y est ainsi figurée telle une île entre Durance et canal ; quant à l'interprétation des toponymes, elle est plutôt... aléatoire. Armoiries du Dauphiné (en haut du cartouche) et de la Provence (en bas).

Mais qu'en est-il des représentations anciennes du territoire cavaillonnais proprement dit ? Jusqu'au XVIII^e siècle, il n'en existe pas. Pourtant, dès le Moyen Âge (1265) on a parcouru, borné et délimité le territoire ; les terriers ou cadastres anciens (dont le premier est dressé en 1414) sont des sources précieuses pour l'étude du terroir : toponymie, chemins, type et répartition spatiale des cultures. Mais point de cartes pour accompagner ces sources anciennes.

Hormis les plans de la ville intra-muros (le plus ancien actuellement connu est celui de Jacques Thomas, 1616), il faut attendre 1777 et la carte de Cassini (feuille n°122) pour bénéficier enfin d'une cartographie de l'ensemble du territoire (qui alors englobe celui de Cheval-Blanc) à une échelle relativement précise.

Aux XIX^e et XX^e siècles, les outils se diversifient et s'affinent : les plans du cadastre napoléonien sont levés en 1832 à l'échelle 1/2500^e (31 feuilles). La carte d'état-major (feuille XXII_33, éch. 1/50 000^e) qui compte plusieurs tirages entre [1850 et 1887] est remplacée par la carte au 1/20 000^e (1945) puis par celle de l'IGN au 1/25 000^e (1952) avant la version actuelle, dite du « Type 1972 ». Aujourd'hui, les outils dématérialisés du cadastre et de l'IGN, comme le cadastre géoréférencé proposé par le site des Archives départementales de Vaucluse tendent à remplacer les plans et les cartes sur papier.



Cavillon sur la carte de Cassini, détail de la feuille n°122 (Avignon-Orange), 1777, établie sous la direction de César-François Cassini de Thury, gravée par Louis Capitaine. Tirage en couleur, Bibliothèque nationale de France, gallica.gov.fr.

Première représentation du territoire dans son entier (comprenant Cheval-Blanc qui ne sera détaché qu'à partir de 1790). Les canaux d'irrigation sont fidèlement représentés, mais seules deux routes – celle d'Avignon à Marseille et celle de L'Isle et Carpentras - sont dessinées (pas de trace, par exemple, du chemin du bac d'Orgon). Les chapelles du terroir, les grosses propriétés rurales, sont indiquées et les toponymes sont fidèles. Les remparts enserrant encore la ville (les tours figurant les 6 portes de la fin du XVIII^e s.).



« Carte du Contat d'Avignon et Venaisain », Jean Picquet, graveur (début XVIIe s.), Jean le Clerc, imprimeur, s. d. (av. 1621), 1Fi955.

Copie d'une carte publiée par le grand cartographe d'Anvers Abraham Ortelius en 1584. Figurant Avignon (dont les armoiries occupent l'angle inférieur gauche), le Comtat-Venaisain et la Principauté d'Orange, cette belle carte présente les cours d'eau et les localités, agrémentées de symboliques petits reliefs (remarquer que le Mont Ventoux y est plus modeste que la colline Saint-Jacques). Cavailon, la colline et la chapelle Saint-Jacques y figurent, de même que le pont sur le Coulon de la route de L'Isle (le seul existant à l'époque).

Cette carte avait été offerte par la ville de Cavailon à celle de Roubaix, à l'occasion des jeux Intervilles en 1987. Don des Archives de Roubaix en 2018.

« La principauté d'Orange et Comtat de Venaisain », Hondius, Judocus et Henricus, Amstelodami [Amsterdam], 1627, Evert Symons z. Hamersveldt, sculpt., 1Fi958.

Dedicacée à Frédéric-Henri de Nassau, prince d'Orange, cette représentation inverse Nord et Sud (sans doute pour mettre à l'honneur la principauté d'Orange). Il faut ainsi chercher Cavailon tout en haut de l'image. Soigneusement aquarellée, elle est riche de détails : cours d'eau, reliefs, forêts, localités et chemins, et mentionne les particularités pittoresques à la mode du temps (la Fontaine de Vaucluse, la maison de Pétrarque, la fontaine du Groseau). La transcription parfois approximative des toponymes témoigne en revanche d'une connaissance toute relative du terrain. L'unique chemin indiqué pour Cavailon est celui allant à L'Isle, le seul doté d'un pont. La rivière « Duransole » est en fait le canal Saint-Julien.



LA ROUTE : DU GRAND CHEMIN À LA DRAILLE



Les principales voies antiques à l'Est du Rhône
(carte : Marianne Salomon, *De la via Heraclea à la via Domitia*, Archéologie en Languedoc, n°20-2, 1996).

Ci-dessous :

Gobelets de Vicarello.

1. Liste des étapes de Gadès à Rome : 3^e colonne, 7^e ligne : CABELLIONEM XII (milles romains).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Beakers_of_Vicarello_50.png

2. Musée des Thermes de Dioclétien, Rome, photo Ryan Baumann, The Votive Deposit of Vicarello, CC BY 2.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=4495748>

1.



2.



ROUTES & CHEMINS

« La route est une construction humaine choisie, élaborée et entretenue par le groupe social pour que les voitures y circulent en toute saison. Elle suppose une volonté politique, répond à des nécessités économiques ou culturelles, commande l'existence de moyens techniques à partir d'une adaptation constante aux conditions physiques et climatiques ou de relief. » Georges LIVET, *Histoire des routes et transports en Europe : des chemins de Saint-Jacques à l'âge d'or des diligences*, Presses universitaires de Strasbourg, 2003.

La première route naît avec la sédentarisation des groupes humains. Simples sentiers créés par la répétition des passages, ils deviennent progressivement chemins – plus larges et dégagés – permettant les échanges d'une agglomération à une autre. Avec la domestication et l'élevage animal, le transport des marchandises se répand mais c'est bien plus tard, au IV^e millénaire av. J.-C., qu'apparaît la roue, révolution dans l'histoire des transports. Dès lors, la construction et l'entretien de chemins devient indispensable.

Premières voies de circulation pour les hommes, les bêtes et les produits, ces pistes des premiers temps n'ont laissé aucune trace. On peut imaginer cependant l'existence d'un réseau de chemins entre les sites de peuplement, les vallées, les voies de transhumance, etc.

La *Via Heraclea*, hypothétique voie Est-Ouest longeant la Méditerranée de l'Espagne vers l'Italie, a sans doute suivi le tracé des pistes protohistoriques. Ce tracé fut réutilisée en large partie par la *Via Domitia* des Romains.

Cabellio, étape de la Via Domitia

Le plus ancien des itinéraires routiers romains est gravé sur quatre gobelets d'argent figurant des bornes milliaires (l'équivalent de nos bornes kilométriques). Les Gobelets de Vicarello, sont datés de l'époque de l'empereur Auguste (1^{er} s. ap. J.-C.) et détaillent les étapes et les distances de la route reliant l'antique Gades (Cadix) à Rome, par la vallée du Pô. Cabellio y figure en 59^e étape, après les sites actuels d'Arles, Saint-Gabriel et Glanum, et avant Apt, Céreste, N.-D. des Anges et Sisteron.

C'est une étape importante qui comportait le franchissement de la Durance au sud-est de la cité et devait proposer des aménagements spécifiques pour les soldats et voyageurs, comme un relais de poste (où changer de monture), une auberge (*mansio*) et des thermes.

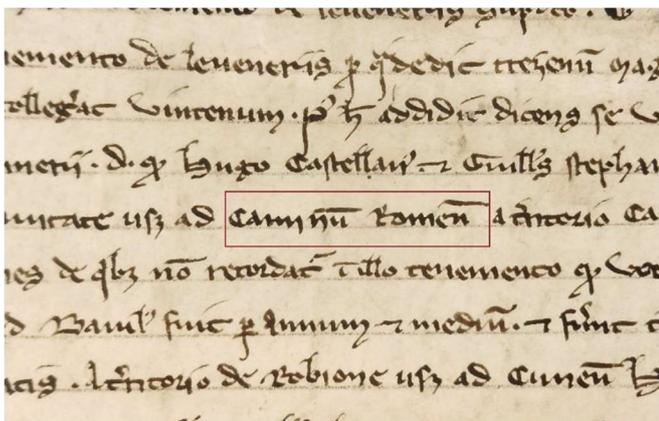
Très tôt ainsi, ce statut privilégié de ville-étape d'un grand itinéraire de l'Empire permet à Cabellio de s'inscrire comme un lieu de passage obligé, doté d'infrastructures de qualité et favorisant échanges commerciaux et culturels.

Des voies secondaires, notamment celles desservant l'oppidum, on ne conserve que peu de traces, hormis la voie nord-sud appelée encore aujourd'hui « voie romaine », quoique l'on en ignore – faute d'études scientifiques – la réelle datation.

DES CAMINAUS MÉDIÉVAUX AUX CHEMINS CONSULAIRES (XIV^e-XVIII^e SIÈCLES)

Succédant à la route romaine, la route médiévale s'en distingue du fait d'une réalité politique nouvelle et de besoins différents liés à l'émergence du régime féodal. À la volonté romaine d'unité, s'appuyant sur des voies de communication sûres et pratiques depuis Rome jusqu'aux frontières, succèdent des besoins à plus petite distance : celle du trajet des édiles vers Carpentras et l'administration comtadine, des messagers vers Avignon et la légation, des courriers de l'évêque vers les paroisses du diocèse. La route se réorganise, utilisant parfois l'ancien tracé romain (comme la Voie Domitienne qui devient le « Camin Romieu »), parfois s'installant dans un « chevelu de chemins » desservant les villages alentour et plus finement, la campagne : les chemins servent à aller aux champs, à la montagne, en Durance... comme à l'église et au marché.

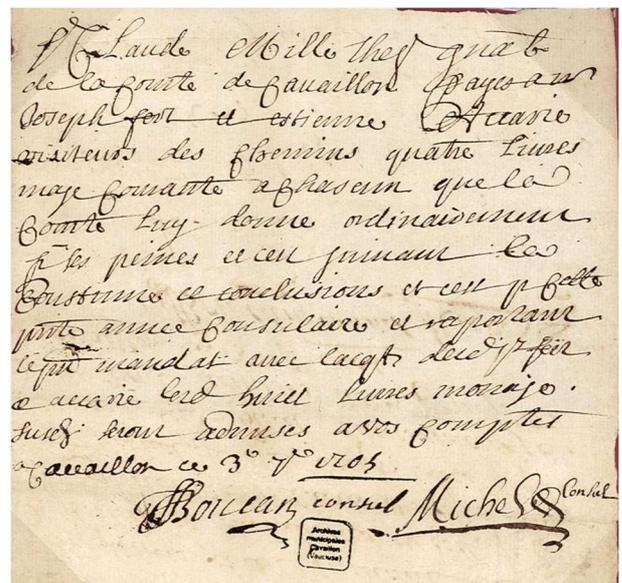
Les premières chartes de délimitation du territoire, en 1265 et 1296, mentionnent des chemins servant au partage des terres : camin Romieu bien sûr, camin de Souvarès (vers Caumont), camin de L'Isle, sentier des Fenaïres et sentier des Bomeisades (vers Robion), camin de Longaresco (vers Mérindol)...



« ... usque ad caminum romeum... » :
« ... jusqu'au chemin Romieu... ».

Extrait de la confirmation par Alphonse de Poitiers, Marquis de Provence, de la délimitation du territoire de Cavailon du côté de L'Isle, 3 juin 1265, DD1 n°1.

**Paiement des gages annuels des visiteurs
des chemins Joseph Fort et Etienne Accarie,
3 septembre 1705, CC319**



De la ville-centre, rayonnent plusieurs voies. Les « grands chemins » : est-ouest, vers Marseille et l'Italie/vers Avignon et la vallée du Rhône. Nord-sud, vers L'Isle et Carpentras/vers Marseille ou Arles, par le bac d'Orgon. Ce sont les voies empruntées par les princes, les administrateurs, les armées, les commerçants et les pèlerins. Initialement qualifiées de « caminaus » elles deviennent « chemins consulaires » ou « chemins papaux » avant que la République ne les intègre dans la voirie de « grande communication ». Elles voisinent avec des voies d'intérêt local : chemins du Thor ou de la Tour-de-Sabran, de Robion à Avignon (c'est l'actuel chemin des Châteaux), ou chemin de Saint-Ferréol... chemins vicinaux d'hier et d'aujourd'hui. Enfin, chaque quartier, de plaine ou de montagne (Caveau – c'est-à-dire Saint-Jacques, et le Luberon), est desservi par un lacs de chemins de traverse et de sentiers ou drailles (drayo en provençal).

Il existe, dès le début du XIV^e siècle, un règlement pour les chemins édicté par le viguier Bertrand de Pons : il fixe la largeur des grands chemins, mais aussi les obligations des riverains et des mesures conservatoires comme l'installation de bornes et la création de la charge d'inspecteurs des chemins. Ceux-ci sont élus chaque année en novembre, lors du renouvellement des charges communales. Cette fonction, essentielle et lourde en responsabilités, perdurera jusqu'au rattachement du Comtat à la France (1791) puis sera remplacée par celle du garde-champêtre.

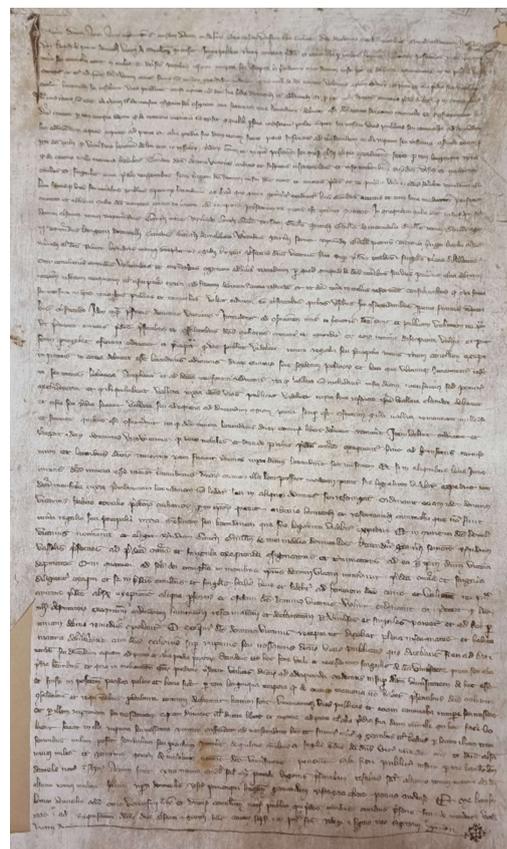
La publication des règlements se fait par la criée aux carrefours, mais aussi, à la messe : ainsi en 1688, c'est le curé qui dans son prône, assure la publicité d'une ordonnance du vice-légat sur la réparation des chemins...

Au milieu du XVIII^e siècle, la réglementation a gagné en précision... et la largeur des chemins a augmenté à l'aune du trafic routier.

Une réglementation qui suit l'évolution des transports

Règlement communal pour les chemins, 7 novembre 1323, DD2 n°7.

- 1° Les principaux chemins auront 2 cannes de largeur (env. 4 m.), non compris les fossés.
- 2° Les particuliers, si la largeur n'est pas telle, devront combler les fossés, donner de leur terrain ce qui manque au chemin, et creuseront de nouveau le canal nécessaire pour la conduite des eaux d'écoulement et d'arrosage.
- 3° 2 nobles et 2 simples particuliers seront commis pour faire exécuter ladite ordonnance avant le carême prochain. Ils feront placer des termes aux deux côtés des chemins pour en conserver exactement la largeur.
- 4° Si le chemin est plus large, il pourra être rétréci.
- 5° Il sera possible de couper un chemin pour donner passage aux eaux à condition qu'il soit fait aux dépens de l'intéressé des ponts solides sur les canaux creusés.
- 6° Nomination des premiers inspecteurs des chemins (...)



Règlement du vice-légat Nicolas Lercari pour les chemins, 20 mars 1741, BB22, f°292.

« (...) Ordonnons que les grands chemins publics, appelés papaux ou consulaires, qui vont d'une ville à une autre ou d'un lieu à un autre, auront la largeur de trois cannes et demy [± 7 m] ; que les chemins qui traversent les différents quartiers des terroirs (...) auront deux cannes et demy [± 5 m] ; et que les chemins appelés vicinaux auront dix pans de largeur [$\pm 2,50$ m].

(...) Ordonnons que ceux qui auront une plus grande largeur que la cy dessus mentionnée, on ne pourra pas y toucher mais on les laissera comme ils sont.

Ordonnons que les fossés sive valats qui bordent tous lesdits chemins seront purgés et nettoyés (...) [et que l'on en créera dans tous les endroits où il n'y en aura point] de largeur et profondeur proportionnée à la quantité des eaux qu'ils reçoivent et à la qualité du terrain. (...) une fois faits, les propriétaires [riverains] seront tenus de les entretenir. (...)

Ordonnons que les branches des arbres qui s'avancent dans les grands chemins seront coupées à la hauteur de quatorze pans [$\pm 3,50$ m] afin qu'elles n'incommodent point les voituriers et les gens à cheval.

Ordonnons que les ponts qui seront sur les fossés traversant les grands chemins seront de quinze pans de largeur [$\pm 3,70$ m] y compris les garde-foux, et que les ponts qui seront sur les sorgues, roubines, maires et torrents et autres qui seront voûtés auront seize pans de largeur [± 4 m]. (...)

L'an mille sept cent quarante et un et le troisième avril, le susdit règlement a été lu et publié par tous les lieux et carrefours de Cavillon. »

Les noms de chemins dans le cadastre de 1582

Quartier	Chemin (confronts)	Quartier	Chemin (confronts)
Arcoulois (en) / Levades (les)	Arcoulois (camin des) / Levades (camin des)	Mas viel (au)	Valancourt (camin de)
Arenier (à l')	Avignon (camin d')	Moulin de la Roco	Moulin de la Roco (camin dou) / vergier de la mayre de diou
Banquetz (en)	Banquetz (camin des)	Moulin Paradour (au)	Roubion (camin de) / Talhades (camin de)
"	Robion à Orgon (camin de)	"	Talhades (camin des)
Bosc de Mons[eigneur] (au)	Gadagne (traverso de)	Pessano	Pessano (camin de)
"	Jardins (camin des)	Plan d'aval (au)	Cadenieres (camin des)
"	Planco (camin de la)	"	Massipo (camin de la)
"	Saint Jehan (camin de)	Pond de Vouduse (au)	Lagnes (camin de) / lou grand Riau
Boumiano (en)	Boumiano (camin de)	Pont de la Lause	Touliere (camin de la)
Cabedan (en)	Cabedan (camin de)	Pouis Nou (à)	Vaucluse (camin de)
"	Lisle à Mallemort (camin de)	"	Jocquas (camin de)
"	Ste Anne (camin de)	Pourtau dou Claux	camins (Les dous)
Cadenieres (en)	Bastidos (camin des)	Prat vielh (en)	Casteau Nou (camin de)
"	"	"	Saint Pierre de Roulet (camin de) / terre de l'espitau de Saint Bernard / camin Roumiou
Camin de Laignes	Camins faisant la poncho (les dous)	Ranc (au)	draye (la)
Camin de L'Isle	Caminau de Robion en Avignon	"	Islo (camin de L') / valat dou moulin de madamo de Pourrieres
Camin de Roubion	Roubion (camin de) / Coulon vielh	Ribos haultes (a)	Thor (camin dou) / lou Riau
Caminaus (en)	Caminaus (les) / camin de Roubion	"	Cabres (draye des) / la terre gasto
"	camins (lesdicts)	Saint Julme	Sounadour (au)
Canto grilhet (en)	Canto grilhet (lou petit camin de)	Sounadour (au)	traverse que non passe / valat de la chevaliere
"	Roubion (camin vielh de)	St Bardous	St Bardous (camin de)
"	Courtinelles (camin des) // des Cortinelos	St Farriol	Ville (draye de la) / devens de Mons. des Talhades
"	Bousquet (camin dou)	St Gyniers	St Gynies (camin de)
Casouyé (à)	Vidauco (camin de)	St Julian	Faissino (draye de la)
"	Vidauco (drayo de) / embe la montagno dou Libron et camin que va de L'Isle à Mallemort	"	Saint Julian (camin de)
"	Saint Farriol (camin de) / bastido de Cassouyer / rochas de Fiousses	St Micheau	Laignes (camin de) et samentery de St Micheau
"	Giet de l'aiglo (draye dou) / le chaudellet	St Sixt	St Sixt (traverse de)
Cavalarie (à la)	chemin public / montaigne de Caveau	"	Levados (grand camin des)
"	St Jaume (draye de)	Temple (au)	Arenier (camin de l')
Caveau (en)	Caveau (camin de)	"	Temple (camin dou)
Croux des vignes (La)	camins (les dous) / camin de Malemort et d'Orgon	Teouliere (à la)	Cavalhon à Orgon (camin de)
Esclatado (à l')	Cougnat de St Véran (camin dou)	"	Roubion à Orgon (camin de) / lou grand Riau
"	"	"	Touliere (camin de la) / valat de no. Magdeleine dou Pan
Fegueyrolle	Pont dou Coulon (camin que ven dou) tirant à la Tourre	"	Orgon (camin d')
Ferrayes (à les)	Caminaus (les)	Tourro novo (La)	Roubion en Avignon (camin de)
Gareno (La)	Vignieres (camin des)	Trento Moutos (à)	Romiou (camin)
Gres (Lou)	Preso vielhe (camin de la)	Vignieres	traverse que non passe
"	Grès (camin dou)	Vougueto (La)	Vouguetto (camin de la)
Jocquas	Robion en Avignon (camin de)	"	Malemort (camin de)
Lederon (à)	Gordes (camin de)	"	"
"	Talhades à Lisse (camin des) / chemin tirant du Pont du Couillon à la Tourre de Sabran	Voutes (en)	Tourre (camin de la)
"	traversier (camin)	"	"

La lecture des noms de lieux sur une carte nous confronte à des toponymes dont pour certains, la signification nous échappe, et pour d'autres, la raison historique nous est inconnue... On sent pourtant que ces noms n'ont pas été donnés de façon arbitraire mais répondent à un besoin précis et sont le reflet de l'histoire locale (à la différence, hélas, de nos « Bd des Acacias » ou « rue des Mésanges »).

Le relevé des chemins cités dans le cadastre de 1582 est à ce titre particulièrement intéressant. Rédigé dans un provençal mâtiné de français, il nous donne une description très fine du territoire. Celui-ci est découpé parcelle après parcelle, dans toute la minutie des quartiers et des « confronts », c'est à dire des limites parcellaires (or le chemin fait souvent délimitation).

Les toponymes anciens reflètent la volonté d'identifier un lieu de façon précise :

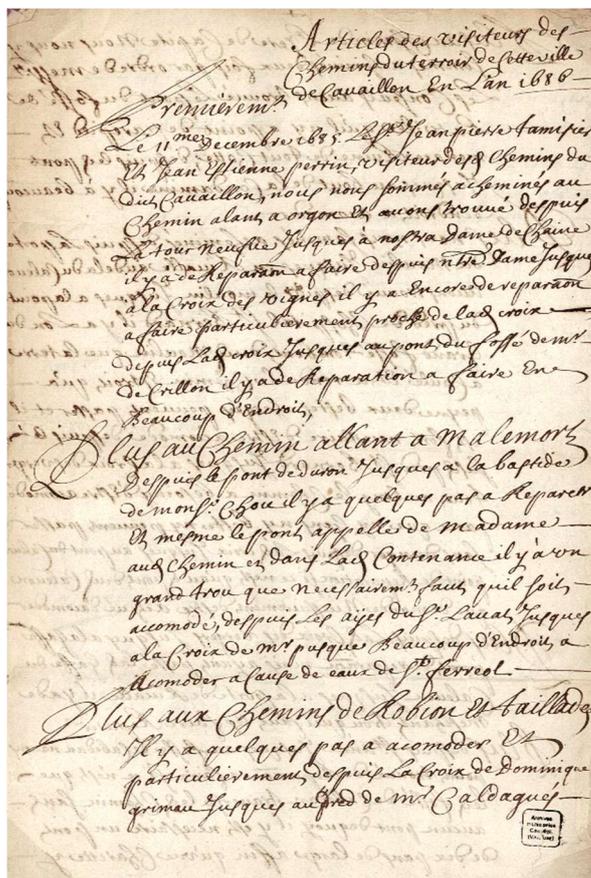
- par un élément géographique remarquable : ainsi du *Grand Riau* (le grand canal – Saint-Julien), du *camin des Levades* (digue) ou du quartier de *Ribos haultes* (Rives hautes, d'où Rivalles aujourd'hui) ; du *Coulon vielh* (ancienne branche de la rivière) ; des deux *camins faisant la poncho* (la pointe) ou du *camin de l'Arenier* (gravière).
- par un usage ancien : le *camin vielh*, la *priso vielho* (prise d'un canal) mais aussi le *camin de Saint-Jehan*, faisant référence au monastère médiéval des chevaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem (au Clos), tandis que le *Temple* rappelle l'existence avant le XIV^e s., de l'ordre des Templiers qui possédaient des terres au nord de la colline Saint-Jacques (les Iscles du Temple).
- par une activité agricole ou artisanale : *camin de Saint-Pierre de Roulet* (grand domaine) ; la *Teoulière* (Tuilière), la *draye des cabres* (chèvres), celle de la *faissino* (petite parcelle en longueur) ou du *Giet de l'aiglo*.

Les noms de destination (*camins d'Avignon, de la Tour[-de-Sabran], de Lisle, de Vidauco*) n'ont guère changé, si ce n'est que, comme l'homme du XVI^e siècle ne voyage pas aussi vite que celui du XVIII^e : le grand chemin de Marseille s'appelle modestement *camin de Malemort* et la route d'Apt, *camin de Robion*. Survivance de la route antique, l'appellation de *camin romiou* (« romain ») désigne l'ancienne *Via Domitia*.

Enfin, l'alphabet n'est pas encore figé : un même nom s'écrit de multiples façons (Lagnes/Laignes ; Coulon / Coullon ; Saint-Feriol / Saint-Farriol ; Lebron / Libron (Luberon), etc.).

Rapport des visiteurs des chemins Jean-Pierre Tamisier et Jean Etienne Perrin, 1686, CC299.

« Le 11^e décembre 1685, (...) nous sommes acheminés au chemin allant à Orgon et avons trouvé depuis la Tour Neufve jusques à Nostre Dame de Chainé (...) des réparations à faire depuis Nostre Dame jusques à la Croix des Vignes (...) jusques au fossé de Mr de Crillon, en beaucoup d'endroits. (...) Nous nous sommes acheminés depuis la porte du Moulin jusques en Rivalle au-delà du Calevon (...) Depuis la Croix des Vergers jusque à la gaffe [gué], point de réparations, mais ayant passé ladite gaffe du Calevon jusques à la porte de Rivalle, il y a de meschants trous qu'il faut les faire réparer(...) »



FAIRE ET REFAIRE : LES INFRASTRUCTURES

Construire et entretenir

Tout l’Ancien Régime résonne du problème récurrent de la route : la plus ancienne mention de réparations des chemins publics dans les archives date de 1527, mais nul doute que la question est beaucoup plus ancienne, et les délibérations ne vont plus cesser de mettre cette question à l’ordre du jour.

Chemins empierrés ou chemins de terre, les voies de communication en pays méditerranéen subissent des dégâts nombreux et répétitifs : pluies violentes, orages, inondations, glissements de terrain : autant de fléaux qui jalonnent les saisons, de l’automne au printemps. Aussi, les besoins en réparations sont légion. Mais la ville n’est pas riche, déjà ponctionnée pour cause de guerre, de réquisitions, de pénuries.

Régulièrement pointé du doigt par la vice-légation, le mauvais état des « grands chemins » du territoire, notamment ceux qui desservent les bacs d’Orgon et de Sénas, affecte le commerce de la province tout entière.

« [Les chemins] de la ville de Cavaillon tendant au port de Sénas, à la ville de Lisle et au lieu de Caumonts sont si gastés qu’il est presque impossible d’y passer sans danger, ce qui est d’autant plus incommode que la ville est située sur le grand passage de Lyon à Marseille », courrier du vice-légat, 24 décembre 1695, DD38.

Après une crue et le changement de lit de la Durance, le vice-légat Philippe Casoni prévient :

« Les batelliers (... du) bateau d’Orgon ont fait les plus vives instances pour que la communauté [de Cavaillon] rendit le chemin praticable, afin de ne pas interrompre le commerce du Comtat d’avec celui de Provence, surtout étant à la veille de la foire de Beaucaire (...) », 13 juillet 1788, DD38.

Mais le passage de grands équipages donne lieu aussi à des remises en état « exprès » : le vice-légat dépêche en 1601 un inspecteur pour visiter l’état des routes avant le possible passage du roi de France Henri IV. En 1665, 17 hommes sont employés le 25 janvier à déneiger le chemin, depuis Cavaillon jusqu’au port du bac de Sénas, le vice-légat Colonna et le Duc de Mercœur, gouverneur du roi en Provence, devant l’emprunter. Autre exemple plus tardif : le passage en 1730 de la princesse de Conti pour qui « *on avait préparé en cette circonstance les chemins de Lisle et de St-Ferréol qu’elle devait suivre.* »



Construction d'un grand chemin au XVIIIe siècle (détail), Joseph Vernet (1774), Musée du Louvre.

Cette représentation idéalisée des grands chantiers royaux (routes et ponts) donne toutefois la mesure des travaux énormes que demandaient l’entretien des routes avant la mécanisation.

Des moyens toujours insuffisants : impôts & corvées

Les travaux sont en partie financés par les taxes et les péages à l'entrée du territoire. L'exemple le plus pittoresque tout en étant très caractéristique est le droit exigé des « abeillers » (aucun rapport avec les abeilles, il s'agit du terme provençal pour désigner les grands troupeaux d'ovins transhumants). Le passage de milliers de bêtes abîme les chemins (et fait craindre pour les cultures) : d'où une taxe d'un florin par millier de têtes. Du 10 au 24 mai 1550 par exemple, ce sont 10 000 bêtes soit 40 000 coups de sabots qui piétinent la route ! En 1727, la ville va jusqu'à dépêcher un garde pour attendre les abeillers d'Arles au bac d'Orgon et les escorter dans leur traversée du territoire.

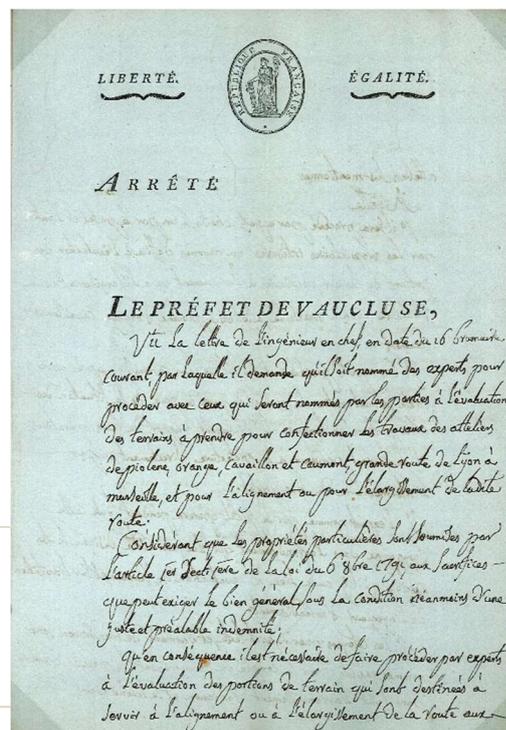
Les États du Comtat lèvent sur les communautés des impôts destinés à l'entretien des « grands chemins » du pays (chemins papaux ou consulaires) : l'un des consuls se rend spécialement à Carpentras pour régler la contribution annuelle – et il n'est pas rare que la ville doive lever une taille sur ses habitants pour amortir cet impôt. Au milieu du XVIIIe siècle, une partie de la *Ferme du tabac et des toiles peintes* sera affectée aux réparations aux chemins.

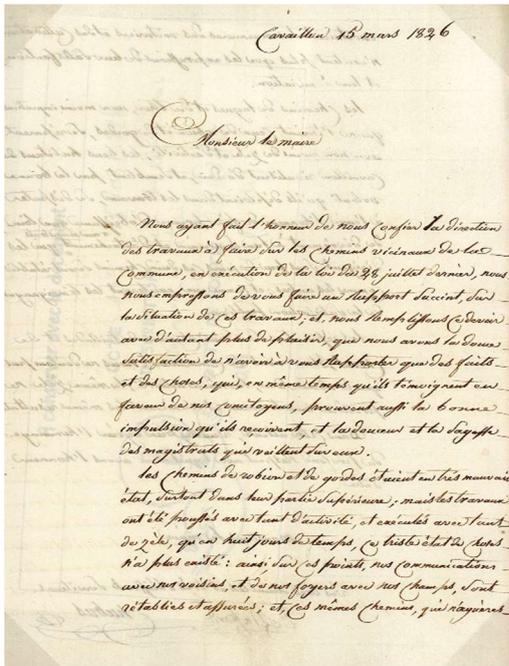
Mais Cavaillon manque de subsides de façon chronique, aussi sollicite-t-elle à partir de la fin du XVIIe siècle le droit de compléter l'impôt (que les visiteurs des chemins ont du mal à récolter) par des corvées, en « *obligeant tous ceux qui ont du bestail ou charrette d'en faire une journée gratis* ». Parallèlement, les travaux sont aussi confiés à des tâcherons rétribués (plus tard, des entrepreneurs), autant que le budget de la cité le permet. Leur lot commun : charrier des tombereaux de pierres et de gravier, combler les ornières, redresser, aplanir, élargir les chemins, sans oublier de curer les fossés.

En France, la corvée des chemins évoque tant la « corvée féodale » que l'Intendant Turgot la supprime en 1776. L'Empire puis la Restauration la réintroduisent sous le nom de « prestation en nature », contribution de travail obligatoire convertible en argent. L'entretien des voies était considéré comme une responsabilité collective à laquelle chaque citoyen devait participer. Ce modèle se maintiendra jusqu'aux années 1930. Ces journées de travail, appelées « journées d'hommes, de bêtes ou de tombereaux », étaient réparties en fonction des moyens de chacun. L'un fournissait sa force de travail, tandis qu'un autre, plus aisé, mettait à disposition ses charrettes et ses bêtes pour transporter les matériaux nécessaires.

Chaque année, les inspecteurs des chemins dressaient un état des lieux, identifiant les sections les plus endommagées. Le conseil municipal décidait ensuite des réparations prioritaires et répartissait les tâches entre les habitants. Ces travaux se faisaient principalement en hiver, lorsque les travaux des champs ne mobilisent plus la main d'œuvre, et période durant laquelle la « classe indigente » manquait de travail. Ce système avait ainsi la double fonction de maintenir les infrastructures en état et de fournir un revenu aux plus démunis, ces « chantiers de charité » renaissant à chaque période de crise comme le terrible hiver 1788-1789 ou la guerre de 1914-1918.

Travaux d'élargissement de la grande route de Lyon à Marseille : arrêté du préfet portant nomination d'experts pour l'évaluation des portions de terrain à indemniser aux propriétaires, 6 frimaire an XII (28 novembre 1803), 104.





Rapport au maire des sieurs Chabas et Massard, géomètres et conseillers municipaux chargés de la conduite des travaux aux chemins vicinaux, 15 mars 1826, 104.

Les signataires louent avec emphase le zèle et la bonne volonté des Cavallonnais employés aux travaux des chemins : de Robion et de Gordes ; de Lagnes et du Thor ; des Taillades et de Cheval-Blanc. « (...) Les bons habitants de Cavillon rivalisent d'ardeur, et semblent, par la bonne volonté qu'ils déploient dans les travaux, se disputer à l'envi l'honneur de faire preuve d'obéissance aux lois, de dévouement à leur souverain et d'attachement aux magistrats qui les dirigent. »

Rôle des ouvriers supplémentaires employés sur le chemin vicinal de Cavillon à Lagnes du 25 au 29 novembre 1849, signé par Jean-Louis Simon, sous-agent-voyer, 29 novembre 1849, 105.

Commune de Cavillon
Département de l'Ardèche
Canton de Lagnès
Commune de Cavillon

NOTE des Ouvriers supplémentaires employés sur le Chemin vicinal de Cavillon à Lagnès

Le 29 novembre 1849

Noms des Ouvriers	Age	Sexe	Profession	Entrepreneur
Martin André	30	M	1610	
Massard Chab.	30	M	1610	
Daubord Jean	30	M	1610	
Destourch. Louis	30	M	1610	
Destourch. Michel	40	M	1610	
Blanc Jean	30	M	1610	
Simon Jean	30	M	1610	



Portrait de Jacques Audibert, garde champêtre, v. 1890, don Jacques Avy, 2Fi313.

Garde champêtre et cantonnier

En 1905, ils sont 3 gardes cantonniers et 3 gardes-champêtres pour 31 km de voirie communale. En effet, le maire expose : « il faut un cantonnier pour les rues et les boulevards et deux pour la réparation des chemins ruraux. À deux ils seraient assez concentrés sur leurs tâches de réparation tout en exerçant une surveillance sur les malfaiteurs. Cela serait d'autant plus efficace si les cantonniers travaillaient séparément, en se divisant sur deux secteurs égaux et que chacun soit toujours en service dans la même section. Chaque jour, le cantonnier remettrait au garde champêtre en service dans son secteur, une feuille indiquant le travail effectué, celui restant à faire, les incidents survenus, les réclamations et observations », délibération du conseil municipal, 9 octobre 1905, 1D25.

L'accélération des XIXe & XXe siècles

Le mouvement de modernisation impulsé dans la seconde moitié du XVIIIe siècle se concrétise avec le rattachement du Comtat à la France (1791) et son intégration dans un système centralisé. Le Code des Ponts & Chaussées (1804) introduit des réglementations plus strictes pour les infrastructures routières. La voirie (routes et chemins) est répartie en grande voirie et petite voirie.

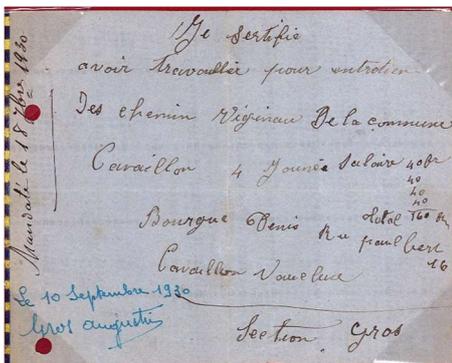
La petite voirie ou voirie vicinale comprend les chemins vicinaux ordinaires (CVO), les chemins d'intérêt commun (CIC) et les chemins de grande communication reliant plusieurs communes (CGC).

Créé en 1836, le Service vicinal départemental, dirigé par un agent voyer chef (puis ingénieur en chef), est chargé, avec une équipe d'agents-voyers cantonaux, de piqueurs et de cantonniers, de la construction et de l'entretien de la petite voirie, réseau routier de proximité. Un siècle plus tard (1938) les chemins de grande communication ou d'intérêt commun sont fondus en une seule catégorie : celle des chemins départementaux. Enfin, un décret du 15 octobre 1940 rattache le Service vicinal à l'administration des Ponts et chaussées.

Les techniques de construction évoluent, en suivant l'évolution des modes de transport : l'invention du macadam (par l'Anglais John Mc Adam, 1820), revêtement fait de pierres concassées et de sables agglomérés, remplace les mauvais et instables chemins empierrés. Le développement des véhicules à moteur de la fin du XIXe s. entraîne l'apparition de nouveaux revêtements : goudron (dérivé du charbon), bitume (dérivé du pétrole). Les volumes de trafic encore plus importants du XXe s. voient l'adoption du béton, de l'asphalte (mélange granulats + 10% de bitume) et aujourd'hui, de l'enrobé bitumineux (mélange granulats + 5% de bitume).

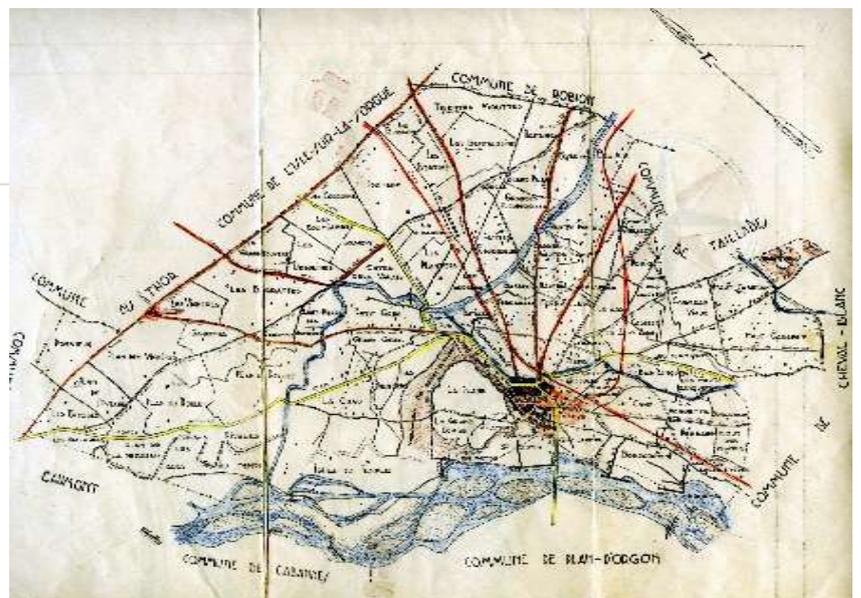


Factures d'entreprises de camionnage et travaux publics pour fournitures et réparations aux chemins vicinaux, 1900-1940, 4L.



Attestation de travaux de Denis Bourgue, cantonnier, 1930, 4L12.

Carte du territoire communal et des principales voies de communication avec indication des différents quartiers, 1950, Fonds Guy Jau, 1F776. Carte réalisée par le cabinet d'architecte Arthur Mathieu, cours Victor-Hugo, reproduite sur un plan de ville publié en juin 1950 (Ville de Cavallon ou Syndicat d'Initiative).



TRAVERSER : DES BACS & DES PONTS

Les itinéraires terrestres, grands ou petits, doivent parfois franchir des obstacles – dont les cours d'eau : de la fantasque Durance au petit fossé, en passant par le tumultueux Coulon et les canaux d'irrigation, la traversée du territoire a nécessité la mise en œuvre de techniques, savoir-faire et aménagements évoluant au fil des siècles.

Les bacs de Cavillon

Peu navigable du fait de son cours capricieux, la Durance a néanmoins servi de voie de communication depuis l'Antiquité. On sait ainsi qu'il existait à Cavillon une corporation de radeliers, les *utriculaires*, dont les embarcations devaient servir au passage d'une rive à l'autre, tant des hommes, des bêtes que des marchandises. Le géographe Strabon (Ier s. av. J.-C.) indique qu'arrivés « jusqu'à la Durance, le bac nous passe à Cavillon (...) ». La rivière sert également au flottage des bois convoyés par des radeliers depuis les forêts alpines jusques aux fusteries d'Arles. Jusqu'au XIXe siècle, Cavillon sera un port pour ces « trains » de bois flottants.

La première concession du port de Cavillon émane du comte de Toulouse qui octroie les droits sur la rivière au seigneur évêque Benoît en 1171.

La ferme du bac est donnée en adjudication à un exploitant qui perçoit les droits de péage mais est tenu d'entretenir les installations. Il s'agit d'un bac à traile, c'est-à-dire que la barque est reliée à un câble tendu entre deux pieux en bois plantés sur chacune des rives. Le courant force sur la quille du bateau, le mettant ainsi en mouvement.

La traversée, en fonction de la saison et de l'état du lit de la rivière et des chemins, n'est pas aisée : on passe un bras principal, on descend du bateau, on emprunte un chemin – en plus ou moins bon état – pour traverser les « iscles », on remonte sur un autre bateau pour traverser les bras secondaires. Sur l'autre rive, tout dépend de l'état du chemin. Ce « chemin de la barque » puis « chemin du bac » était susceptible en outre de changer de tracé lorsqu'une crue bouleversait le lit de la Durance et obligeait à changer le point d'ancrage du bateau.

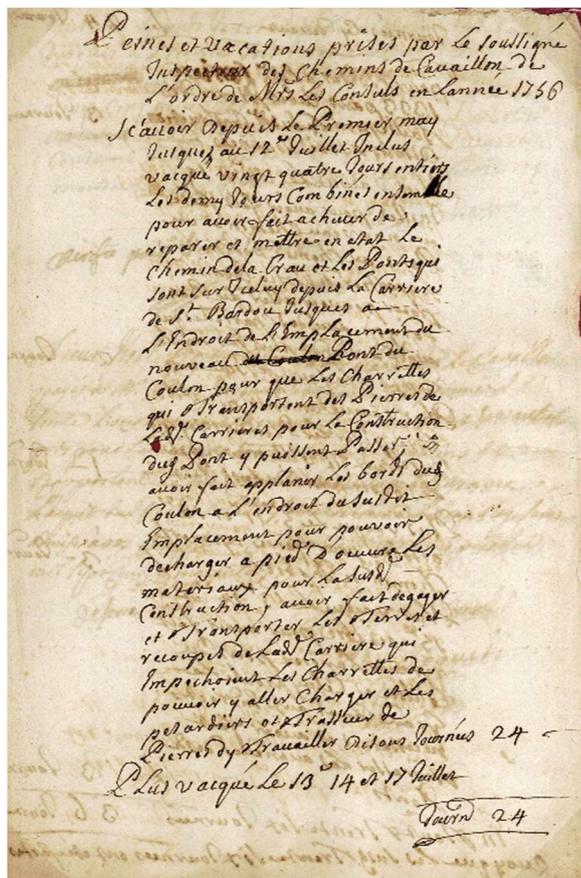
D'après les textes, on sait qu'au Moyen Âge le port du bac se trouvait en face d'Orgon (quartier de Malvoisin). Il se déplace au XIVe s. près du moulin de la Roque (futur moulin Crillon), au pied de la colline (Caveau). Au XVe s., le port retourne plus encore en amont d'Orgon, au droit des Îles Bourthomieuves. De nouveaux déménagements vers le port du Cagnard eurent lieu au XVIIIe s. (crue de 1729) ou encore après la destruction du pont suspendu par la crue de 1886, quand le bac reprend momentanément du service.



Dessin du bac à traile sur la Durance, Jacques Thomas, 1616, 1519.

On reconnaît la barque et son « mât » relié à la traile traversant la rivière, et fixée à la rive par un solide pilier.

Pont de Madame, de Duron, de l'Euse, de la Lauze, des Levades, de Pessane, des Taillades, de Vaucluse, des Vignères, de la Voguette (...) et bien sûr, ponts du Coulon : les mille-et-uns ponts du territoire.



« Peines et vacations » de l'inspecteur des chemins Jean-Baptiste Pons pour l'année 1756, mandat visé par les consuls de Ferre et Accarie, 25 octobre 1756, DD38.

Pour avoir fait réparer le chemin de la Crau et des ponts depuis la carrière de St Bardou jusqu'à l'emplacement du nouveau pont du Coulon pour permettre le passage des charrettes de pierres. Pour avoir fait aplanir les bords du Coulon pour pouvoir décharger à pied d'œuvre les matériaux. (...). Pour avoir toisé 1333 pans-cubes de pierres de taille pour la construction dudit pont. Pour avoir fait peser les premiers voyages de chaux de Villeneuve pour la construction du susdit pont.

« Les ponts ont fait le cauchemar des ingénieurs pendant des siècles. »

Georges Livet, *Histoire des routes (...)*, 2003.

Tandis que la Durance attendra le XIXe s. pour voir son premier pont, le Coulon est enjambé très tôt par plusieurs ouvrages permettant aux voies qui rayonnent vers les localités voisines de franchir l'obstacle (ponts des Vignères, des Levades, de Vaucluse, des Taillades).

Mais le plus important (le plus ancien, sans doute) est celui de la route de L'Isle. Initialement construit en bois, il est régulièrement fragilisé – quand il n'est pas détruit – par les crues ravageuses de ce torrent méditerranéen. Plusieurs travaux de confortement au XVIe s. (1549, 1597) n'empêchent pas l'interdiction formelle aux charrettes d'y passer à partir de 1642, puis de « grosses réparations » cinq ans plus tard, et finalement la reconstruction totale de l'ouvrage après qu'une crue l'eut emporté, le 20 octobre 1652. On confie les travaux en 1665 (le temps de réunir les fonds nécessaires ?) à Jean-Baptiste Grangier pour 1930 florins. Ce pont sera pavé à l'extrême fin du XVIIe s.

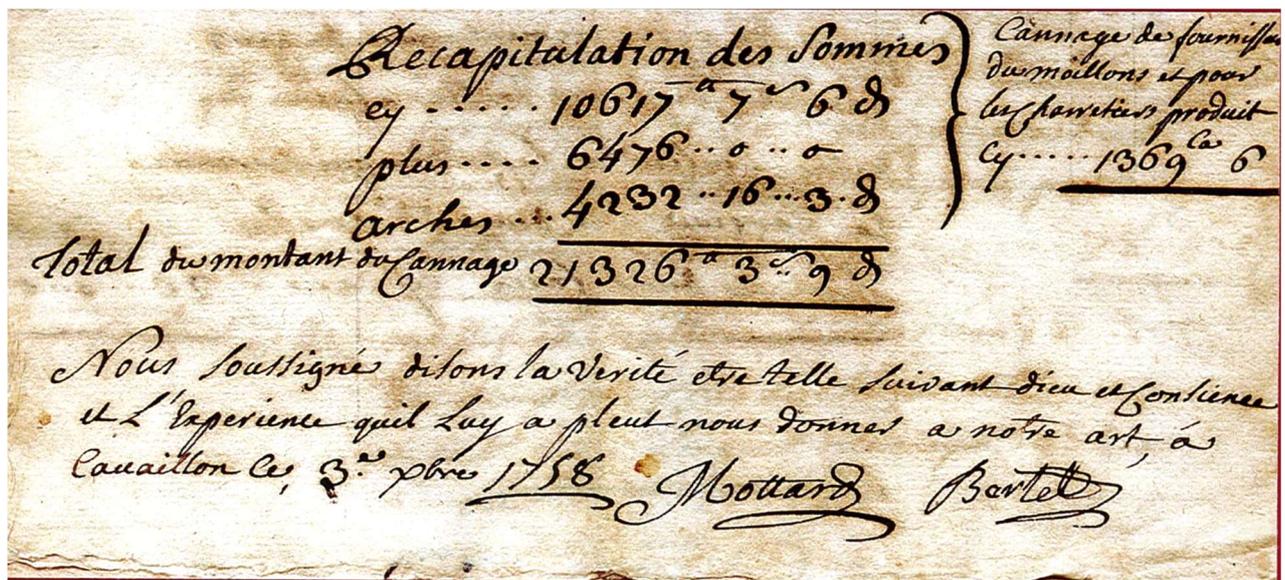
Les ponts secondaires, sur un canal ou un fossé, sont légion et doivent sans cesse être réparés, confortés, voire reconstruits : ainsi du Pont de Madame, détruit par les irrptions de la Durance, de celui de Pessane ou de la Voguette, qui jouent un rôle important pour relier deux parties du terroir. Les règlements imposent aux riverains d'entretenir ces ouvrages et outre les corvées, la commune emploie parfois des moyens radicaux pour les y contraindre : en 1738, le pont du chemin des Vidauques menace ruine. Or, les particuliers que sa reconstruction regarde, ne veulent pas s'en charger. La commune fait alors démolir le pont, obligeant ainsi les intéressés à le reconstruire pour accéder à leurs terres.

Le pont du Coulon de la route d'Avignon (1759)

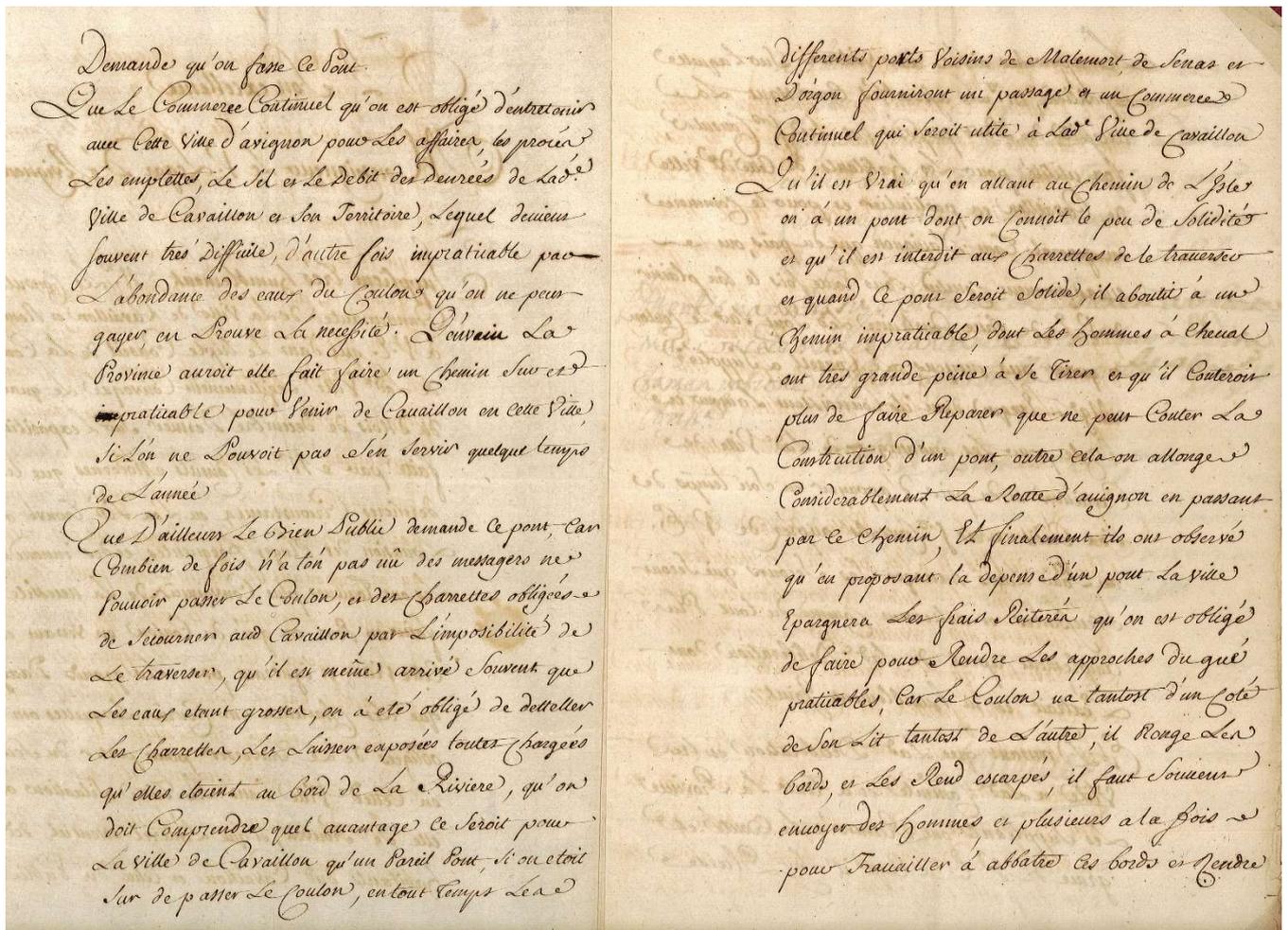
Point de pont sur la route d'Avignon avant le milieu du XVIII^e siècle. On passe le Coulon grâce à un gué (*la gafo*), car le torrent capricieux n'a pas permis jusque-là d'établir un pont solide à cet endroit de son cours. Mais la technique des ponts évolue, et la communauté sollicite le vice-légat en décembre 1754 avec un argumentaire plus que convaincant (v. ci-dessous) : sécurité des voyageurs et des marchandises, gain de temps, continuité du service des routes en lien avec les bacs d'Orgon, Sénas et Mallemort, développement du commerce, enrichissement de la province... « Cette résolution [construire un pont] a causé une joie universelle dans notre ville » précise la délibération du conseil.

Le vice-légat nomme l'architecte avignonnais Joseph-Abel Mottard pour dresser les plans et devis de l'ouvrage. Mottard, qui a déjà réalisé l'hôtel de ville et la chapelle de l'Hôtel-Dieu, s'entoure de la même équipe cavaillonnaise : le maître maçon Jean-Louis Bertet, les maîtres serruriers François Isoard et Jérôme Valade (à qui l'on doit le grand escalier et le balcon de l'hôtel-de-ville ainsi que le garde-corps de la synagogue).

C'est un chantier énorme, qui nécessite de nombreux aménagements des chemins circonvoisins (transport de matériaux – troncs de chênes verts, moellons, chaux, pierre de taille des Taillades, etc.) comme du lit de la rivière, et mobilise les charretiers et voituriers de la cité comme de la campagne. Le nouveau pont sur le Coulon est ouvert à la fin 1759. Il restera en service jusqu'au réalignement de la route (v. 1975).



Prestation de serment clôturant le rapport de cannage des sieurs Mottard et Bertet, architecte et maître maçon du pont sur le Coulon, 3 décembre 1758, DD38 : « Nous soussigné, disons la vérité être telle, suivant Dieu et conscience, et l'expérience qu'il luy a pleut nous donner à notre



Supplique au vice-légat pour la construction d'un pont sur le Coulon à la place du gué de la route d'Avignon, décembre 1754, DD38.

« (...) Que le commerce continuel qu'on est obligé d'entretenir avec cette ville d'Avignon, pour les affaires, les procès, les emplettes, le sel et le débit des denrées de ladite ville et son territoire, lequel devient souvent très difficile, d'autres fois impraticable par l'abondance des eaux du Coulon qu'on ne peut gayer [guéer] en prouve la nécessité.

Que d'ailleurs, le Bien public demande ce pont car combien de fois n'a-t-on pas vu des messagers ne pouvoir passer le Coulon, et des charrettes obligées de séjourner audit Cavillon par l'impossibilité de le traverser ; qu'il est même arrivé souvent que les eaux étant grosses, on a été obligé de dételer les charrettes, les laisser exposées toutes chargées qu'elles étaient au bord de la rivière ; qu'on doit comprendre quel avantage ce serait pour la ville qu'un pareil pont, si on était sûr de passer le Coulon en tout temps les différents ports voisins de Malmort, de Sénas et d'Orgon founiront un passage et un commerce continuel (...).

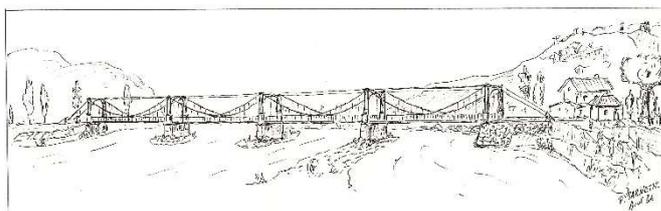
Qu'il est vrai qu'en allant au chemin de L'Isle on a un pont dont on connaît le peu de solidité et qu'il est interdit aux charrettes de le traverser ; et quand ce pont serait solide, il aboutit à un chemin impraticable, dont les hommes à cheval ont de très grandes peines à se tirer (...).

(...) en proposant la dépense d'un pont, la ville épargnera les frais réitérés qu'on est obligé de faire pour rendre les approches du gué praticables, car le Coulon va tantôt d'un côté de son lit, tantôt de l'autre, il rongé les bords et les rend escarpés, il faut souvent envoyer des hommes, et plusieurs à la fois, pour travailler à abattre ces bords et rendre les approches aisées aux voitures (...) »

DES PONTS SUR LA DURANCE

« Il en va des ponts comme des humains : leur apparition est un motif de réjouissance. Ils servent et s'usent, puis meurent et sont alors remplacés par une nouvelle génération. » Henri Joannet, *La Durance, une rivière de légende*, 2006.

Le PREMIER PONT de CAVAILLON Construction vers 1836-1840
 (Cronquis et Reconstitution d'après gravures et documents du fin 18^{ème} siècle)

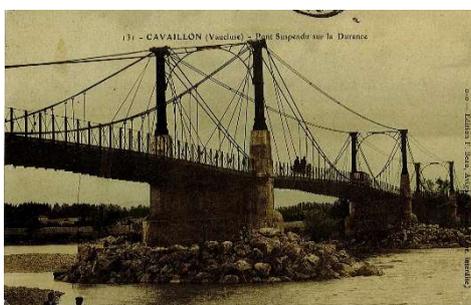
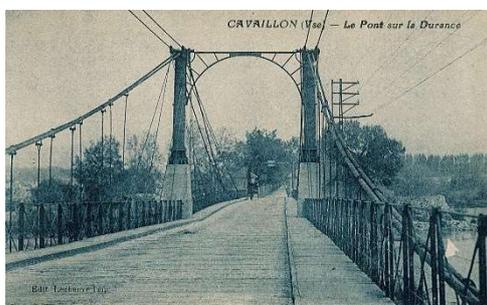


Caractéristiques : 4 arches de 75 m d'arcades eniron. Tablier en bois reposant sur des piles en maçonnerie. Prolongées par des colonnes métalliques supportant les câbles. Les colonnes contreventées par câbles également et par des arcs métalliques. Pont à péage en vertu d'une concession de 1836 à la C^{ie} Seguin. Concession rachetée en 1895 par la Ville de Cavillon. Ce pont avait été détruit deux fois en 1855 et 1885 par des crues de la Durance provoquant l'affaissement de piles et reconstruit à chaque fois. Les bâtiments visibles sur le croquis sont ceux du péage, de l'ouïrai et d'un café. (cette vue est de la digue de Guis).

Dessin, notes et caractéristiques techniques du pont de 1837, Pierre Sarnette, 1936, reprod. Archives municipales, 3S19.

La Durance a profondément marqué l'histoire de Cavillon par ses crues dévastatrices, redoutées depuis l'Antiquité. Ce cours d'eau impétueux a longtemps contraint les Cavillonnais à se contenter de bacs pour le traverser, faute de ponts suffisamment robustes et le cours de la rivière se modifiant d'une crue à l'autre. Entre 1832 et 1890, pas moins de 188 crues ont été recensées, atteignant parfois des hauteurs d'eau impressionnantes (4 mètres). Les crues millénaires de 1882 et 1886, avec des débits respectifs de 6 262 m³/s et 6 700 m³/s, ont longtemps laissé des traces dans la mémoire collective.

Face à ces défis, l'histoire des ponts de Cavillon est celle d'une résilience constante. Les ponts, souvent détruits et reconstruits, ont été et sont toujours essentiels au développement économique de la région. Les projets de modernisation successifs ont renforcé ces infrastructures pour les rendre plus résistantes aux caprices de la Durance.



(De gauche à droite) « Le Pont sur la Durance » : vue du pont vers Cavillon, carte postale, [1900], 2Fi671 ; vues en contreplongée, 2 cartes postales, [1900], 2Fi1178, 2Fi59.

Le premier pont suspendu (1837) : une lutte acharnée contre les éléments

Le premier pont suspendu traversant la Durance a été inauguré en 1837. Cette technique de construction, en métal, plus légère et flexible que les autres matériaux, semblait mieux adaptée aux conditions capricieuses de la Durance, bien que le risque de destruction par des crues violentes reste une menace. L'idée de ce pont suspendu entre Cavillon et Orgon a été proposée en 1829 par le comte Joseph Chabran, alors maire de la ville. Son successeur reprend le projet en 1831 et le conseil municipal soumet une demande au gouvernement pour remplacer l'ancien bac par un pont en fer. La construction est confiée aux frères Seguin, inventeurs et précurseurs alors célèbres pour leur pont sur le Rhône à Beaucaire.

Cependant, dès le début, le projet rencontre des difficultés. En janvier 1837, alors que les travaux approchent de leur fin, un vent violent emporte une partie du plancher. Malgré ce revers, le pont est inauguré le 13 juillet 1837 : long de 300 mètres, large de 7 mètres, il repose sur quatre travées de 75 mètres chacune. Mais en 1838, une crue violente détruit partiellement l'ouvrage, qui ne sera reconstruit qu'en 1840. Le pont subit de nouveau la fureur des éléments : le 27 janvier 1850, une tempête le détruit complètement. Seguin entreprend immédiatement sa reconstruction et améliore le système de suspension, et en mars 1851, le pont est remis en service. Pourtant, les crues successives affaiblissent le pont et en novembre 1886, une pile cède sous la pression des eaux entraînant la destruction complète du pont. Reconstitué en 1887, il reste vulnérable malgré un entretien coûteux. En 1913, les services vicinaux du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône en dénoncent les dangers, soulignant sa solidité incertaine, malgré tous les efforts pour le maintenir en état.

De la concession à la gratuité

Dès janvier 1832, alors que le projet du pont suspendu de Cavaillon prend forme, des discussions sont engagées sur les tarifs de passage, décidés plus élevés que ceux des bacs traditionnels en raison du coût important de la construction. Une ordonnance royale instaure une concession de péage pour 99 ans à la compagnie Seguin.

En 1880, la loi Raspail met les communes en demeure de rendre les ponts à péage libres et gratuits par rachat des concessions. En 1886, la compagnie Seguin, gestionnaire du pont, propose une vente à 568 814 francs. En 1891, l'État alloue 45 000 francs mais la ville de Cavaillon doit contribuer à plus de 200 000 francs, le département se chargeant de 97 059 francs. En 1894, le prix de vente du pont est négocié à 575 000 francs, et la part de la ville est ramenée à 200 000 francs. Le 31 mars 1895, enfin, un arrêté préfectoral déclare l'abolition définitive du péage. Les Cavaillonnais, reconnaissants envers Joseph Guis, leur conseiller général qui a mené les négociations, lui offrent une statue en bronze accompagnée d'une lettre de remerciement en signe de gratitude (ci-après).

Le deuxième pont suspendu (1932) : une œuvre d'ingénierie

Face à l'importance du commerce des primeurs et à l'augmentation continue de la circulation automobile, un nouveau pont pour traverser la Durance devient indispensable. Sous l'impulsion des ingénieurs des Ponts et Chaussées, Hugues (Vaucluse) et Larzillière (Bouches-du-Rhône), ainsi que grâce aux interventions du sénateur du Vaucluse, Tissier, et du conseiller général d'Orgon, Briand, une étude est lancée pour remplacer le vieux pont suspendu.

Fort de l'expérience acquise lors de la construction du premier pont et face aux préoccupations majeures entourant le projet, notamment en raison des crues soudaines de la Durance, il est décidé de concevoir un pont sans piles dans le lit de la rivière, une prouesse technique permettant de franchir la Durance d'une seule enjambée. Un concours est ouvert et le projet proposé par la compagnie de Fives-Lille en collaboration avec les établissements

Pont suspendu (1932), photographie de Fernand Maunier, fonds Fernand Maunier, [1940], 10Fi.



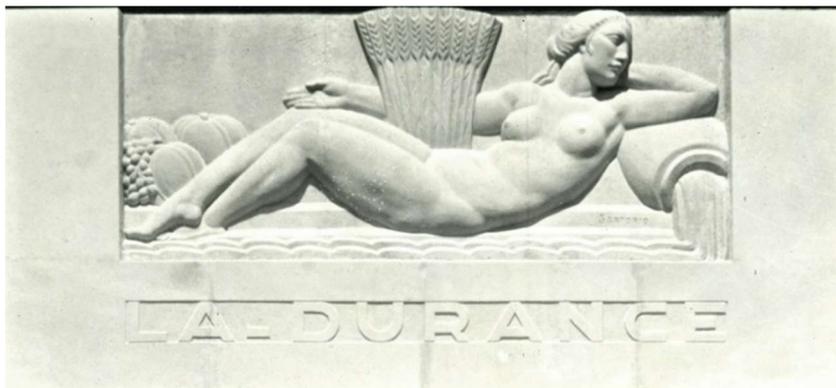
Boussiron remporte l'adhésion. En 1927, un marché définitif est conclu pour un montant de 8 062 371 francs.

Inauguré en 1932 par le Ministre des Travaux Publics, Édouard Daladier, en clôture de la fête de la Saint-Gilles, le pont est célébré par un grand banquet au garage Mattei, des visites, deux concerts, un grand feu d'artifice et une chanson.

Ce pont, véritable chef-d'œuvre architectural, allie poids et légèreté, grâce à ses proportions harmonieuses et ses lignes épurées. Ses entrées grandioses et sa dalle d'une seule portée, unique en France à l'époque, témoignent de l'excellente technique mise en œuvre. Ce pont suspendu est non seulement un atout pour le développement économique de Cavaillon, mais également un symbole de l'ingéniosité et de l'innovation architecturale de son époque. Il est la fierté de Cavaillonnais !

Le pont en quelques chiffres :

- Les pylônes supportent une charge de **4800 T** et s'élèvent à **52 m** au-dessus de la Durance.
- Les massifs d'ancrage sont haut de **12 m**, s'enfoncent de **4 m** dans le sol et pèsent **3000 T**.
- **308 m** de longueur d'une portée seule. Il est alors le plus grand pont de France.



Bas-relief d'A. Sartorio, allégorie de la Durance, album commémoratif de l'inauguration (en vitrine), 1932, 1S86.

Ce bas-relief témoigne du soin apporté à la conception du pont. Les bas-reliefs, au nombre de quatre, ont fait l'objet d'un concours artistique. Les lauréats, Jean-Louis Lhomme pour le côté Vaucluse et Antoine Sartorio pour le côté Bouches-du-Rhône, ont créé quatre figures allégoriques représentant le Ventoux, la Méditerranée, et deux fois la Durance.

La version de Sartorio figure une jeune femme nue allongée reposant sur une jarre versant de l'eau et présentant des gerbes de blé. À ses pieds, les fruits du terroir, melon et raisins. Des moulages de ces œuvres sont exposés au Musée de l'Hôtel-Dieu de Cavaillon et dans l'escalier d'honneur de la mairie de Plan-d'Orgon.

Le pont vient de sauter !

En août 1944, les Alliés avancent et la Libération de la Provence est en cours. La troisième division d'infanterie de l'armée américaine (3^e DIUS) se voit confier la mission d'installer un bouclage au nord du département. Face à cette menace, les forces allemandes stationnées à Cavaillon décident d'évacuer la ville. Dans la nuit du 24 août, à 2h du matin, les troupes en pleine retraite, placent des charges explosives sur les pylônes du pont suspendu de Cavaillon. Ces explosions provoquent l'effondrement complet du tablier dans le lit de la rivière.



Pont suspendu : piétons et camions militaires passant sur le tablier effondré après la Libération, 1944, 2Fi1102

Après la destruction du pont, la priorité est donnée au rétablissement rapide des communications entre les deux départements, alors que la plupart des ponts voisins ont subi le même sort. Pendant quelque temps, les habitants durent se contenter d'un passage en barque, suivi de la réutilisation du tablier effondré comme passerelle légère, aménagée avec deux rampes d'accès. Cependant, cette situation devint rapidement intolérable pour les Cavaillonnais.



Pont provisoire, construction ou démolition, [1945 ou 1958], 8Fi249.

Une passerelle provisoire (1945-1958)

Malgré les protestations, il fallut attendre six mois avant de voir construction d'un pont provisoire, légèrement en aval de l'ancien. Ce pont hybride, composé de travées en bois et en métal, reposait sur sept piles en bois et six en béton. Les fondations peu profondes étaient protégées par des enrochements, mais nécessitaient des remplacements fréquents, ce qui encombrait le lit de la rivière et rendait la structure particulièrement dangereuse en cas de montée soudaine des eaux.

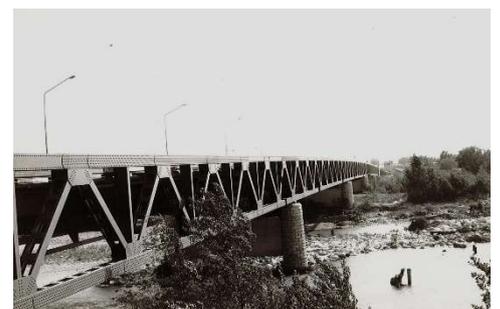
Le troisième pont (1959) : ingénierie et résilience

C'est en 1950 qu'est lancé le projet d'un nouveau pont, à peu près à l'emplacement de l'ancien. Les études écartent un pont à une seule portée, jugé trop complexe et coûteux. Un ouvrage léger, à poutre continue en acier haute résistance, permettra de grandes portées et réduira les piles à construire dans la Durance, où les fondations devaient être très profondes en raison du lit composé de graviers mobiles. L'installation de piles dans la rivière est alors rendue possible grâce à la future mise en service du barrage de Serre-Ponçon, régulant le débit de la Durance. Le nouveau pont, long de 319,80 m, se compose de cinq travées continues, avec des portées de 54,60 m pour les travées des rives et de 70,20 m pour les travées centrales.

Les travaux débutent en 1955, avec l'entreprise parisienne Truchetet et Transini chargée de la démolition des fondations de l'ancien pont et des massifs d'ancrage. La partie métallique est réalisée par l'entreprise Richard-Ducros d'Alès, tandis que le génie civil est confié aux établissements Rougeard & Fils. L'ensemble des travaux s'élève à 501 millions de francs. Le pont est inauguré le 13 février 1959.



Pont sur la Durance (1959), fonds Fleury Mitifiot, s.d., 8Fi250.



Pont sur la Durance (1959), photographie de Fernand Maunier, fonds Fernand Maunier, s.d, 10Fi.

Un pont pour la grande vitesse : le viaduc TGV de Cavailon (2001)

Le Viaduc TGV entre Cavailon et Plan d'Orgon est une prouesse d'ingénierie moderne, s'étendant sur 1 500 m de long et 13 m de large. Mis en service en 2001, ce pont à poutres porte la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Méditerranée, reliant le réseau ferroviaire à travers la région. Il s'agit de l'un des trois viaducs de la ligne TGV traversant la Durance, aux côtés de ceux d'Orgon et de Cheval-Blanc.

Conçu avec une structure mixte en acier et béton armé, le viaduc mobilise 8 100 tonnes d'acier et 20 000 m³ de béton. Ce géant de l'architecture contemporaine incarne les avancées technologiques et la capacité des ingénieurs à surmonter les défis posés par le terrain et les exigences du transport moderne.



Viaduc TGV sur la Durance (2001), fotogr. Jean-Marc Rosier, 2007.

Le pont du Luberon (2015) : désengorger Cavailon, relier les territoires

La ville de Cavailon, située au cœur d'un réseau routier stratégique, fait face à un trafic intense, en particulier de poids lourds, en raison de sa proximité avec l'autoroute A7 et l'ex-nationale 7 sur la rive gauche de la Durance. En 2009, le pont enregistrait un passage journalier estimé à 35 000 véhicules, est alors en discussion la construction d'un second pont pour fluidifier la circulation.

Jusqu'à récemment, ce trafic était absorbé par le pont métallique à deux voies, supportant environ 35 000 véhicules par jour. La nécessité d'un nouvel ouvrage était d'autant plus pressante que les ponts les plus proches étaient distants de 15 à 18 kilomètres.

Le Pont du Luberon, inauguré le 26 mai 2016, est aujourd'hui l'une des infrastructures les plus emblématiques du Vaucluse. Ce pont, d'une longueur totale de 690 mètres, reposant sur 9 piles, est prolongé par un viaduc de 40 mètres. Les travaux, sous la maîtrise d'ouvrage du Département de Vaucluse, se sont déroulés en plusieurs phases de 2010 à 2015, pour une mise en service le 6 novembre 2015.

La construction du Pont du Luberon a permis de désengorger les axes routiers de Cavailon, réduisant les nuisances liées au trafic et facilitant l'accès aux zones économiques clés, comme le Marché d'Intérêt National. Ce projet ambitieux, fruit d'une collaboration entre les départements du Vaucluse, des Bouches-du-Rhône, et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représente un investissement total de 33 millions d'euros. Après les ponts de 1838, 1932 et 1959, ce pont est désormais le nouveau symbole d'échanges interdépartementaux, servant au mieux les intérêts de la région.



Travaux de construction du pont du Luberon (2015), 2 photographies de Bernard Gros, 2014, 2015.



Pont du Luberon (2015), site internet du département de Vaucluse, 2015.

LES RÉVOLUTIONS DES TRANSPORTS

LE PIÉTON



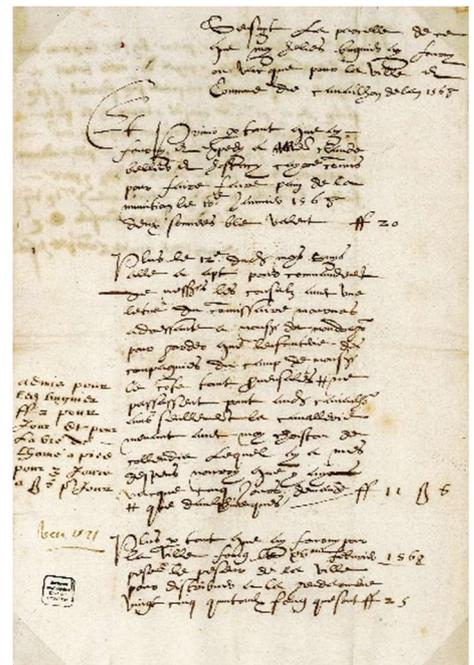
Portefaix et son charreton chargé de melons cantaloups, v. 1900, 2Fi498.

À l'origine, on marche. Au Moyen Âge, les courriers de la ville portent les messages consulaires et effectuent les criées en campagne ; les paysans vaquent aux champs (jusqu'à la fin du XVIIe s., les granges (fermes) et bastides sont rares en campagne) ; les pâtres conduisent les bêtes à la montagne ou dans les iscles de Durance. Et puis les pèlerins, les fantassins, les cheminots (« celui qui suit le chemin »), les pauvres et les mendiants, les femmes et les enfants : tous vont à pied. Et cela va durer longtemps pour certains. Les portefaix du marché du Clos transportent la marchandise sur la tête ou sur le dos, au mieux sur un charreton. Les colporteurs descendent des Alpes pour se réapprovisionner en « nouveautés ». Et les enfants vont à l'école...

Parcelle des vacations effectuées par Hélie de Buguier en l'an 1568, CC83.

« (...) le 12 dudit mois, suis allé à Apt pour commandement de messires les consulz avec une lettre du commissaire Mournas adressante à Monseigneur de Mondragon, pour garder que l'infanterie des compagnies du camp de Monsieur le comte, tant provençales que dauphinenques, ne passassent point audict Cavailhon (...). **Menant avec moy Christou de Collendia, lequel ay à mes despens noury, que y ai vacqué cinq jours.** »

En marge, commentaire des consuls : « admis, à 2 florins par jour pour ledict Buguier, **et pour la vie de l'homme à pied**, pour 3 jours à 6 sols par jour ».



Acte de sépulture d'un pauvre pèlerin allemand mort à l'hôpital, 27 septembre 1772, GG24, f°24-25.

On lui donne l'extrême onction « sur les marques de catholicité et de contrition qu'il a données, son langage n'ayant été entendu de personne » ; il s'agit d'« un pauvre pèlerin allemand de nation, selon certaines apparences. »

Des papiers étant finalement trouvés sur lui, l'acte suivant précise qu'il s'agit d'un nommé Joseph Goube, originaire de [Muhlbad], du diocèse de Constance en Souabe (actuelle Konstanz (Allemagne)). Distance parcourue de Konstanz à Cavailhon : environ 750 km.



MONTURES ET TRACTION ANIMALE

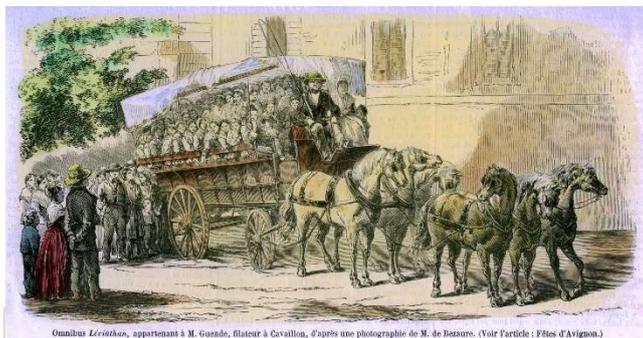
Mais rapidement, l'homme a tiré profit de la force motrice de l'animal : le cheval et les animaux de trait ou de bât : le mulet, l'âne (on disait alors la bourrique) et le bœuf.

L'âne, fidèle serviteur, frugal et dur à la tâche, précieux en outre comme père du mulet, est le compagnon omniprésent du paysan et du berger.

Le mulet, plus robuste que le cheval, plus fort que l'âne, peut porter de très lourdes charges (150 à 200 livres – 70 à 100 kg - réparties des deux côtés du bât) et peut aussi être monté. On le voit à la queue-leu-leu dans les trains de muletiers : à Cavaillon, le « chemin des Mulets » garde le souvenir de ces convois marchands suivant le chemin de Lyon à Marseille en direction du bac d'Orgon.

Le cheval, est l'animal noble par excellence. Son allure élégante et sa rapidité en font la monture des nantis et plus tard, l'animal de trait des voitures de voyages et de poste. Il est en tous cas le moyen idéal durant des siècles pour vaincre les grandes distances.

L'acte de bail à ferme de la taxe du vingtain en 1389, détaille les métiers qui y sont soumis, parmi lesquels : les celliers et bourelliers, les charrons et rouliers, les charretiers louant des charrettes et voitures à 4 chevaux, et les hôtes (aubergistes, hôteliers) pour chaque bestiau (cheval, mulet, bœuf, âne) qu'ils auront reçu « de nuit ou de jour ».



Omnibus Léviathan, appartenant à M. Guende, filateur à Cavaillon, d'après une photographie de M. de Bezaure. (Voir l'article : Fêtes d'Avignon.)

« Omnibus "Léviathan" appartenant à M. Guende, filateur à Cavaillon, d'après une photographie de M. de Bezaure », "Le Monde illustré", mai 1858, 2Fi837.

Composée de jeunes filles originaires de la cité et des villages environnants la main d'œuvre de François Guende travaillait de 12 à 14h par jour pour un salaire de misère. Logées sur place, les ouvrières rejoignaient leur famille du samedi soir au dimanche soir, grâce à un système d'omnibus inventé par le patron. Cet omnibus gigantesque (le Léviathan est un monstre biblique) était tiré par 6 chevaux, ce qui est exceptionnel.



Départ pour la chasse, devant une diligence en campagne, s.d. [vers 1890], coll. Jacques Avy, repro Archives municipales, 2Fi555.

Le même jour, avec les mulets de l'exploitation, s.d. [vers 1890], coll. Jacques Avy, repro Archives municipales, 2Fi556.



Cavaliers et attelages vont au fil des siècles emprunter les chemins cavallonnais. Ainsi, des milliers de gens d'armes, fantassins ou cavaliers, du temps des Guerres de religion au XVIe s., comme des équipages parfois fastueux : celui du nonce apostolique se rendant en France en 1626, nécessite l'aide de 100 hommes que la ville lui dépêche à l'arrivée du bac pour aider au passage des très nombreux carrosses de sa suite.



Le jeune Marcel Chabas, des Trente-Mouttes, aux rênes du *roadster* (cabriolet) familial devant le café Marignane (Grand-Rue), vers 1900. Coll. part., repro Archives municipales,

En 1782, on dresse la liste des propriétaires de bêtes et de véhicules pour lever une taille spéciale (impôt) remplaçant les corvées de réparations des chemins, et pour financer la réparation du pont sur le Coulon de la route d'Avignon, endommagé par une crue. Cette liste (voir vitrine) détaille les animaux de monte ou de trait, les charrettes et les voitures, toutes choses dont le passage détériore les voies. La majorité des bêtes déclarées sont des mulets (961 dont 96 avec charrette) et des bourriques (184). Vingt ans plus tard, une statistique générale indique que la commune ne compte plus que 100 ânes et 610 mulets : les réquisitions militaires et les incertitudes de l'époque révolutionnaire sont sans doute une explication de cette forte baisse.

Le XIXe siècle voit la multiplication des attelages : le paysan, qui désormais habite en campagne, attelle son mulet à la « jardinière » pour se rendre au marché ; le docteur conduit son tilbury pour visiter sa clientèle ; les voituriers conduisent les clients... et les « messieurs » (et leurs dames) sont fiers de leur voiture dernier cri et de leur cheval de prix. Quant à l'industriel François Guende, il tire un profit tout particulier de la traction animale...

Jardinières sur le marché du Clos, vers 1890, fonds Mitifiot, 8S.

La place est encombrée de *jardinières*, la charrette du maraîcher, qui portent encore leur précieux chargement : au premier plan on distingue bien les melons couchés sur leur lit de frisure. Les chevaux ont été dételés et emmenés à l'*establage*.

L'establage - « C'est-à-dire qu'autrefois, vous comprenez, dans les environs on arrivait (les personnes de la campagne) avec le cheval et la voiture, ce qu'on appelait la « jardinière » : on allait dans ces emplacements qu'on appelait les écuries. Il fallait d'abord dételé voyez, c'était c'est assez compliqué tout ça, alors il y avait naturellement deux ou trois [endroits] dans Cavillon qui avaient de grandes cours, de grands espaces et des écuries : écuries pour le cheval et grands espaces pour les véhicules. » **Témoignage de M. Émile Porte (93 ans), recueilli en 1993, 5AV4.**



VIVE LE MOTEUR À EXPLOSION !

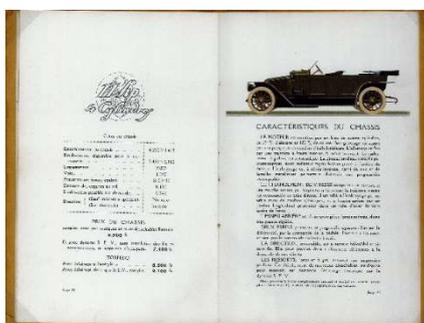


Belles voitures d'un amateur vignérois, 1930-1940, Fonds Famille Comte, 52S.

Après les tâtonnements des inventeurs, de la fin du XVIIIe siècle à la fin du XIXe s. (Amédée Bollée commercialise des véhicules à vapeur ; tentatives timides de véhicules électriques), le moteur à explosion apparaît dans les années 1880. Dès lors, l'évolution de la production automobile va aller croissant. La diffusion des premiers modèles à Cavillon donne lieu à de pittoresques anecdotes que la mémoire locale se plaît à raconter, comme celle du Dr Cabannes qui fit bien des tours avec sa motocyclette – jusqu'à la panne d'essence - car il ne savait comment s'arrêter. C'est dans l'Entre-deux-guerres que le changement est le plus manifeste, alors que les Cavillonnais les plus aisés troquent la charrette ou la jardinière contre une « conduite intérieure » ou un camion-plateau. Le moteur révolutionne aussi les travaux agricoles, et dans les années trente apparaissent les premiers tracteurs, sonnant le glas des fidèles et laborieux mulets.



L'attrait de la moto-cyclette... s.l.n.d. [v.1935], photo-carte, don, 2S273.



En-tête de l'entreprise « Jean Sucquet dit « Beau-Garçon », 1935. Catalogue 1914 des Établissements Renault, Fonds G. Gauthier, 117W14.



Camions de producteurs au marché du Clos, [1950-1960], photogr. F. Maunier, 10Fi.

Maison Victor Jacotet, Bd Émile-Zola (actuelle place Fleury-Mitifiot), photo-carte, s. d. [1910], 2Fi973. Du charretton attelé pour les livraisons à la voiture du patron, en passant par le vélo du commissionnaire...



LE CHEMIN DE FER

Au XIXe siècle, l'arrivée du chemin de fer représente un tournant crucial dans l'histoire de Cavaillon. Cette révolution transforme non seulement la manière dont les habitants se déplacent, mais aussi la façon dont les produits locaux sont commercialisés et distribués.



Photo-carte : « Gare de Voyageurs. Sur les quais, de gauche à droite : Joseph Guis, maire de Cavaillon, le colonel Friquegnon, la famille Laurent, les enfants Mathieu. À gauche : M. Vrugas, inspecteur du PLM », [v. 1910], don (et légende) J. Giroud, 2Fi732.

Le développement du réseau ferroviaire autour de Cavaillon

Le chemin de fer devient alors un atout majeur pour le développement économique de Cavaillon. La ville, avec ses 18 usines à soie, ses 6 moulins à farine, son usine à garance, ses marchés de producteurs quotidiens et son très populaire marché hebdomadaire, bénéficie grandement de cette infrastructure. Le chemin de fer permet une distribution plus efficace des produits agricoles vers des destinations lointaines comme Lyon, Marseille et Montpellier. De plus, la possibilité de transporter des matières premières telles que la houille et les engrais à moindre coût améliore la compétitivité des entreprises locales.

La Compagnie Paris Lyon Méditerranée (PLM), concessionnaire du tronçon Avignon-Miramas, poursuit son expansion avec des enjeux stratégiques importants pour la région. Pour relier l'Est, le passage par le Luberon est impraticable sans des investissements colossaux, rendant la question du tracé cruciale. Les villes voisines se livrent une véritable bataille pour être traversées par la voie ferrée et accueillir une gare. Au début des années 1860, deux positions s'opposent concernant le projet d'une ligne des Alpes, destinée à relier Gap au réseau du PLM via Cavaillon : la compagnie PLM favorise un tracé passant par Pertuis, tandis que la Chambre de commerce d'Avignon préconise un passage par Apt.

En 1863, une convention suivie d'un décret impérial accorde au PLM la concession potentielle de la ligne Avignon-Apt. Les études techniques privilégient alors un embranchement à Cavaillon, bien que L'Isle-sur-la-Sorgue espère décrocher le projet, arguant que son tracé réduirait le parcours de 10 km. Finalement, en 1867, la ligne Cavaillon-Apt est déclarée d'utilité publique, et la concession est attribuée à la compagnie PLM. La ligne ferroviaire Cavaillon-Pertuis, inaugurée en 1871 pour le transport de marchandises et en 1872 pour les voyageurs, devient rapidement une artère vitale pour la région du Vaucluse, stimulant l'économie locale et facilitant les déplacements dans une région en pleine expansion. Elle joue un rôle crucial dans le transport des produits agricoles, notamment les fruits et légumes, qui constituent une part essentielle de l'économie locale.

En 1877, Apt est enfin desservi, et en 1890, une ligne entre Cavaillon et Volx est mise en service, reliant les vallées du Rhône et de la Durance. La gare de Cavaillon est devenue un nœud ferroviaire de premier plan, employant une cinquantaine de cheminots en 1911, et consolidant ainsi sa place centrale dans le réseau ferroviaire régional.

La Gare de Cavailon

Inaugurée le 29 décembre 1868 par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), la gare de Cavailon devient rapidement un point névralgique pour le transport de voyageurs et de marchandises. Cette nouvelle infrastructure facilite non seulement les déplacements vers les grandes villes, mais elle joue également un rôle crucial dans le développement économique de la région. Grâce à la gare, Cavailon s'ouvre au commerce national, pour l'expédition de ses célèbres melons mais aussi et surtout pour l'expédition de raisin de table, contribuant ainsi à la prospérité locale. Au fil des décennies, la gare s'adapte à l'augmentation du trafic ferroviaire : les quais et les zones de stockage sont agrandis pour accueillir des trains de plus en plus longs et de plus en plus de marchandises, répondant ainsi à la demande croissante de transport de personnes et de produits. L'architecture de la gare, typique du style ferroviaire du XIXe siècle, symbolise cette ère de modernité et de progrès, transformant le paysage urbain et intégrant Cavailon dans le réseau ferroviaire français.



"Gare des Voyageurs", façade extérieure, omnibus de l'hôtel Charvet et Buffet de la Gare, s.d. [v.1900], 2Fi107.

Défis d'infrastructure



Les quais de la gare de Cavailon, cartes postales, [v.1900], 2Fi698, 2Fi953.

Les différentes lignes ont un impact sur le réseau routier de Cavailon, on s'inquiète alors de potentiels accidents, en particulier le lundi, lors du marché local. Les préoccupations portent sur les entraves potentielles causées par les nouvelles voies ferrées, notamment des passages souterrains insuffisants et des routes coupées, nécessitant des ajustements pour préserver la prospérité des marchés de la ville. Les autorités locales se battent pour que les infrastructures ferroviaires ne nuisent pas aux voies de circulation existantes. On insiste alors pour la création de passages souterrains et l'élargissement des avenues menant à la gare pour garantir un accès fluide aux marchés et maintenir la vitalité économique de la ville.

Le passage à niveau de l'Abreuvoir jouait un rôle essentiel dans la vie quotidienne des habitants et des agriculteurs locaux. Ce passage permettait aux piétons, aux véhicules et au bétail de traverser les voies en toute sécurité. Avec l'augmentation du trafic ferroviaire et le développement des marchés, la nécessité de moderniser cette infrastructure devint évidente. Les passages à niveau traditionnels, bien que pratiques, présentaient des risques accrus de collisions, surtout ceux qui n'étaient pas gardés. Pour améliorer la sécurité et fluidifier la circulation, il fut décidé en 1903 de transformer le passage à niveau en un passage sous rails.

Améliorations et ajustements

Au fil des années, les demandes d'amélioration des services ferroviaires deviennent fréquentes. En 1873, les habitants de Cavillon réclament des horaires de trains plus matinaux pour mieux desservir les marchés locaux. Les expéditeurs se plaignent de la vitesse de chargement, des quais trop exigus, et réclament l'agrandissement de la gare de marchandises et l'amélioration des quais.



Gare de Cavillon, la remise pour locomotives, s.d [1890], Collection part., reprod. 2Fi.

Toujours plus de melon... Révolution agricole

En 1859, le Maire de Cavillon indique que « les melons sont expédiés à Lyon, Marseille, Nîmes, Montpellier, Carcassonne (...) » et dans toutes les villes secondaires des départements limitrophes et ceci toujours grâce au roulage (en voiture à cheval). Cette expansion était déjà remarquable, mais l'arrivée du chemin de fer révolutionne complètement le commerce agricole.

Le train, avec sa capacité d'échange bien supérieure, transforme le paysage économique. Le trajet Paris-Marseille, qui durait 14 jours en « roulage accéléré », se réduit à seulement un jour et demi ! Cette avancée permet de conquérir de nouveaux marchés : Lyon, le bassin stéphanois, Paris, Bruxelles, et même plus tard l'Angleterre. Grâce à la rapidité des trajets, des produits plus fragiles peuvent être commercialisés plus loin, diversifiant ainsi l'offre des agriculteurs.

Cette évolution encourage les agriculteurs cavillonnais à délaisser les cultures vivrières pour se spécialiser davantage. Pour accompagner cette dynamique, la ville de Cavillon se modernise en aménageant une avenue rectiligne reliant la place du Clos à la gare : l'avenue de la Gare, destinée à faciliter le transport des milliers de tonnes de productions agricoles, notamment le melon, cucurbitacée emblématique de la ville.

Restes du train de munitions ayant explosé le 17 août 1944, Jean LORENZINO, reprod. Michel LEON, 2Fi854.



Le 17 août 1944, au quartier des Condamines, une opération aérienne américaine détruit des wagons de munitions allemands cachés sous les platanes au niveau du cimetière. L'explosion qui s'ensuit laisse une empreinte durable sur la ville, causant des dégâts considérables et marquant profondément la mémoire des habitants. Ce simple tronçon de chemin de fer est ainsi devenu le théâtre d'une action militaire impressionnante, éventrant le cimetière, endommageant les habitations environnantes jusqu'à la Chapelle du Grand-Couvent, et blessant plusieurs riverains.

Nouvelle Halte ferroviaire au Petit-Palais !

Chers habitants et habitantes, une ère nouvelle s'ouvre pour notre hameau ! Nous sommes ravis de vous annoncer la création de la "Halte du Petit-Palais", chemin Roumieu.

Préparez-vous à profiter de la commodité et de la rapidité d'une nouvelle halte ferroviaire, qui reliera notre charmant hameau aux grandes villes comme Cavailon et Avignon. Imaginez les possibilités : des déplacements facilités, un accès simplifié aux marchés, et des échanges commerciaux plus dynamiques ! Ne manquez pas cette opportunité unique de moderniser notre quotidien et de dynamiser notre communauté. La "Halte du Petit-Palais" arrive bientôt, et avec elle, un futur plus connecté et prospère pour nous tous.

Feuilles de mûrier, cocons, primeurs et melons pourront être expédiés plus rapidement !

Restez à l'affût des prochaines annonces sur les dates de début des travaux. Le Petit-Palais est en route vers le progrès !

Cavaillon, juin 1910 – Article fictif de la presse locale.

Ci-contre : Article fictif annonçant l'arrivée de la Halte du chemin de fer, chemin Romieu, aux habitants du Petit-Palais.

Ci-dessous : Halte du chemin Romieu dite « Halte du Petit Palais », pétition « des habitants du hameau du Petit-Palais ainsi que des importants quartiers de Pouïnoou, des Couronnes, des Boumianes, des Trente Mouttes, de la Poste, des Fourches et de [Camphoux] », [1901], 202.

The image shows a handwritten petition on aged, yellowed paper. The text is written in cursive script and is organized into two columns. The left column begins with a large, stylized signature 'Claretton' at the top, followed by several names including 'Claretton Cilestin', 'Cymard Cyrille', 'Arator Joseph', 'Fuk Antoine', 'Bernard Joseph', 'Aboumal', 'Moyon Auguste', 'Josephine Amy', 'Laurance Leon', 'Laurmas Sidore', 'Abane Etichel', 'Peste', 'Donnat Francois', 'Garnette Joseph', 'Charles Gares', 'Auguste Andre', 'L. Bessac', 'Jean Louis', 'Jean Louis', 'Elise', 'Dion', and 'L. Bessac'. The right column contains names such as 'Sage Marins', 'Bouffe Emiel', 'Gaillone Auguste', 'Albert Theres', 'Albert Antoine', 'J. Bourcarde', 'Compagnon St', 'Fuge Clement', 'Claude Bourneis', 'Peste Louis', 'Bernard Justine', 'Gentier Alfred', 'Lumille George', 'Valerian Louis', 'M. L. Louis', 'Claretton Symphonie', and 'Chabert Pierre'. The paper shows signs of age, including some staining and a small tear near the bottom right corner.

Vers une nouvelle révolution : Le TGV

Après avoir marqué un tournant décisif avec l'arrivée du chemin de fer au XIXe siècle, Cavailon s'apprête à franchir une nouvelle étape dans l'évolution des transports au début du XXIe siècle. Bien que la ville n'ait pas été desservie directement par des trains à grande vitesse (TGV), elle bénéficie néanmoins de la dynamique induite par cette révolution ferroviaire moderne.

Les TGV, qui relient les grandes métropoles françaises et européennes à une vitesse inégalée, redéfinissent le concept de mobilité. Et la proximité de Cavailon avec les gares TGV d'Avignon, Aix et Marseille permet aux habitants et aux entreprises de profiter des avantages de cette avancée technologique.

LES MÉTIERS DE LA ROUTE

DES MESSAGERS AUX POSTES ET TÉLÉGRAPHES

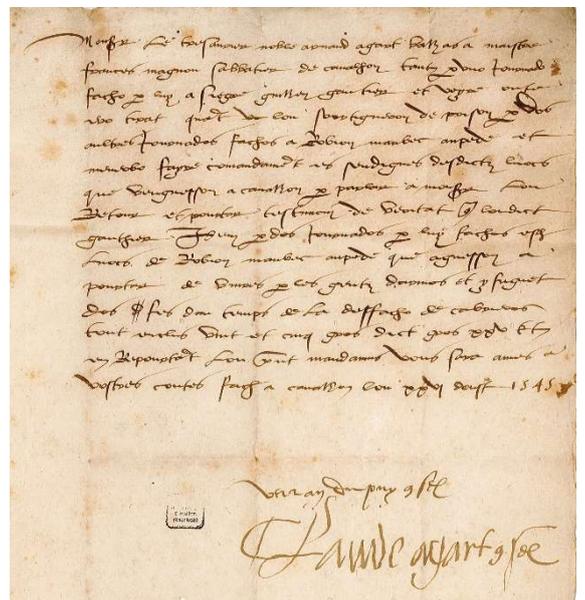
Les messagers : piliers de la communication

Depuis l'Antiquité, les messagers jouent un rôle clé dans la communication et le transport des biens, surtout avant l'avènement des systèmes de poste institutionnalisés à partir du XVIIIe s. Dès 1545, on trouve dans les archives des paiements pour les messagers détaillant leurs trajets et le nombre de jours passés en mission (par exemple en 1548 : 2 nuits au Logis de la Cloche à Avignon, pour porter une lettre au vice-légat). On mandate un tel pour transmettre une requête à Avignon, un autre pour informer Carpentras de l'arrivée de l'ingénieur Adam de Craponne (1571), ou encore tel autre à L'Isle pour s'informer de l'arrivée de troupes en cantonnement. Ces messagers sont essentiels pour les affaires de la ville, la coordination des ressources du pays et la communication avec les localités voisines. Tellement essentiels, et leur fonction si stratégique, qu'ils sont dotés en 1569 d'un uniforme de drap bleu, blanc et vert, et en 1698, d'un insigne distinctif : une plaque en argent ornée des armoiries de la ville.

Indemnité à « maistre Frances Magnon » pour diverses missions de messenger, 1545, CC72.

Arnaud Agard, trésorier de la ville, rémunère Frances Magnon, un "sabbatier" (cordonnier) local, pour plusieurs missions de messagerie, sans rapport avec son métier d'origine.

Dans le cadre sans doute du procès d'un nommé Guilhen Gautier tout juste libéré de prison, Magnon est envoyé dans les villages de Robion, Maubec, Oppède et Ménerbes pour ordonner aux syndics de ces localités de se rendre à Cavaillon devant le Recteur du Comtat afin d'apporter un "témoignage de vérité" au sujet dudit Gautier. Mais les missions de Magnon ne s'arrêtent pas là. Il est également chargé de s'assurer que des vivres soient acheminés aux



soldats stationnés dans ces régions. Ces déplacements se déroulent dans un contexte troublé, au temps de la "desfacho de Cabrières", où les Vaudois se voient massacrés par les troupes catholiques de Jean Maynier d'Oppède, Premier président du Parlement de Provence et viguier perpétuel de Cavaillon.



Création de la 1^{ère} voiture publique et messagerie de Cavillon, en-tête du règlement (document en vitrine), 1765, 1531. Ce document détaille l'ensemble des exigences imposées à Antoine Anselme, voiturier et messenger désigné pour le transport des personnes, des marchandises, et des lettres de la ville pendant six années. Il doit :

- Faire faire un carrosse à quatre places bien suspendu, bien commode et propre (évidemment contrôlé par un député inspecteur).
- La faire tirer par trois bons chevaux ou mulets.
- Respecter des horaires précis :
 - ♣ de la Toussaint au 1er avril : départ de Cavillon à 5 h du matin / retour d'Avignon à 2 h après-midy,
 - ♣ du 1er avril à la Toussaint : départ de Cavillon à 4 h du matin / retour d'Avignon à 4 h après-midy.
- Accepter quiconque se présente, soit habitants, soit étrangers à l'exception des juifs et juives (ils peuvent être transportés dans une autre voiture et à la condition que cela ne perturbe pas le fonctionnement de la première ; le tarif n'est pas réglementé...).
- Respecter le tarif de 36 sols par personne pour un aller-retour le même jour, 30 sols pour un aller simple. Les passagers peuvent transporter des sacs de nuit n'excédant pas le poids de 25 livres sinon il faut payer un supplément.
- Tenir journal des voyageurs (nom, surnom) et des marchandises et leur donner un billet imprimé aux armes de la ville.
- Se rendre chaque voyage à la poste d'Avignon pour prendre et déposer le courrier de l'administration, à heures fixes.
- Savoir lire et écrire.
- Respecter la confidentialité des courriers, il ne peut recevoir chez lui des personnes suspectes ou soupçonnées de mauvaises mœurs ou curieuses des affaires de la messagerie à peine d'être exclus pour toujours de sa charge.
- Pour le distinguer des autres messagers et voituriers, il porte une plaque en argent gravée aux armes de la ville portant l'inscription « Messenger de la ville de Cavillon [...] » à l'endroit accoutumé, comme les autres messagers. Une boîte devant son domicile et à la disposition de tous porte l'inscription suivante :

Boëtte de la ville de Cavillon
Arrivée du messenger et de la voiture publique
(jour & heure)

Les gages d'Anselme sont fixés à 150 livres par an, couvrant à la fois la messagerie des lettres et la gestion de la voiture publique. Le 15 germinal an V (4 avril 1797), toujours en l'absence d'une poste à Cavillon, Anselme est reconduit dans ses fonctions, avec un salaire de 500 livres par an pour des trajets quotidiens. Un an plus tard, ses gages sont réduits à 300 livres, limitant ses voyages à trois par décade. À sa mort, sa veuve le remplace, mais seulement comme « piéton », avec des gages de 150 livres par an. En 1801, un nouveau règlement introduit des modifications importantes : le messenger doit désormais disposer d'un fourgon à six places et d'un carrosse suspendu. Les horaires sont plus strictement régulés selon le calendrier républicain, et les tarifs sont simplifiés à 2 francs pour un aller-retour. Les restrictions concernant les juifs ont évidemment disparu.



À gauche : écusson de facteur de ville orné d'un aigle couronné regardant à gauche, ses pattes posées sur la foudre, Administration des postes, Second Empire (1852-1870). À droite : le « Courrier fidelle », gravure au burin du XVIII^e siècle, administration des postes, photogr. Thierry Debonnaire, Musée de La Poste, Paris. Facteur de la Petite Poste (Paris *intramuros*), il porte sa sacoche de courrier et surtout son claquoir.

Le Service des Postes à Cavillon

En 1804 (26 germinal an XII), César Cavalier est nommé par l'administration générale des postes et messageries de l'Empire, distributeur de courrier à Cavillon, une charge qui lui impose de se conformer à des règles strictes et de prêter le serment suivant :

« Je promets d'être fidèle à la Constitution, et de garder et observer fidèlement la foi due au secret des lettres. »

Mais ce service est supprimé quelques mois plus tard par le préfet et confié de nouveau aux adjudicataires de la messagerie, jusqu'à l'ouverture en avril 1830 d'un bureau de postes de distribution (dépendant d'Avignon). Il est situé cours Bournissac (act. Corail Voyages) et ne distribue les lettres qu'en ville. Un facteur rural est chargé, un jour sur deux, de la campagne et des villages du canton. Dès 1832, le conseil municipal sollicite l'ouverture d'un bureau de poste autonome et en 1862, il demande la création d'une ligne directe pour le télégraphe, invention nouvelle. L'arrivée du chemin de fer et l'explosion des transactions commerciales entraînent le développement des besoins en communication et en 1897, on regroupe la Poste et le Télégraphe dans un immeuble du cours Bournissac, face au précédent. Il sera le siège des PTT durant tout le XX^e siècle avant d'être détruit lors de la création de la place Maurice-Bouchet, la poste étant transférée en 1992, place du Clos.

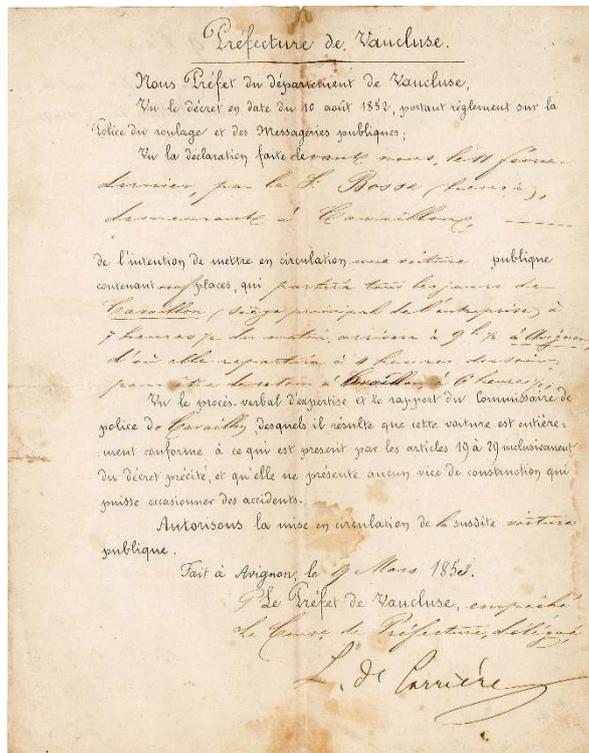


L'Hôtel des Postes des Vignères, carte postale, [1930], 2Fi1230.

DES COCHERS AUX CHAUFFEURS DE BUS

La voiture publique : une gestion entrepreneuriale

Jusqu'aux années 1830, le messenger de la ville jouait un rôle central dans le transport des voyageurs, de leurs bagages, ainsi que des colis et lettres jusqu'à Avignon. Cependant, l'ouverture d'un bureau de poste à Cavaillon a progressivement rendu obsolète la mission de transport du courrier par le messenger. C'est que la gestion des transports publics connaît un changement significatif avec la loi du 9 vendémiaire an VI (1797). Avant cette date, le transport des personnes était sous le contrôle direct de l'administration nationale, assurant une régularité et une supervision strictes. Mais cette loi marque un tournant décisif en confiant la gestion des voitures publiques à des « entrepreneurs particuliers ».



Autorisation de circulation d'une voiture publique appartenant au « sieur Bosse », entrepreneur de messagerie, 1852, 201.



Omnibus à Paris (ligne Montmartre/Saint-Germain-des-Prés), inauguré le 27 juin 1900.
<https://fr.wikipedia.org/wiki/Omnibus>

Avec l'essor des initiatives individuelles, de nombreuses lignes voient le jour, reliant Cavaillon à une multitude de villes (Avignon, Miramas, Gordes, Apt, etc.). L'omnibus, émergent dans les années 1820, devient rapidement un moyen de transport populaire, permettant à un plus grand nombre de voyageurs de se déplacer confortablement. En 1853, le sieur Henri Bosse obtient l'autorisation de lancer une voiture publique de 9 places entre Cavaillon et Avignon. Sous l'œil vigilant du commissaire de police, ces véhicules sont soumis à des contrôles stricts pour s'assurer qu'aucun vice de construction ne compromettrait la sécurité des passagers. Les horaires sont rigoureusement établis : un départ à 7h de Cavaillon pour une arrivée à 9h30 à Avignon, avec un retour programmé en fin d'après-midi. Ces trajets plus nombreux ouvrent de nouvelles opportunités pour les commerçants, les artisans, et même les familles désireuses de voyager entre les localités.

Au fil des décennies, des entrepreneurs comme les sieurs Dumaine et Silvan continuent d'étendre le réseau, répondant ainsi aux besoins croissants de mobilité.

Les voitures de places : le luxe d'un transport personnalisé

Parallèlement à l'expansion des voitures publiques, les voitures de place, ancêtres des taxis, émergent comme une alternative plus flexible et personnelle. En 1902, face à la demande croissante, la municipalité de Cavillon réglemente le stationnement de ces véhicules, fixant un tarif annuel à 60 francs. Les voituriers se concentrent autour des lieux stratégiques tels que la gare et les théâtres, où affluent les clients.

Ces voitures de place, louables à la course ou à l'heure, symbolisent le début d'une nouvelle ère de mobilité urbaine. Avec un tarif de 75 centimes par course et 2 francs par heure, elles offrent un service accessible tout en répondant aux besoins des voyageurs pressés ou chargés de bagages. Le périmètre de service couvre toute la zone éclairée de la ville, avec des exceptions jusqu'à l'usine à gaz sur la route d'Avignon. En 1904, l'entreprise d'André Dardun se distingue par son dynamisme, exploitant jusqu'à trois voitures de place.

Ce service ne se limite pas aux déplacements privés. La mairie de Cavillon sollicite fréquemment les entreprises de location pour diverses missions, certaines moins réjouissantes que d'autres. En effet, l'une des raisons les plus courantes pour lesquelles ces voitures sont requises par la municipalité est le transport de corps des « indigents ». Toutefois, elles sont également utilisées pour des missions plus ordinaires, comme le transport de colis ou de personnes.

Parmi les entreprises les plus sollicitées par la mairie, l'entreprise Durand-Sorbier, se distingue. Spécialisée dans les « Voitures pour Noces & Excursions », elle propose une gamme variée de véhicules adaptés à toutes les circonstances. D'autres entreprises offrent leurs services dans la ville comme celle, dans les années 1930, de Jean Sucquet, « dit Beau-garçon ». Ces entreprises mettent à disposition des taxis, des landaulets, des coupés et des limousines, répondant aux besoins variés des Cavillonnais, que ce soit pour des occasions festives comme les mariages ou pour des excursions dans la région.

Rivalité féroce

Le 30 août 1936, les Cavillonnais ont été témoins d'une scène regrettable qui marqua les esprits. Ce jour-là, sur la voie publique, une violente altercation éclata entre deux figures locales du transport : le sieur Briançon et sa fille d'un côté, et le sieur Christine de l'autre. Ce qui commença par une joute verbale se transforma rapidement en confrontation physique, les deux parties allant jusqu'à en venir aux mains.

Les trois protagonistes furent inculpés pour coups et blessures réciproques ainsi que pour tapage injurieux en pleine rue. Cet incident illustre bien la concurrence féroce qui régnait entre les deux entreprises de transport. Malgré ses efforts, le sieur Briançon peinait à rivaliser avec l'impressionnante flotte de la compagnie Christine, qui assurait 21 navettes contre seulement 6 pour Briançon.



Voiture attelée avec 2 chevaux et personnel de l'Hôtel Moderne s.d. [v. 1910], 2Fi1325.

Facture du « Service de messageries DURAND dit SORBIER, Neveu. Voitures pour Noces & Excursions », 1904, 4L11.



Requête d'Henri Briançon, voiturier, pour autorisations de stationnement, 1935, 2O1.

L'avènement des autobus : modernisation des transports collectifs

Dans les années 1930, les transports collectifs à Cavaillon prennent une nouvelle dimension avec l'introduction des autobus. Ces véhicules, capables de transporter un plus grand nombre de passagers, commencent à supplanter les traditionnelles voitures publiques. Parmi les acteurs de cette nouvelle ère, l'entreprise Paul Christine, se distingue comme la plus importante du secteur, offrant des liaisons régulières vers Avignon et d'autres localités voisines.

Les bus de l'entreprise Granier & Charvoz, originaires d'Apt, stationnent fréquemment devant le Bar Moderne (actuel Saint-James), tandis que ceux de l'entreprise Christine font une halte devant l'imprimerie Mistral, sur le cours Victor-Hugo. L'augmentation du nombre de navettes offertes par ces transporteurs pousse la ville à limiter les temps d'arrêt des véhicules à 10 ou 15 minutes maximum, afin de ne pas perturber l'activité des commerces de proximité. Le garage Mattei, siège de la "Société Cavaillonnaise d'Automobile" fondée par l'entrepreneur marseillais Raoul Mattei, sert de terminal à la ligne Marseille-Cavaillon. Ce garage réputé est doté d'aménagements sophistiqués tels qu'un « ascenseur à cars » permettant aux passagers d'accéder directement au salon de voyageurs au premier étage. En 1943, il devient la remise d'expédition Honoré. Il abrite aujourd'hui les chars du corso.

L'essor des autobus ne se limite pas au secteur privé. Les autorités locales, en partenariat avec le "Groupement Commercial", subventionnent également des services d'autocars pour garantir une connexion régulière entre Cavaillon et les localités voisines, notamment lors des jours de marché. Cette subvention, à hauteur de 500 francs, souligne l'importance stratégique de ces lignes pour l'économie locale. En parallèle, la compagnie PLM introduit ses propres services d'autocars pour compenser la suppression de certains trains, assurant ainsi une continuité dans les déplacements régionaux.

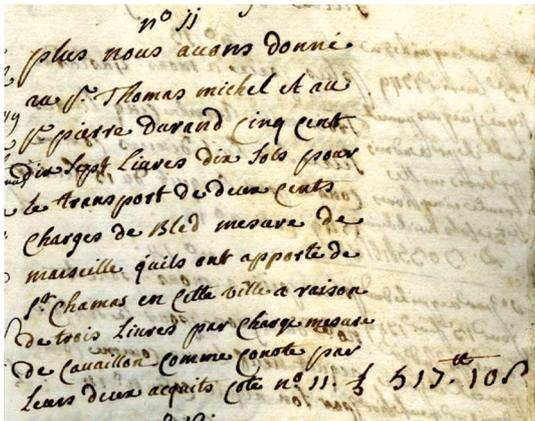
Les enlèvements ou « Roméo & Juliette à Cavaillon »

« Ah, monsieur, je pourrais vous en dire long parce que nous étions voisins avec des voituriers, des voituriers de l'époque (et... il y a encore une trentaine d'années [années 1960], il y avait des inscriptions, là où était le voiturier, en face de chez nous). Eh bien je vous assure, il y avait des moments !... On se dit mais, pourquoi on ne le met pas en pièce ça, pour le jouer au théâtre ? C'était quelque chose d'inimaginable ! Quand il y avait... comment on peut appeler ça... comme on disait en provençal : « se robado », « elle s'est enlevée ». Parce qu'on enlevait beaucoup les filles : les parents résistaient, résistaient, ils ne voulaient pas le gendre (...) et alors naturellement à la fin on finissait par agir quand même ! Alors les jeunes agissaient. » C'est-à-dire qu'ils partaient en car 2 ou 3 jours à Avignon... et quand ils revenaient : il fallait bien les marier ! **Témoignage de M. Émile Porte (93 ans), recueilli en 1993, 5AV4.**

C'mon Bus : modernité et mobilité

Aujourd'hui, le réseau de transport public "C'mon Bus" poursuit l'évolution des transports collectifs à Cavaillon. Lancé le 12 avril 2016, sa gestion est assurée depuis janvier 2017 par la communauté d'agglomération Luberon Monts de Vaucluse (CALMV). Le 14 mai 2018, le réseau se dote d'une quatrième ligne et une navette gratuite relie, depuis janvier 2024, le parking gratuit du Grenouillet et la place François-Tourel.





ROULAGE ET EXPÉDITION : LE GRAND COMMERCE

Comptes des bleds acheptés et vendus en l'année du consulat de Messieurs de Barrier et Perrinet, 1748-1749, CC62.

« N°11 : Plus nous avons donné au sieur Thomas Michel et au sieur Pierre Durand cinq cent dix sept livres dix sols pour le transport de deux cents charges de bled, mesure de Marseille, qu'ils ont apporté de St Chammas en cette ville à raison de trois livres par charge, mesure de Cavaillon. »

Si depuis l'Antiquité, le commerce à grande échelle et à longue portée transite par Cavaillon, il s'agit d'affaires privées et les archives de la communauté n'en portent pas trace. Néanmoins, la ville elle-même ordonne les transports les plus divers : artillerie et munitions convoyées par charrettes et bêtes de somme aux camps de Mornas et Tulette au temps des guerres de religion (1567) ; criée pour avertir les gens de la campagne qui voudraient « se louer pour transporter à Marseille les blés pour Rome » (v. 1765) ; blé acheminé depuis la Bourgogne en 1761 et depuis Lyon et Rome (envoyé par le pape « pour soulager son peuple ») à l'hiver 1789. Les « braves soldats » de la Révolution puis les armées de Napoléon imposeront de nouveau des réquisitions en tout genre qu'il faut convoier aux armées.

Deux éléments essentiels se retrouvent dans l'organisation des transports à partir du XVIIIe siècle : pour les personnes (les messageries et la poste aux chevaux) ; pour les marchandises (le roulage, lent ou accéléré). Les rouliers sont des transporteurs privés, ceux qui formaient les convois de bêtes des siècles précédents, et qui profitent au XIXe s. des progrès techniques des routes et de l'industrie du véhicule : partout les charrons, selliers, bourreliers, carrossiers, développent leur activité. La vitesse augmente – relativement : en 1810, on faisait en moyenne du 5 km/h ; en 1832, on atteint les 10 km/h. Vers 1850, le roulier qui transporte sa marchandise à Marseille doit partir au début de la nuit.

“

[Vers 1915]. Vous savez qu'on avait l'expédition. On faisait des engrais aussi, et il fallait aller chercher l'engrais à Marseille. Et il y avait un charretier qui habitait juste en face chez nous, cours Carnot. Et je me rappelle (j'étais tout petit, moi) : mon père discutait avec lui, il s'agissait d'aller chercher de l'engrais à Marseille : le type lui demandait 2 F les 100 kg, et mon père lui offrait - je me rappellerai toujours – 1,50 F les 100 kg. Le type, il avait deux charrettes, et deux chevaux, il partait à pied (parce que les chevaux ne couraient pas à l'époque, et puis les charrettes...), il allait à Marseille, il chargeait 2000 ou 3000 kg d'engrais, il revenait... Alors : au pied de la Viste*, il pouvait pas monter, le cheval avec la charrette : il détela un cheval, il l'attelait devant le premier, il montait sa charrette, il détela les deux, il revenait, il redescendait chercher la seconde charrette, et il rentrait à Cavaillon pour 1,50 F-2 F les 100 kg !... C'était le bon temps ! (rires) »

Témoignage de Pierre Accarie, recueilli en 1993, 5AV6.

*La « viste » (*visto* en Provençal), c'est la vue, le panorama sur la rade de Marseille que découvraient les voyageurs quand ils arrivaient au début de cette longue descente (ici, montée en l'occurrence !).

”

Factures d'entreprises cavallonnaises de camionnage, 1890-1985, 4L.



Rapidement, les rouliers s'allient à un autre métier spécialisé : le commissionnaire. Les maisons de commission – qui deviendront à Cavillon les « maisons d'expédition » – rassemblent dans leurs entrepôts les produits à exporter et en assurent la vente grâce à un réseau d'agents à travers la France et bientôt l'Europe. À côté de ce « grand roulage », semi professionnel, on trouve aussi des paysans qui emploient leurs attelages à la morte saison avec cette occupation d'appoint. Avec l'émergence des véhicules à moteur, le roulier se transforme en routier : les transporteurs, petits ou gros, essaient au cours du XXe siècle, parallèlement au chemin de fer, et vont devenir l'autre « marque de fabrique » de Cavillon.



En-têtes d'expéditeurs cavallonnais, 1930-1960, 4L.

MARÉCHAUX-FERRANTS, CHARRONS & GARAGISTES



En-têtes d'entreprises cavaillonnaises, 1929-1939, 4L10-12.



Les chevaux de Boudin

« C'était le gros camionneur, ça... c'était la grosse entreprise, Boudin ! Quand il fallait faire une prouesse pour tirer un gros poids, énorme, ou quelque chose, on disait : « Oh, non, non : on va chercher les chevaux de Boudin ! » et les chevaux de Boudin arrivaient. Il arrivait avec 3 ou 4 chevaux (et quels chevaux, alors ! Il fallait voir ces bêtes, hein)... Vous savez que c'est une science de faire tirer 3 ou 4 chevaux ensemble ? Si vous ne savez pas le faire, ne le faites pas parce que vous perdez votre [temps]. Il y a un coup particulier à donner pour que les quatre chevaux tirent tous en même temps : s'ils ne tirent pas assez une fraction de seconde, ou [l'un]n'a pas tiré, ou l'autre a tiré : oh là là !... »

Et alors naturellement il y avait le palefrenier, c'est lui qui s'occupait des bêtes, mais lui était au courant, hein ! Ah, je vous fiche mon billet que... Et quelle situation il avait ! Quelle forte situation ! Quand on disait « on a mis les chevaux de Boudin », « Boudin a mis ses chevaux », « on est allé chez Boudin chercher... et Boudin est venu offrir ses chevaux », pensez-vous ! c'était l'attraction de l'époque !...

Et puis alors... le camion est arrivé... Ah ! (soupir)...»
Témoignage de M. Émile Porte (93 ans), 1993, 5AV4.



Carrosserie Fernand Dupin, avenue Berthelot, v. 1950, don C. Racamond, reprod. Archives.

De droite à gauche : Jacques Ferrato, expéditeur, Elie Dupin, X, [un frère Dupin ?], X, Emile Dupin. Au volant du camion Latil : X.

Alexis PONS-MARMET et ses petits-fils, s.d. [v. 1915], coll. part., reprod. Archives, 2Fi296.

Charron puis carrossier dans la rue Pomme d'Or, conseiller municipal de 1905 à 1935.



Les anciens artisans, spécialistes des techniques traditionnelles de maréchalerie, bourrellerie, sellerie, forge et charronnage, vont se transformer progressivement et laisser place aux métiers de la route moderne et de la motorisation.

L'étude comparative des annuaires de 1923 et de 1966 est à cet égard parlante :

Annuaire Chassaing, Vaucluse et environs, 1923-1924, don E. Morlot, 2S31.

Activité	Nb	Noms
Affinage (vente de foin)	7	Boudin, Grand Véran, Toppin, Dongier, Chabas, Milhe, Grand Augustin
Bourrelliers	6	Arnaud, Gavaudan, Maginot, Gouiran, Garcin, Rouget
Camionneurs	4	Boudin, Grand, Gontier, Descollas
Charrons-forgerons	6	Pons-Marmet, Berbiguier, Jeune, Michel, Jouval, Blanc-Dupin
Garages	6	Joseph Bouscarle, Lesprit, Chabas, Bonnaud, Rouget, Bastide
Maréchaux-ferrants	4	Bardouin, Guigues, Gassin, Louge
Voitures publiques & autobus	7	Marius Durand, Dardun, Jacquet, Briançon, Heullant, Raspail, Suquet

Annuaire de Vaucluse, Editions Rey-Magnan, 1966, don G. Paillet, 2S240.

Activité	Nombre
Auto-écoles	5
Garages	19 (dont 3 pour poids-lourds)
Pneus et vulcanisation	4
Stations-service	8
Transports de voyageurs	3
Transport routier de marchandises, service régulier	33
Transport de marchandises, à la demande	20

« **Garage Gauthier-Bastide successeur** », cours Gambetta (act. Banque Populaire), [v. 1912], Fonds Jean Bastide, 11Fi.
Barthélémy Bastide (dans la voiture) et son fils Jean-Louis sur la moto.



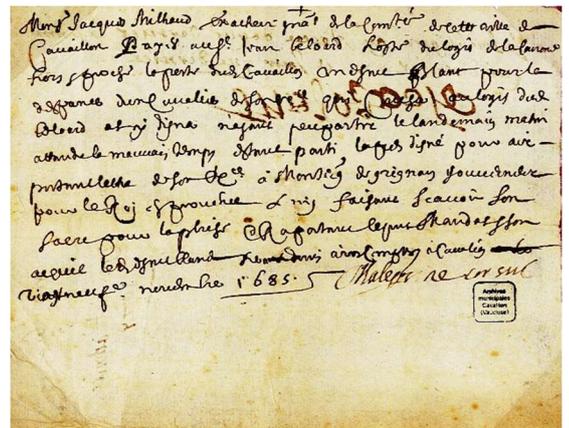
Garage Bastide, cours Gambetta, [années 1930], Fonds Jean Bastide, 11Fi.

Pompe à essence Esso. Sur l'enseigne, on lit : « GARAGE REPARATIONS Motos BSA – [NEW]... Cycles PASQUET GRIFFON. » et les enseignes des marques Castroll / Texaco et CHENARD

LOGER LES VOYAGEURS : HÔTES ET AUBERGISTES

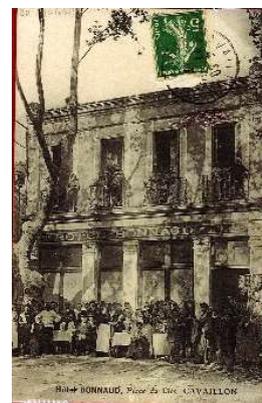
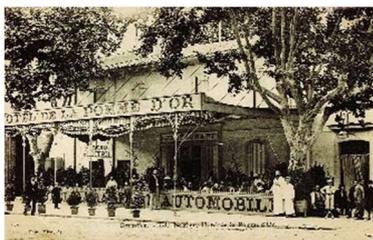
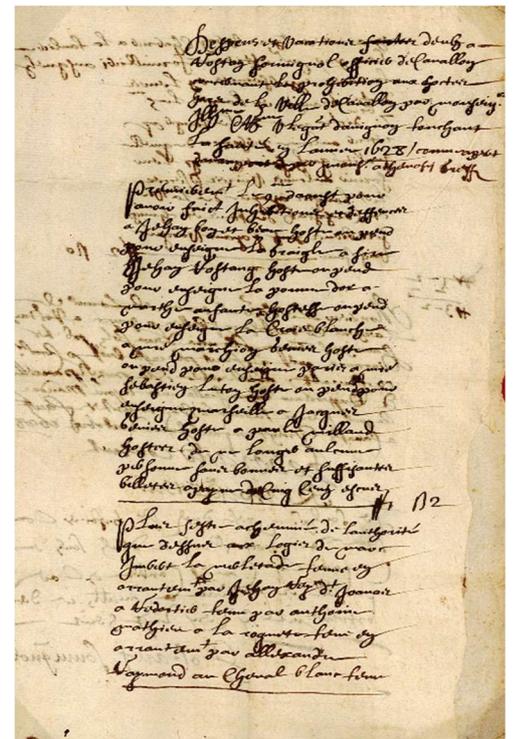
Indemnité d'un écu blanc à Jean Bélouard, hôte du logis de la Couronne, pour avoir logé un messenger du vice-légat retenu par le mauvais temps, 29 novembre 1685, CC299

« ... pour la despence d'un cavalier de son Excellence qui coucha au logis dudit Beloard et y dyna, n'ayant pu partir le lendemain matin, attendu le mauvais temps, estant parti l'après disné pour Aix, portant lettre de son Excellence à Monseigneur de Grignan, gouverneur pour le Roy en Provence (...) ».



Rôle des dépenses et vacations dues à Rostang Formignol, officier municipal, ayant signifié aux hôtes de la ville la défense de recevoir des étrangers non pourvus de billets de santé sous peine d'une amende de 500 écus, 31 octobre 1628, CC235.

Tournée effectuée à partir du 9 août auprès de : « Jean Bon et beau, hôte où pend pour enseigne La [Graigle] ; Jehan Rostang, hôte où pend pour enseigne la Pomme d'or ; Marthe Aufante, hostesse où pend pour enseigne la Croix blanche ; maistre Marchion Genies, hôte où pend pour enseigne Paris ; maistre Sebastien Luton, où pend pour enseigne Marseille ; Jacques Genies et Paul Millaud, hostes : [defense] de ne louer aucune personne sans bonnes et suffisantes billetes a payement de cinq centz escus. » Malheureusement, cette mesure n'empêchera pas la grande peste de 1629 de décimer la population : la « Pierre de la peste » de la route d'Avignon en témoigne.



Hôtels de Cavailon au XXe siècle, cartes postales, [1900-1930], 2Fi.

De haute en bas et de gauche à droite : Hôtel de la Pomme d'or (emplacement de l'actuelle banque Société Générale) ; Hôtel et remises Blanchet, Faubourg de l'Abreuvoir (act. Avenue Abel-Sarnette) ; Hôtel Moderne (ex-Hôtel Charvet, place de l'Étoile, actuelle banque Caisse d'Épargne) ; Hôtel Bonnaud (place du Clos, actuel Hôtel-restaurant Chez An) ; Grand Hôtel Toppin (ex-Grand Hôtel Arnaud, cours Gambetta).

Qui dit « ville-étape » dit structures d'accueil du voyageur : des thermes et une *mansio* (gîte d'étape sur une voie romaine) dans l'Antiquité, et plus tard, des auberges le long du parcours et autour des cités. Au Moyen Âge, on les appelle des « logis » et leurs tenanciers, les hôtes. Ils sont implantés aux meilleurs endroits, proches des grands carrefours et souvent, à l'extérieur des remparts. On les reconnaît à leur enseigne historiée que le voyageur (illettré le plus souvent) peut voir de loin.

Au XVIe s., alors que se développent les transports, il existe déjà de nombreux logis, dont les plus anciens sont sans doute : **La Croix Blanche** (il existe un logis de **la Croix Rouge**) ; **L'Écu de France** ; **Notre-Dame** ; **Les Trois Rois** ; **Le Pommier** ; et **Le Chapeau Rouge** (intra-muros).

Plus tard (XVIIe s. et XVIIIe s.) apparaissent ceux de : **La Couronne** ; des **Deux faucons** (et celui des **Deux pigeons**) ; **La Fleur de Lys** ; **Le Lion d'or** ; le logis de **Paris** (puis du **Petit Paris**) ; **La Pomme d'or**...

Il existe aussi des relais de campagne, sur les grandes routes (le toponyme de *Bel-Hoste* entre Cheval-Blanc et Mérindol en porte la mémoire) et auprès de certains bacs comme celui de Sénas.



En 1723, 5 enseignes différentes sont installées dans le même quartier, celui de la porte de la Couronne (actuelle place de l'Étoile) : Les Trois Rois, la Couronne, le Petit Paris, La Pomme d'or, La Grave.

On soulignera l'existence de femmes dans la profession, comme l'hôtesse du logis de N.-D. au XVIe s. et celle de la Croix Blanche au siècle suivant, mais il y en eu sûrement bien d'autres.

La fin du XVIIIe s. voit apparaître de nouveaux établissements, préfigurant ceux du siècle suivant. Le registre de police administrative, établi au milieu du XIXe siècle d'après les déclarations des hôteliers de la ville, nous donne un aperçu précieux sur la population des voyageurs de l'époque mais nous renseigne également sur le parc hôtelier en 1860 (une vingtaine d'établissements) et les différentes catégories d'établissements. Si l'Hôtel Arnaud (actuel Toppin) accueille la clientèle « chic », Blanchet, dont l'hôtel est doté de vastes remises, reçoit maquignons et voituriers ; les ouvriers et les agriculteurs descendent quant à eux chez Bressier, Sarnette (La Pomme d'or), Faure ou Féraud... (voir vitrine).

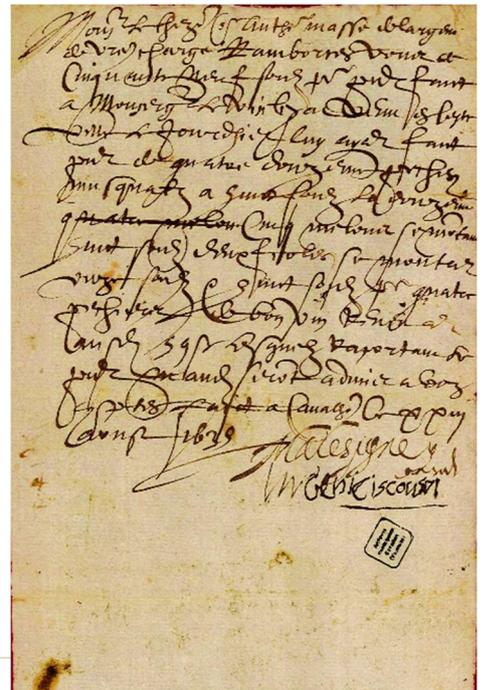
VOYAGEURS, GENS D'ARMES ET PÉRÉGRINS : LES USAGES DE LA ROUTE

D'OR & DE POUSSIÈRE : LA ROUTE DU POUVOIR

Que l'on vienne d'Italie ou du port de Marseille et que l'on se dirige vers Avignon, Lyon et Paris (ou vice-versa) on passe la Durance à Mallemort, Sénas ou Orgon et Cavaillon est la ville-étape. La cité est donc au cœur des allées et venues des puissants, qu'ils soient administrateurs du pape ou du roi de France, nonces apostoliques ou ambassadeurs, gouverneurs militaires, princes ou souverains.

C'est à la qualité de son accueil et à l'ordonnement des cérémonies qu'est jugée la puissance d'une cité : c'est pourquoi la ville s'oblige, voire s'endette pour offrir une « entrée solennelle » digne du rang de l'hôte qu'elle reçoit, et la première des attentions est portée à l'état des chemins qui vont être empruntés.

À partir du bac, une escorte de cavaliers accompagne les plus grands cortèges – parfois de nombreux carrosses et toute la cour du prélat ou du prince. Devant les portes de la ville, décorées de buis et de peintures aux armoiries de l'hôte, on tire les boîtes (mortiers d'artifice) et on fait la « bravade » (tirs de mousquets). Des présents, comme les déjà célèbres produits du terroir, pâtes de fruits ou vin sont offerts. Les dépenses de bouche ne sont pas les moindres : on envoie chasser des biches en Luberon ou chercher de la glace à Goult et Bonnieux... et pour nourrir le cardinal Carlo Carafa (neveu du pape Paul IV) et sa suite en 1556 : 2 veaux, 50 poulets, 1 dindon, 8 oies, 35 pigeons, sont nécessaires ainsi que 12 kg de poires muscadelles, des griottes, bigarreaux et abricots ainsi que quelques douceurs : tartes de masepain, *biscucheaux* (biscuits) et dragées muscades (qu'on est allé quérir à Avignon).



Mandat pour « présent fait à Monseigneur le vice-légat venu en ceste ville le jourd'hier, luy ayant fait présent de quatre douzene peches musquatz à huit souz la douzene, quatre melons cinq melons (...) et quatre peschiers [pichets] de bon vin. », 23 août 1635, CC244.



François Ier v. 1530, par François Clouet, Musée du Louvre



Portrait supposé du dauphin Henri II, v.1536, par Cornelle de Lyon, Galleria Estense, Modena



Catherine de Médicis, v. 1565, par François Clouet, Musée du Louvre



Marie de Médicis, v. 1530, par F. Pourbus, Musée des Beaux-Arts de Bilbao



Jules Mazarin, v. 1660, par Pierre Mignard, Musée Condé



Louis de France, duc de Bourgogne, 1700, par Joseph Vivien, Musée du Louvre

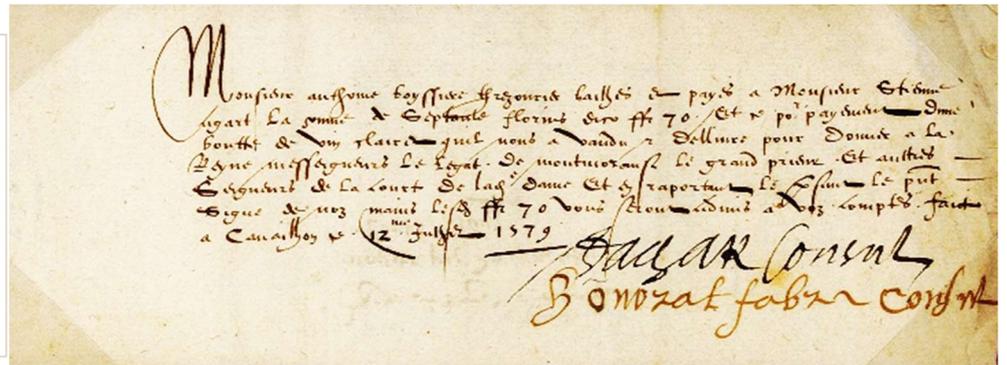


Charles de France, duc de Berry, 1700, par Joseph Vivien, Musée du Louvre



Louise Elisabeth de Bourbon-Condé, princesse de Conti, v. 1700, atelier Pierre Gobert, Musée d'histoire de France

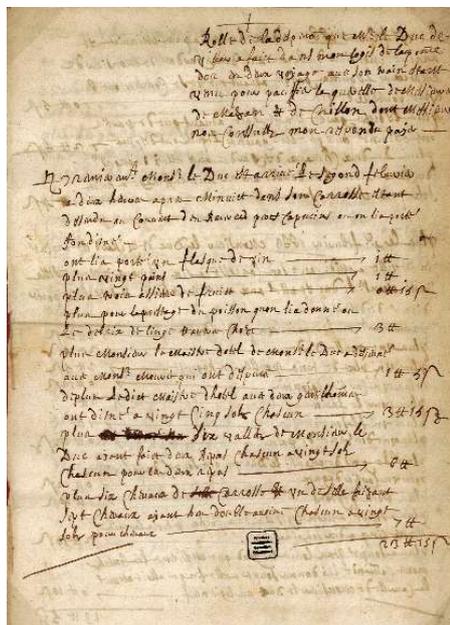
Mandat pour une « bottle » (tonneau) de vin clairet « pour donner à la Reyne, messeigneurs le légat, de Montmoransy, le grand prieur, et aultres seigneurs de la cour de ladite dame », 12 juillet 1579, CC155.



Des plus anciens voyageurs, on retient le pape Innocent IV, qui fit étape en 1251 pour consacrer la cathédrale, mais la visite la plus célèbre reste celle du roi de France **François Ier** en 1537 (voir vitrine). Précédé dès le 9 décembre par le connétable Anne de Montmorency et le cardinal de Lorraine venus préparer l'étape du roi, le souverain arrive le 12 avec le dauphin (futur Henri II). Il en repart le lendemain, pour se rendre à Narbonne, mener les négociations de paix avec Charles Quint.

Catherine de Médicis (1519-1589), reine-mère de France, vient en Provence pour rencontrer les principaux chefs ligueurs et protestants : elle s'arrête à Cavaillon sur le chemin du retour, le 8 juillet 1579, accompagnée du légat Charles de Bourbon, du connétable Henri de Montmorency et du grand prieur de France, Henri d'Angoulême. La ville est garnie d'« arcades, rondeaulx, et autres choses nécessaires à l'entrée de la reyne mère en ceste ville, venant de Provence. »

Vingt ans plus tard, c'est **Marie de Médicis**, qui fait étape, jeune épouse allant rejoindre le roi de France Henri IV. Le jeune vice-légat de 33 ans Giulio Mazarini n'est pas encore cardinal lorsqu'il fait son entrée à Cavaillon en 1635. Nonce auprès de la cour de France, puis cardinal, **Mazarin** sera le successeur de Richelieu.



Facture de César Rostan, hôte du logis de la Pomme d'or, pour la dépense faite par le Duc de Villars, venu à deux reprises « pour pacifier la querelle de Messieurs de Masan et de Crillon », 7 avril 1663.

Louis François de Brancas, duc de Villars (v. 1615-1679) arrivé le 2 février avec son carrosse et sa suite à deux heures du matin, loge au couvent des Capucins, où il se fait servir son repas ; de même son maître d'hôtel qui dîne ensuite avec deux gentilhommes ; puis les six valets du duc, et enfin, les six chevaux du carrosse et un cheval de selle à qui il donne « double avoine ». Le dimanche 4 février, retour du duc, qui loge cette fois-ci chez les Dominicains, et s'y fait servir ses repas jusqu'à son départ ; plus repas à deux cochers et aux laquais du duc, plus à « ses gens », plus à ses chevaux.



Frais du passage de l'ambassadeur du roi d'Angleterre auprès de Rome, 1686, CC299.

- Au maître de l'arsenal et aux 26 hommes qu'il a armés pour faire « corps de garde la nuit et le jour » à l'ambassadeur.
- Pour présent « d'artichaux, pommes, vin muscat » (et fiolles de verre pour ledit vin) qui lui furent offerts.

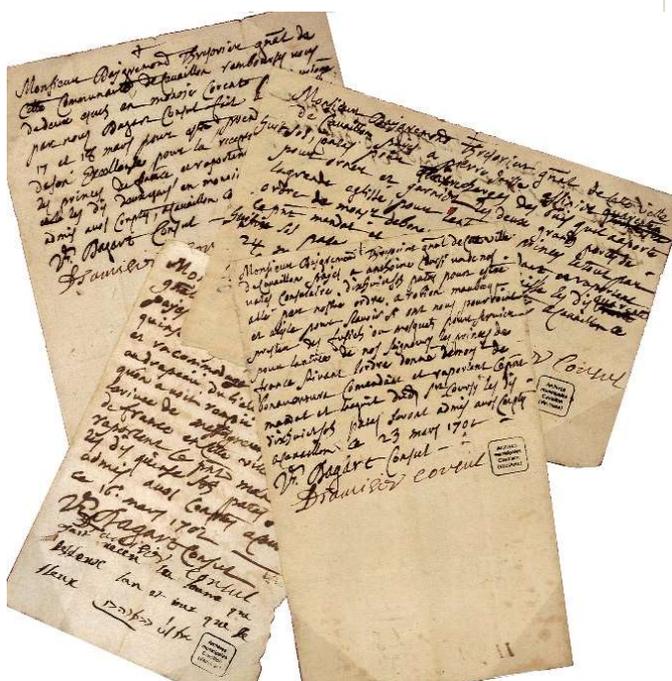
Au XVIII^e siècle, on constate de nouveaux raffinements : pour Louise Elisabeth de Bourbon-Condé, **princesse de Conti**, en 1730, les soldats de la bravade sont ornés de rubans blancs, de cocardes et de gants et un tambour et un fifre sont recrutés à Lagnes. La princesse reçoit des confitures sèches (pâtes de fruits) ainsi que du vin. 18 sergents, officiers et cadets montent la garde devant le palais de l'évêque où elle passe la nuit avec son fils.

Mais l'entrée sans doute la plus fastueuse est celle des **princes de France**, Louis, duc de Bourgogne (1682-1712) et Charles, duc de Berry (1686-1714), le 22 mars 1701. Petits-fils de Louis XIV, ils passent par Cavillon à leur retour de Saint-Jean-de-Luz où ils ont accompagné leur frère le duc d'Anjou, devenu roi d'Espagne sous le nom de Philippe V.

Ce passage d'exception donne lieu à de multiples recommandations de la vice-légation: pour la réparation des routes (de Mallemort à Caumont), le logement des princes et de leur suite, l'approvisionnement des chevaux du cortège (au nombre de deux mille). Avignon ne néglige pas la sécurité de la visite : une maison de la Grand-rue menaçant ruine sera démolie et les habitants enlèveront de leurs fenêtres tout objet susceptible de chute. Ils décoreront leurs façades de tapis et ornements et tiendront leurs fenêtres éclairées. Enfin, le trajet, depuis la porte du Moulin jusqu'à l'évêché, sera sablé & terrassé.

Le mardi 22, le vice-légit San Vitali accueille les princes au bac de Mallemort. Ils arrivent à 4 heures après midi en ville où six cents habitants en armes forment la garde d'honneur. Le carrosse laisse les princes à la porte de l'église où le vice-légit, l'évêque Jean-Baptiste de Sade et quantité de gentilshommes les reçoivent. Les princes logent à l'évêché (l'évêque se fait héberger par le chanoine capiscol) et le prince de Noailles chez M. de Ciceri (futur hôtel de Pérussis). Le mercredi 23, après la messe, les princes et leur suite prennent la route d'Avignon.

En juillet 1777, Cavillon accueillera encore un membre de la famille de France en la personne de « Monsieur, frère du Roi » : Louis Stanislas Xavier de France (1755-1824), comte de Provence, qui deviendra roi sous le nom de Louis XVIII en 1814.



Quelques mandats de dépenses pour la réception des princes de France, mars 1702, CC315 :

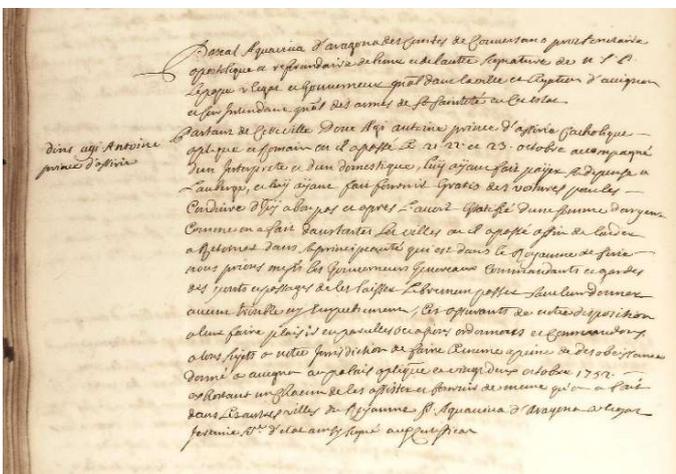
- à [Véran] Dagart, consul, « pour voyage fait à Avignon les 17 et 18 mars pour prendre les ordres de son excellence pour la réception de mes seigneurs les princes de France. »
- à Anthoine Barsi, valet consulaire, « pour estre allé (...) à Robion, Maubecque et à Lisle pour scavoir si on nous pourroit prester des fusils ou mosquets pour scervir pour l'antrée de nos seigneurs les princes de France. »
- à Pierre Jaisse, asinier (conducteur d'ânes), « pour 4 charges de buis qu'il a apportées pour orner et garnir les deux grandes portes de la grande église pour l'antrée des princes ».
- à Saül de Bédaride, Juif de Cavillon, pour avoir réparé un « drapeau du lieu de Robion qu'on avait rompu le jour de l'arrivée de messeigneurs les princes de France en cette ville ». (Signature en hébreu de Saül Bédaride).

Envoyés du pape et grands du royaume de France, ils furent innombrables à faire étape à Cavaillon, et nous n'en pouvons donner que quelques exemples. Mais ils ne furent pas les seuls à profiter d'une halte cavaillonnaise sur leur long chemin. En voici des illustrations étonnantes ou pittoresques qui ne sont pas sans évoquer parfois, des classiques de la littérature...

- Le **patriarche d'Alexandrie** comme celui de **Jérusalem**, sont de passage en juillet 1600 ; l'**archevêque de Nazareth** en 1610 ; un **prince d'Assyrie** en 1752 ; le **grand vicaire d'Antioche** en 1770.
- **L'ambassadeur turc Suleyman Aga** allant rencontrer Louis XIV. Sa venue en 1669 est ainsi décrite par le chanoine Jean-Gaspard de Grasse dans son livre de raison : « Ce 25 septembre, il a passé icy un ambassadeur turc que le Grand Seigneur envoie au roy de France pour faire alliance avec lui contre l'Empereur, le roy d'Espagne et le roy d'Angleterre (...). Il est assez bien accompagné d'environ 20 personnes de sa nation, outre quelques chrestiens qui estoient en sa compagnie. C'est un homme d'environ 50 ans, grand, assez bien fait, la mine haute et fière. » Molière tira de son personnage la fin de son « Bourgeois gentilhomme » : le Grand Mamamouchi : c'est lui !
- **Le doge de Gênes** « allant à Versailles s'humilier devant le roi de France » passe début 1685 accompagné d'une suite fastueuse. La politique de la république de Gênes ayant provoqué le courroux de Louis XIV, il fait pilonner la ville 10 jours durant et la détruit à moitié, avant d'exiger que le doge en personne vienne lui présenter ses excuses. Le 15 mai 1685, Francesco Maria Lercaro, habillé de velours rouge, fait donc son entrée solennelle dans une Galerie des Glaces remplie d'une foule de courtisans et s'incline au pied du monarque.
- Encore des **ambassadeurs** : la sécurité de celui **d'Angleterre** se rendant à Rome est assurée par des jeunes gens de Cavaillon jusqu'au bac d'Orgon en 1686, et l'on donne une fête en l'honneur de celui de la **république de Venise** se rendant à la cour de France en 1694...



Réparation faite à Louis XIV par le doge de Gênes Francesco Maria Lercari Imperiale, Claude-Guy Hallé, Musée de Versailles (détail).



Lettre du vice-légat Pascal Aquaviva recommandant Dom Agi, prince d'Assirie, 22 octobre 1752, AA5, f°49.

« Partant de cette ville, Dom Agi Antoine, prince d'Assirie catholique apostolique et romaine où il a passé les 21, 22 et 23 octobre accompagné d'un interprète et d'un domestique, lui ayant fait payer sa dépense à l'auberge et lui ayant fait fournir gratis des voitures pour les conduire d'icy à Bonpas et après l'avoir gratifié d'une somme d'argent comme on a fait dans toutes les villes où il a passé, afin de l'aider à retourner dans sa principauté qui est dans le royaume de Sirie, nous prions les gouverneurs généraux, commandants et gardes des ponts et passages de les laisser librement passer sans leur donner aucun trouble ny empêchement (...) »

SE PROTÉGER DU DEHORS : DES ROUTES QUI INQUIÈTENT

Les routes, si essentielles aux échanges et à la communication, sont aussi source d'inquiétude voire de danger. On ne reçoit pas tous les voyageurs de la même manière : richesse, réputation, santé, ou même recommandations influencent l'accueil que l'on reçoit. Et en temps troublés – que ce soit par les maladies, les guerres, ou les bouleversements politiques et religieux – la peur de l'étranger se renforce et le contrôle des entrées et sorties devient crucial.

Contrôler les déplacements... pour limiter les crises

En période de crise, la figure de l'étranger – celui qui vient d'ailleurs ou dont les intentions ne sont pas clairement établies – suscite des craintes.

Aux XVI^e et XVII^e siècles, des mesures strictes sont prises pour limiter les déplacements et protéger la population des dangers extérieurs. Lors des périodes de suspicion de peste, les portes sont fermées jour et nuit et la garde empêche les mendiants, vagabonds et autres personnes sans attache de pénétrer dans la ville. Et l'on n'hésite pas à recourir à l'expulsion violente des personnes suspectes, qu'il s'agisse de familles entières ou de vagabonds. En 1580, face à la propagation de la maladie à Avignon, un nommé Roy et sa famille, venus de cette ville infectée, se voient chassés, menacés que la grange où ils se sont installés soit brûlée. Ces mesures sont d'une grande sévérité car la mort rôde : personne ne doit loger même parents ou amis étrangers sans autorisation sous peine d'être lui-même expulsé.

Des bulletins de santé (les « billettes ») sont exigés pour tout déplacement. Les injonctions que « nul ne pourra sortir de la ville sans bulletin » sont récurrentes au long des siècles d'épidémies, et les étrangers doivent présenter des certificats attestant de leur bonne santé pour pouvoir interagir avec les habitants, notamment pour des activités commerciales. Les moulins, par exemple, ne peuvent moulinier de blé pour des étrangers sans que ceux-ci n'aient fourni ledit bulletin. Les étrangers sans attestation sont chassés et les mendiants et vagabonds, contraints de rester aux portes contre la traditionnelle « *passado* », distribution de vin et de pain.

Outre la menace sanitaire, le contexte politique ajoute une couche de méfiance. Lors de conflits régionaux ou nationaux, la crainte des espions, de l'ennemi en général, fait renforcer les contrôles. En 1584, un ordre royal est donné pour expulser promptement les étrangers de la ville, à la suite de soupçons de complots sur Avignon et d'autres lieux voisins.

Êtes-vous un homme honorable ?

Ce contrôle rigide des entrées et sorties ne se limite pas aux périodes de crise aiguë. Au quotidien, la circulation et l'installation des étrangers sont encadrées par des règlements. Pour s'installer dans la ville, il faut prouver son utilité et son honorabilité. Les nouveaux arrivants doivent ainsi fournir des attestations expliquant pourquoi ils ont quitté leur commune d'origine, prouver qu'ils sont des « gens de bien », et s'acquitter d'une taxe. En 1600, la ville impose même une taxe aux étrangers installés depuis dix ans. Ces mesures visent à filtrer les populations pour ne laisser entrer que des individus jugés utiles et sans danger pour la communauté.

Contrôler les indésirables : le sort des vagabonds et des bohémiens

Les mendiants, vagabonds et bohémiens, souvent perçus comme vecteurs de risques, font l'objet de contrôles rigoureux et sont expulsés des villes à chaque période de tension. À une époque où les autorités cherchent à maîtriser les flux de population, l'absence de documents officiels – billet de santé ou passeport – accentue la méfiance. Ne pouvant prouver leur identité ou justifier la raison de leur présence, ils sont jugés indésirables, surtout s'ils ne peuvent établir leur probité grâce à des témoignages d'habitants.

Les bohémiens subissent un traitement encore plus sévère. Minorité nomade d'origine étrangère, ils sont l'objet de peurs ancestrales et donc spécialement stigmatisés. Ils symbolisent l'altérité menaçante. En 1744, une bohémienne qualifiée de "très dangereuse" est conduite aux prisons d'Avignon par une escorte de 4 hommes. Ces communautés sont perçues comme source d'instabilité sociale mais aussi comme des menaces directes pour la sécurité publique.

Cette surveillance serrée s'inscrit dans un contexte plus large d'histoire sociale où les autorités cherchent à contrôler les mouvements des populations marginales. L'exclusion de ces groupes reflète une peur ancienne, qui voit dans le vagabondage une remise en cause de l'ordre établi. Le XIX^e s., celui de l'Empire comme de la République, poursuivra dans cette ligne en contrôlant étrangers, voyageurs, ouvriers, etc.

Monsieur Noël Bernand Thes. Jural de la pte de Czi -
de Gavaille payés & Mathieu David porteur d'un
nouveau Règlement fait par Monsieur l'Intendant
Esme François Marie de Goulery archevêque et
viceroy d'Avignon contre les deserteurs des troupes
étrangères vagabonds faux monnoyeurs et autres
dit les vjz de la voyage & rapportant le pte
mandat du Roy d'Avignon d'Avignon le 7 d'Avril
1731
Rostan Consul J. Bernand Consul
J'ay Reçu des dix lots Roy & depuis l'on les
font l'ind. Vernet Requis

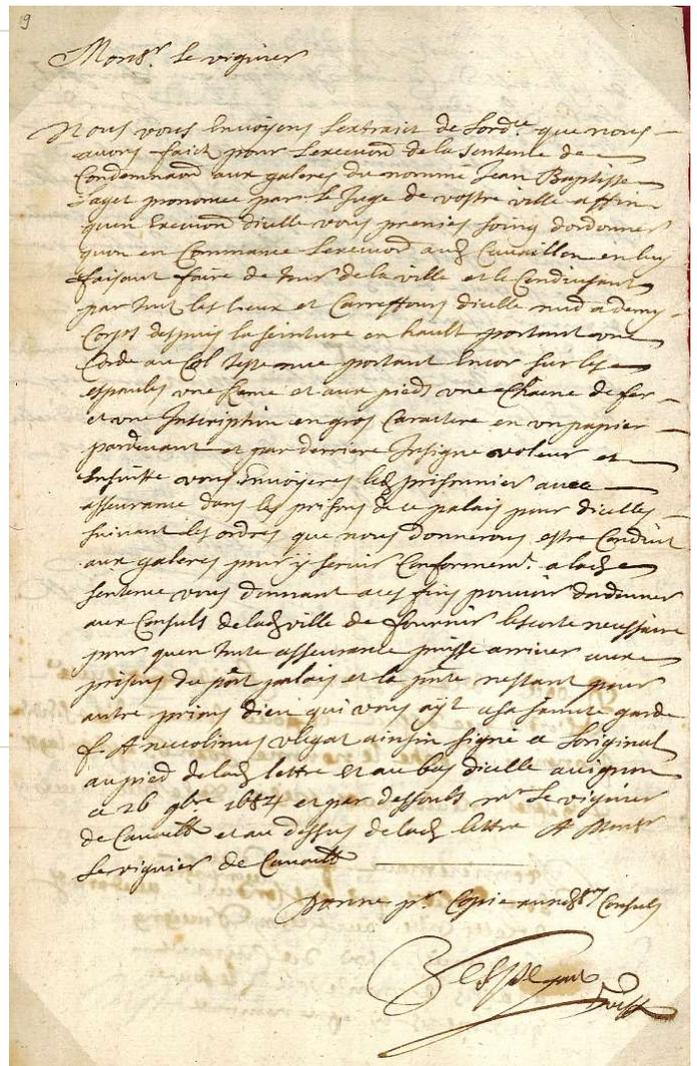
Archives
Municipales
Cavaillon
(1804-1830)

Paiement à Mathieu David pour avoir apporté le nouveau règlement édicté par le vice-légat « contre les déserteurs de troupes étrangères, vagabonds, faux-monnayeurs », 1731, CC347.

Extrait de l'ordonnance condamnant Jean Baptiste Layer aux galères pour vol, 1^{er} décembre 1684, FF14 n°9.

Châtiment et exclusion

Pour l'exécution de la sentence de condamnation aux galères, Layer doit faire « le tour de la ville » et être conduit « par tous les lieux et carrefours d'icelle, nud à demy-corps depuis la seinture en hault, portant une corde au col [ainsi que] portant encore sur les espauls une rame, et aux pieds une chaîne de fer, et une inscription en gros caractère en un papier par devant et par derrière : « Insigne voleur ». » Il sera conduit ensuite sous bonne escorte (6 hommes plus le geôlier) aux prisons du palais d'Avignon, pour être de là, conduit aux galères.



Les émigrés de la Révolution

À partir de 1789, Cavaillon et le reste du Comtat Venaissin sont tiraillés entre la fidélité au pape et l'élan révolutionnaire qui enflamme la France. En 1790, les partisans du rattachement à la France,

bourgeois et artisans hostiles à l'immobilisme papal, quittent Cavaillon pour rejoindre Avignon, acquise aux idées nouvelles : voici une première vague d'émigration, celle des progressistes républicains. Ces exilés sont vus comme des traîtres à la cause du pape et leur départ alarme les édiles, qui n'hésitent pas à décréter la confiscation de leurs biens dont les revenus sont reversés aux pauvres de la ville. La crainte de complot est omniprésente, on guette le moindre signe d'hostilité. Ainsi, en octobre les Cavaillonnais réfugiés à Avignon sont accusés - à juste titre, on le verra - de fomenter une attaque armée contre leur propre ville. De fait, en janvier 1791, c'est une armée hétéroclite de 200 à 400 hommes qui fait le siège de la porte d'Avignon et attaque la ville à coups de canon !

Cependant, une fois le rattachement du Comtat à la République française réalisée, la dynamique s'inverse. Les nouveaux émigrés sont désormais des nobles et membres du clergé, restés fidèle au Pape et fuyant un régime qu'ils jugent illégitime. Ces "émigrés" deviennent des ennemis de la Révolution et leurs familles, restées sur place, sont soumises à une surveillance stricte. Les biens de ces « traîtres à la Nation » deviennent une cible des autorités révolutionnaires. En 1793, le duc de Crillon et le marquis d'Oppède voient leurs possessions mises sous séquestre, en attente de la preuve de leur « non-émigration ».

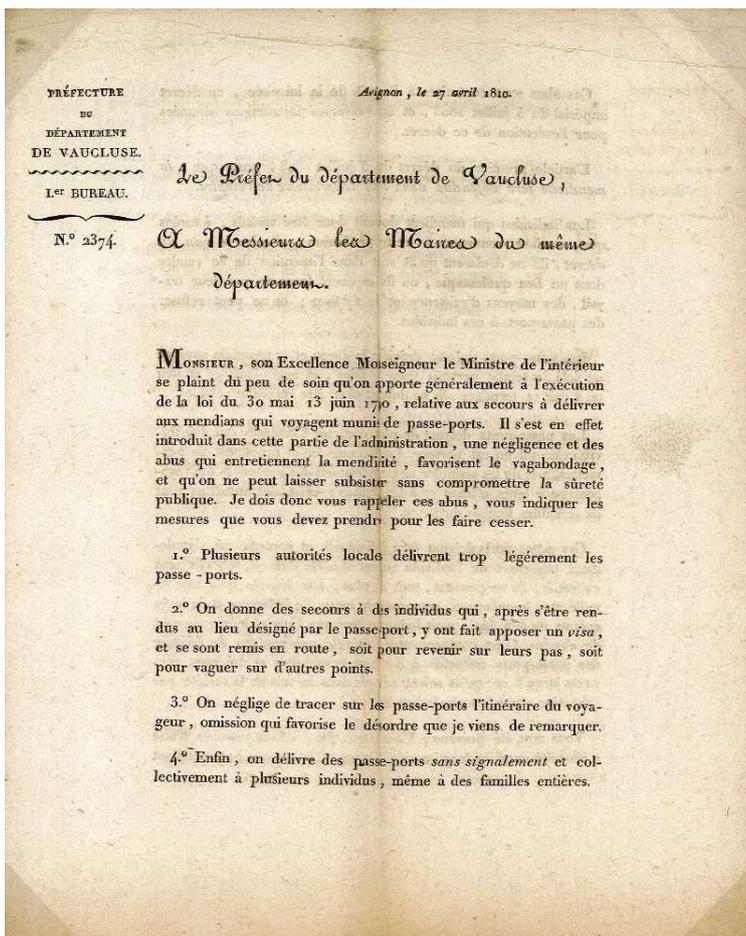
Cette période révèle la complexité des luttes de pouvoir et des loyautés nouvelles, où l'appartenance à un territoire ne garantit plus la confiance. On se méfie des absents, on contrôle les déplacements, la suspicion s'affirme envers ceux qui empruntent ces chemins incertains.

Vos papiers, s'il vous plaît !

À l'époque révolutionnaire, les contrôles d'identité se multiplient à mesure que les autorités cherchent à sécuriser les routes et à encadrer les mouvements de population. Les citoyens et étrangers qui se déplacent sont soumis à des règles de plus en plus strictes. La « Patrie est en danger », l'ennemi, de toutes parts, veut faire tomber la jeune république. Ceux qui ne peuvent justifier leur identité ou prouver la légitimité de leur déplacement sont considérés avec méfiance et souvent arrêtés.

Les aubergistes sont en première ligne de cette surveillance, contraints d'enregistrer les noms, adresses et déplacements de leurs clients. Chaque soir, ces listes sont transmises aux autorités locales, qui vérifient la légalité de la présence des voyageurs. La négligence des aubergistes à ce sujet, est passible de lourdes amendes.

Le passeport devient l'élément incontournable pour circuler sur le territoire. Dès 1791, il est exigé que tout voyageur dispose de ce document, qui précise non seulement l'identité du porteur, mais aussi son itinéraire exact : lieu de départ, étapes et destination finale. Ce papier devient la clé pour franchir les limites territoriales et éviter d'être arrêté ou expulsé. Quiconque est pris sans passeport risque d'être escorté vers sa commune d'origine, à moins qu'il ne puisse prouver sa bonne conduite grâce à l'attestation de deux citoyens « probes ». Ce contrôle par passeport, instauré à la fin du XVIIIe siècle, perdure tout au long du XIXe siècle, les autorités locales et nationales renforçant les mesures pour surveiller les flux de population. Qu'il s'agisse d'ouvriers ambulants, de voyageurs ou de réfugiés, la circulation des personnes restera soumise à une étroite surveillance.



La méfiance envers ceux qui arpentent les routes sans autorisation croît à chaque rumeur. Celles, régulières, d'étrangers armés venant semer le chaos poussent les municipalités à renforcer les patrouilles et à interdire par exemple, les déplacements nocturnes sans lumière. Les citoyens eux-mêmes sont appelés à dénoncer les étrangers logés chez eux ou leurs voisins.

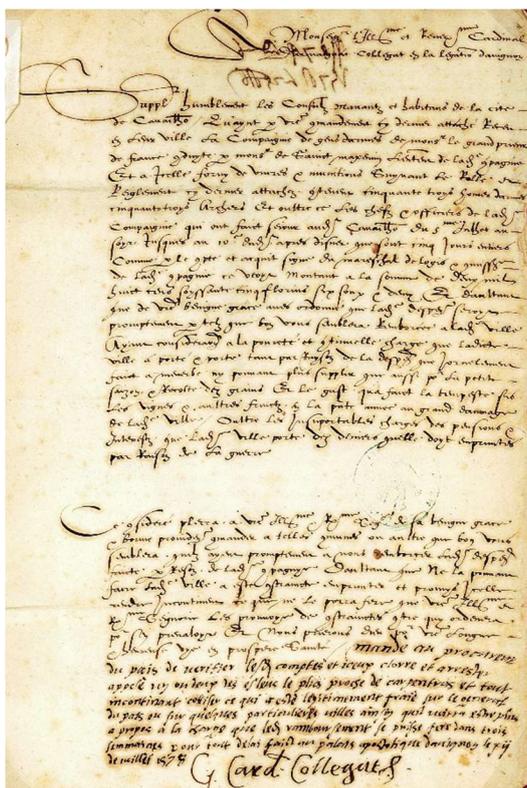
Rappel à l'ordre sur la distribution de passeports aux mendiants et vagabonds, 1810, 2J11.

EN GUERRE : GENS D'ARMES & RÉFUGIÉS

La guerre jette les hommes sur les routes : les armées tout d'abord, qui de l'Antiquité jusqu'au XIXe siècle, traversent à pied et à cheval les distances qui les séparent du théâtre des combats. Les réfugiés ensuite, qui fuient les zones dévastées à la recherche d'un havre plus ou moins accueillant.

Nourrir les troupes : le tonneau des Danaïdes

Du temps des papes, non seulement Cavaillon voit passer des troupes italiennes se rendant auprès des vices-légats, des troupes françaises allant ou revenant d'Italie (celles de François Ier en 1524 puis en 1537, campèrent, dit-on au quartier... du Camp), mais elle se trouve, dès le milieu du XVIe siècle, au cœur des interminables Guerres de religion. Obligée de nourrir les troupes de passage (de l'un ou de l'autre camp...) la cité use de tous les expédients pour se tirer d'affaire : un avocat plaide au Camp de Sorgues pour que les Compagnies provençales soient déviées de Cavaillon ; on donne 10 écus à chaque capitaine pour qu'il passe son chemin avec ses troupes ; on prohibe la sortie des blés de la commune « *à peine suffisantz pour la nourriture de la ville et attendu la grande tombée des soldatz et passages que toutz les jours surviennent.* » Et c'est sans compter les pillages des gens d'armes souvent sans retenue : en 1551, Auzias d'Agar est envoyé à la poursuite des soldats du seigneur de Termes qui avaient enlevés chevaux et mulets ; au passage du comte de Tende en 1567, 6 000 hommes de troupe entrent sans ordre dans la ville et pillent 8 000 pains dans le magasin des vivres ; on comprend pourquoi quelques années plus tôt, la ville avait été condamnée pour « crime de rébellion », ayant refusé l'entrée au seigneur de Termes. Si la tension s'allège aux siècles suivants, on prend encore le soin en 1701 de faire prévenir les habitants des granges du prochain passage du régiment de Damas (régiment d'infanterie français) afin qu'ils enferment leurs provisions et bestiaux...

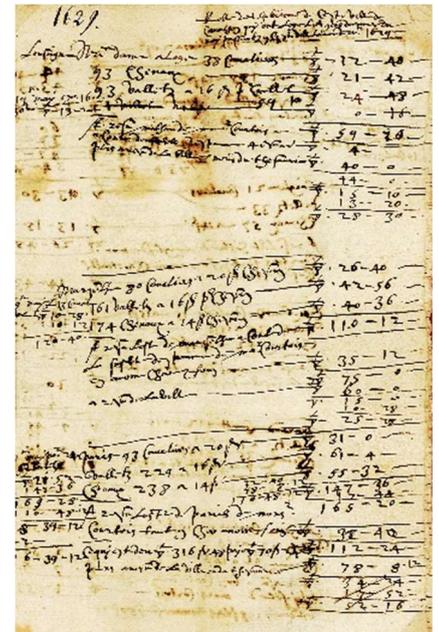


Supplique des Cavaillonnais adressée au coléгат Georges d'Armagnac, 12 juillet 1576, EE3.

Les « consuls, manants et habitants » de Cavaillon sollicitent le remboursement rapide de 2 865 florins dépensés pour vivres et munitions fournis à la compagnie du Grand prieur de France [Henri d'Angoulême, fils du roi Henri II], conduite par monsieur de Saint-Maximin, soit 53 hommes d'armes et 53 archers, plus les chefs et officiers de ladite compagnie qui ont séjourné 5 jours (du 5 au 10 juillet). Ils souhaitent un prompt remboursement « d'autant que, ayant considération à la pauvreté et continuelle charge que ladite ville a porté et porte tant par rayson de la despense que jornellement fait à Ménerbe n'y pouvant plus suppléer que aussi pour la petite saison et récolte des grains et le gast qu'a fait la tempeste sur les vignes et aultres fruitz en la présente année au grand daumage de ladite ville, outre les insupportables charges des pensions et intéréztz que ladite ville porte des deniers que'elle doyt emprunter par raison de la guerre. »

« **Rolle des habitans de ceste ville de Cavalhon qui ont logé les gens d'armes du roy passantz en ceste ville** », mai 1629, EE3.

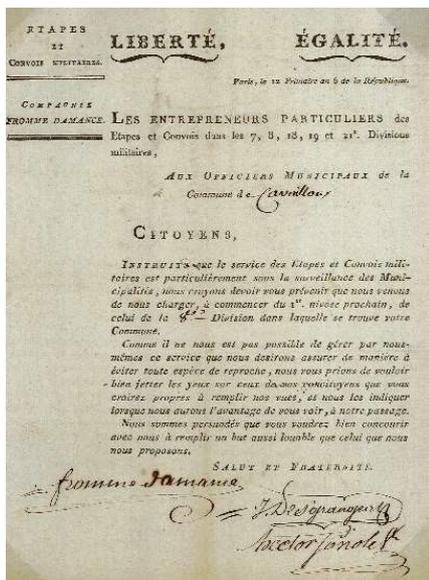
« L'enseigne Notre Dame a logé 38 cavaliers, 93 chevaux, 93 valletz (...) [l'hoste de] Marseille a logé 80 cavaliers, 161 valletz, 174 chevaux (...) [l'hoste de] Paris : 93 cavaliers, 229 valletz, 238 chevaux (...) » suivent les logis de la Pomme, de l'Aigle, de la Croix blanche, de la Maraude, du Lion d'or et du Chapeau rouge, pour 157 cavaliers, 279 valets et 344 chevaux ; puis les 117 habitants ayant logé 2 à 6 soldats chacun. **Total estimé : 370 cavaliers ; 762 valets ; 849 chevaux ; ± 500 soldats = 1600 hommes et 849 chevaux.**



La Patrie en danger : les réquisitions

La Révolution puis l'Empire pressurent de nouveaux les ressources cavaillonnaises. Si les champs de bataille sont lointains - siège de Toulon, Armée d'Italie - on n'échappe pas pour autant aux demandes des commissaires des guerres et des responsables des étapes : grains, avoine, chevaux, mulets, charrettes, cuirs, métaux, salpêtre... par la route et par la mer, les ordres affluent.

Chaque période de conflit réactive ce phénomène : en 1914, tous les efforts de la Nation sont tendus vers un seul but, donner aux armées les moyens de la victoire. À la déclaration de guerre, ce sont plus de 700 quintaux de paille, blé, avoine et farine qu'il faut fournir d'urgence. Les communes apportent leurs contingents de denrées (pain, pommes-de-terre, charbon, etc.) et de moyens de transport (chevaux, mulets, charrettes et camions).



Circulaire des entrepreneurs du service des étapes et convois militaires, 12 frimaire an 6 (2 frimaire 1797), 2H5.

Chargés des étapes et convois militaires, les entrepreneurs généraux confient aux administrateurs locaux le soin de choisir leurs concitoyens les plus aptes à assurer cette tâche ingrate (quoique « louable ») : réquisitionner les habitants, déjà lourdement ponctionnés depuis les débuts de la Révolution.

Fuir la guerre : les réfugiés

Depuis les guerres de religion du XVIe s. à la guerre en Ukraine du XXIe siècle, en passant par les Alsaciens-Lorrains de 1914-1918, les Espagnols de la Guerre d'Espagne, les Juifs de 1939-1945 et les rapatriés d'Afrique-du-Nord de 1962, l'exode est le lot des populations civiles. Au fil des siècles, Cavaillon a accueilli ces familles anxieuses et tourmentées en leur offrant, autant que possible et selon les moyens du temps, de quoi vivre en paix. Beaucoup d'entre-elles sont restées et leurs descendants sont les Cavaillonnais d'aujourd'hui.



Billet de secours de loyer aux réfugiés délivrés par les municipalités, 25 septembre 1918, 5H4.

CHEMINS DE LA PAUVRETÉ

CHEMINS DU TRAVAIL

La route a ses seigneurs et ses déshérités : c'est ce qu'exprime l'expression « tenir le haut du pavé ». Ceux qui se rangent sur le bas-côté pour céder la route aux carrosses sont nombreux. D'une part, les pauvres, vagabonds, nomades ou « bohémiens » certes, population « sans feu ni lieu » quand ce n'est pas « sans foi ni loi », sont encadrés ou chassés, on l'a vu plus haut. Mais il en est d'autres que la pauvreté lance aussi sur les routes : colporteurs, saisonniers, vendeurs ambulants, et toutes les professions susceptibles de s'exporter.

Frontispice du manuscrit de Jacques THOMAS, *Discours panégyrique (sic) de l'antiquité de la ville de Cavillon et de la piété du dévot Mont Calvaire dressé sur le tertre du Mont-Caveau enrichi des sacrés mystères de la passion de Iesuchrist, Cabellione, 1616.*

L'auteur place son œuvre sous les auspices de l'Antiquité (à droite) et de la Piété (à gauche). La ville antique des Cavares, perchée sur la colline, apparaît dans une vignette. Celle-ci est encadrée de deux pyramides chargées de symboles : à gauche, ceux de la Passion du Christ ; à droite, ceux de la richesse du terroir, figurée par des rameaux d'olivier flanqués d'un beau melon.



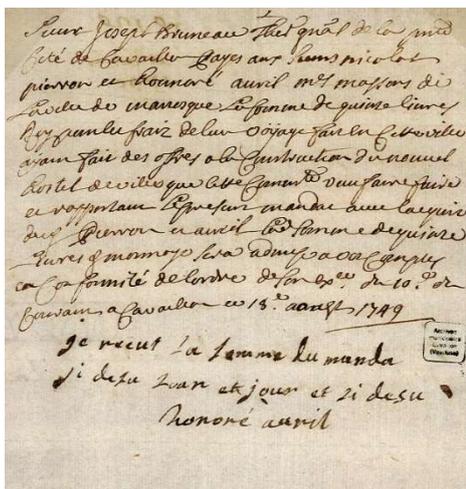
Terre d'immigration

Le plus ancien des chemins du travail, c'est celui qui conduit les hommes de la montagne à descendre vers la plaine.

Hommes d'église, comme le chanoine théologal de la cathédrale, compagnon de César de Bus, Jacques Thomas, qui naît à Guillestre en Queyras (232 km de Cavillon) au milieu du XVI^e siècle. Ici, il fonde le couvent de l'Oratoire au pied de la colline Saint-Jacques et rédige un ouvrage magnifiquement illustré sur l'histoire de la ville (1616).

Enseignants, comme ces maîtres d'école venus concourir dès le XVI^e s. pour la régence du collège de la ville ; et plus tard, Victor Barillon, natif de Serres (Hautes-Alpes), qui s'installe en octobre 1848 comme instituteur privé rue Belmonti (act. Grand-Rue) et épouse la sœur de l'instituteur public. Camille Barillon, sa fille, cèdera tous ses biens à la ville pour faire un orphelinat de filles, et c'est sur l'un de ses terrains que sera construite la Résidence Barillon.

Techniciens, comme deux maçons descendus de Manosque en 1749, faire une offre pour la construction du nouvel hôtel-de-ville (l'offre ne fut pas retenue, mais la ville les défraya pour le voyage).



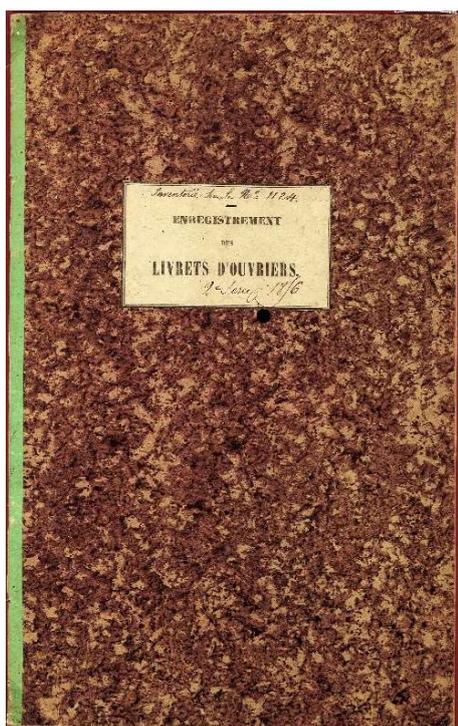
Mandat pour le paiement de 15 livres aux sieurs Nicolas Pierron et Honoré Avril, maîtres maçons de la ville de Manosque, 18 août 1749, CC367.

« pour les frais de leur voyage fait en cette ville, ayant fait des offres à la construction du nouvel hostel de ville que cette commune veut faire faire. »

Et ceux qui ont la fibre commerciale, tel un Maurice Bouchet, né à Saint-Maime (Basses-Alpes) et dont le parcours, remarquable, tient de l'image d'Épinal : descendu avec son seul certificat d'études en poche, ils'installe comme transporteur à Cavillon en 1947 et assure avec son camion, le portage des fruits et légumes vers Lyon et sa région. Il crée la coopérative de transport routier « Les Transporteurs Réunis par la Flèche Cavaillonnaise » en 1960. « La Flèche Cavaillonnaise » deviendra l'une des plus importantes entreprises françaises de transport routier et ses camions sillonnant l'Hexagone porteront l'image de Cavillon autant que le fameux melon. Il sera élu président de le CCI de Vaucluse et maire de Cavillon.



Entreprise « La Flèche Cavaillonnaise », route de Robion (emplacement de l'actuelle résidence « Les Parcs du Luberon »), Service Urbanisme, s.d. [v.1995].



Registre municipal d'inscription des livrets d'ouvriers, 1856 (22 janvier-8 octobre), 5F3.

Moyen de contrôle social d'une population d'ouvrier nomades – allant où le travail les appelle – le livret d'ouvrier aura cours pratiquement tout le XIXe s. L'ouvrier doit faire viser son document par la mairie à l'arrivée et au départ, en indiquant sa destination. Outre les renseignements d'état civil, la profession et le nom du patron, le registre renseigne le signalement physique détaillé de chaque ouvrier (voir vitrine).

326	26 août	Gasquet Jean Pierre	Coutances	33	Mr. Ebrieste
327	18 août	Delaunay Auguste	Villers	31	Boulanger
328	27 août	Bonfanti Nicolas	Ventimiglia	27	Moulin

Registre d'inscription des livrets d'ouvriers, 1856, extrait, 5F3.

Italienne	Mussalente
Italienne	Pachonne
Italienne	Loceto
Italienne	Pescante
polonaise	Raspucini
espagnol	Pellegruard
Italien	Parma
Italien	Ziri
polonaise	Raspucini
italienne	Ficripiano
italienne	Dinascia (it)
italienne	Montefelino
italienne	OZIERI
italienne	RAGOSA
Italienne	Ugalvito
Espagnole	Capilleira
italienne	Vico. Equer
Espagnole	Santa Isabel Fernando. Pp Juanae Esp.

Immigrations saisonnières ou définitives, elles fonctionnent souvent par réseau : soit professionnel, soit familial. Les ramoneurs du XIXe siècle viennent de Savoie (vallée de la Maurienne). Les jeunes filles de la cité minière de La Grand-Combe (Gard) sont vendangeuses aux Vignères (et certaines s'y marient). La première décennie du XXe siècle voit l'arrivée de familles venues d'Espagne, puis dans les années 1920, d'Italie. Les recensements de population permettent de suivre cette évolution et l'existence de réseaux familiaux et régionaux : la région de Fossombrone, dans les Marches italiennes ou celle de Soller (Baléares) par exemple, ont donné à Cavailon de nombreux travailleurs et travailleuses, souvent dans de petits métiers : journalier, maçon, cuisinière ou domestique, mais qui ont ensuite fait souche. Pour ne citer qu'un nom : la famille de Gaston Pagnetti, joueur international de rugby et résistant qui a donné son nom en 1946 au stade municipal du Grenouillet, était originaire de Fossombrone. Par la suite, si les pays d'origine ont changé (Maroc, pays de l'est de l'Europe) c'est la même logique de réseaux familiaux et régionaux qui a continué de régir la venue des travailleurs jusque dans les années 2000.

← Extrait du registre d'inscription des travailleurs étrangers d'une entreprise de transports (embauches entre 1938 et 1974), coll. part., [1974].
↓ Extrait du recensement de population, 1921, 1F14.

Bernard	1893	Scopoli	Italie	Chef	tailleur pison
Francesca	1893	Fossombrone	"	épouse	ménagère
Milène	1910	"	"	nièce	S.P.

Une émigration cavaillonnaise

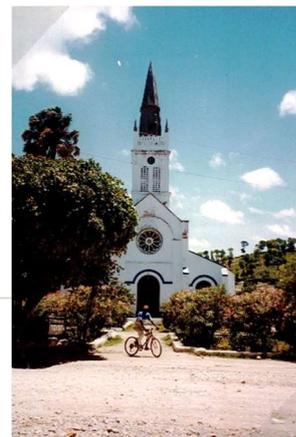
Dans la « Situation topographique du territoire et de la ville de Cavaillon » dressée en l'an XI (1802) pour l'administration des impôts, on expose que les Cavaillonnais ne doivent leur prospérité qu'à leur travail acharné, sans lequel le territoire serait le plus désolé qui soit : climat excessivement chaud, vents excessivement impétueux, terres empierrées et infertiles sans des fumures et des soins continuels. On indique en outre que « (L'hiver], les jeunes en état de travailler (...) quittent la contrée pour aller à Toulon, Hières, etc. chercher des travaux que la rigueur de la saison ne leur permet pas d'exécuter chez eux. »

De fait, la terre ne nourrit pas toujours, ni tout le monde. Certains Cavaillonnais, plus aventureux que d'autres, « mirent les voiles » au sens propre, avant de revenir, parfois longtemps après et par des voies détournées, vers leur mère-patrie :

- Le fondateur du Cavaillon d'Haïti : s'il reste encore anonyme, on imagine qu'il s'embarqua pour Saint-Domingue vers 1700 avant d'éprouver là-bas... le mal du pays et de baptiser du nom de *Port-Cavaillon* un village créé vers 1715 dans le sud de l'île. Max Élibert, jeune avocat natif de ce Cavaillon haïtien (Kavayon en créole), fut à l'origine de la création en 1991 de l'association « Cavaillon-Kavayon » qui développa de nombreuses actions d'amitié et de solidarité avec sa petite sœur caraïbe.



Cavaillon (département du Sud, arrondissement d'Aquin), Haïti : l'église et la mairie, 1996, fotogr. Patrick Woog, archives de l'association « Cavaillon-Kavayon ».



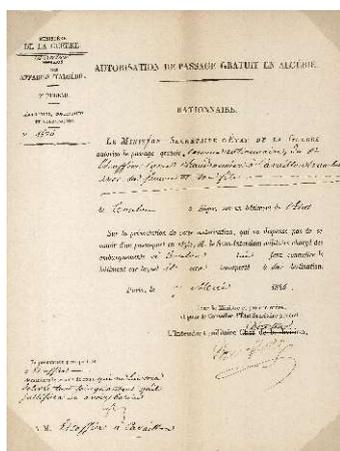
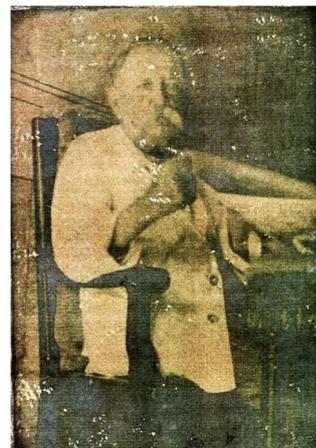
- **Portrait d'Émile Élie BERTRAND, [v.1870], coll. part.**
- **Immeuble du « Bitter Africain », à l'angle des avenues Gabriel-Péri et M^{al} Joffre, carte postale, [v. 1900], 2Fi772.**
- **En-tête de facture : en vignette, l'usine de Hussein-Dey (Algérie), 1889, 2S249.**

- Le fondateur du « Bitter Africain » : Émile Élie Bertrand naît en 1849 aux confins des terres de colonisation algérienne. Son père, natif du Thor, a émigré avant 1845. Après des débuts difficiles, père et fils se lancent dans la fabrication d'une boisson apéritive à base d'écorce d'oranges. Succès : en 1872, de retour au pays, les voilà confortablement installés à Cavaillon comme liquoristes, place de la Couronne. L'usine de fabrication reste dans la banlieue d'Alger mais l'administration est à Cavaillon où Émile Bertrand fait construire l'ambitieux immeuble-entrepôt vers 1884. Marié deux fois à Cavaillon, gros industriel et maire de Hussein-Dey, Émile Bertrand meurt à Alger en 1913, à 64 ans.

Son parcours éclaire aussi d'une certaine manière, les destins, restés dans l'ombre, de nombreux petits émigrés cavaillonnais, partis vers ce « nouveau monde » algérien. Un « ailleurs » miroitant à leurs yeux tel que vanté par la propagande de l'Etat. Petits artisans, maçons, boulangers, tailleurs, épiciers, ils firent la traversée pour tenter la fortune, l'aventure, ou tout simplement une vie meilleure.

- L'« Argentin cavaillonnais » : Paul Désiré Moutin, naît à Cavaillon en 1854. Il émigre en Argentine vers 1890 avec sa femme (une savoyarde) et ses deux premiers enfants, après quelques années à Marseille. Devenu Pol Desiderio, il meurt à Rosario (Argentine) en 1929. En 2017, son arrière-petit-fils Rodolfo Moutin découvre à la fois la ville de son aïeul et de nombreux cousins qui lui font remonter sa généalogie jusqu'aux Vaudois du Luberon (XVIe s.). Totalement séduit par la ville de ses origines, Rodolfo ne conçoit plus de vivre sans une visite annuelle à Cavaillon.

Paul Désiré MOUTIN, vers 1929 à Rosario (Argentine), coll. part., 2S52.



Autorisation de passage gratuit pour l'Algérie accordée au sieur Gens Escoffier, chaudronnier, accompagné de sa femme et de son fils, 7 mai 1844, 2J11.

Le terme de « rationnaire » signifie qu'il a droit au secours de route prévu pour les migrants. Les candidats devaient constituer un dossier auprès de la préfecture qui transmettait au ministère de la Guerre, qui statuait et transmettait l'autorisation par le biais de la mairie. Le métier de chaudronnier, spécialisé, a dû en l'occurrence peser dans la balance.

Focus sur... les bains de mer

Au début du XXe siècle, les routes empruntées par les plus démunis de Cavaillon prenaient parfois la direction des stations balnéaires, avec des visées thérapeutiques. En effet, après des siècles de peur de l'eau, le XIXe siècle apprivoise l'idée médicale et hygiéniste du bain de mer comme thérapie. Si ce sont d'abord les riches qui se jettent à l'eau, au fil des décennies, la pratique – toujours médicale – se démocratise. Ainsi, au début du XXe siècle, les demandes d'aide faites par des malades sans ressources (« indigents »), pour un envoi vers les bains de mer sont régulières. Ces déplacements vers Sète ou Fos-sur-Mer étaient, pour ces personnes, une chance de trouver un peu de réconfort. Mais les ressources limitées de la commune obligeaient celle-ci à restreindre ses aides, sélectionnant quelques élus parmi tant de nécessiteux.



Bains de mer, carte postale, 1914, coll. Henri Carrère, 49S3.

En parallèle des soins prodigués aux indigents, le début du XXe siècle voit l'émergence d'une nouvelle pratique des bains de mer, cette fois-ci pour le plaisir et la détente. La mer devient un lieu de loisirs pour certaines classes sociales. Cette évolution marque un tournant dans la relation à la mer, désormais associée autant aux plaisirs balnéaires qu'aux vertus curatives. Les congés payés de 1936 achèveront de démocratiser les joies de la plage. Aujourd'hui, Secours Populaire et centres sociaux apportent leur aide aux enfants défavorisés en leur offrant une journée à la mer.

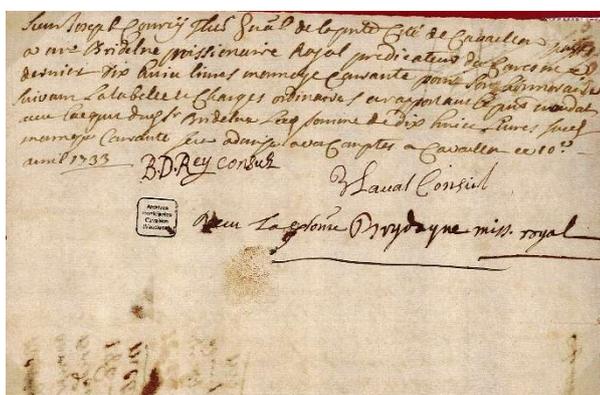
LES CHEMINS DE LA FOI

Au XIII^e siècle, le mouvement religieux qui a diffusé le christianisme dans toute l'Europe se stabilise. Les grandes lignes de la géographie religieuse sont fixées : celle des évêchés et des paroisses, et celle des monastères qui ont essaimé le long des parcours et constituent des gîtes d'étape pour les voyageurs.

Pèlerins et prédicateurs

Pèlerin ou pèlerin (du latin *peregrinus* : étranger, du verbe *pereger* : partir au loin).

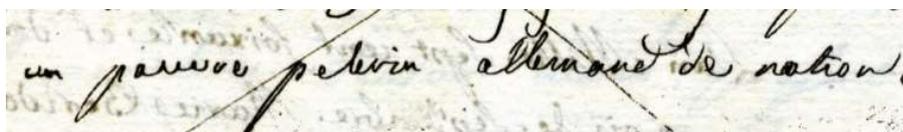
Les routes de pèlerinage jouent un grand rôle à partir du Moyen Âge. Celle de Saint-Jacques de Compostelle vient d'Italie, par la côte ou par les Alpes, puis passe par les sanctuaires d'Arles, Saint-Guilhem, Saint-Cernin de Toulouse et Saint-Gaudens avant de passer en Espagne. Cavailon, avec sa chapelle dédiée à saint Jacques, fut-elle une étape de ce grand pèlerinage ? Les archives de la ville n'en parlent pas, mais rien n'indique le contraire. La cité, par contre, est sur la route de Rome, ville sainte, et la ville fait aumône à plusieurs religieux de passage.



Acquit signé du « Père Brydayne, missionnaire royal » pour avoir prêché le carême à Cavailon, 10 avril 1733, CC350.

Jacques Bridaine (1701-1767) fut l'un des plus importants prédicateurs du XVIII^e siècle. Célèbre pour ses effets théâtraux et dramatiques destinés à frapper les esprits, il déclencha autant l'enthousiasme populaire que la critique qui taxait ses méthodes de cabotage.

D'une manière générale, la religion est migration et mouvement : prédicateurs et moines mendiants peuplent la route et les gîtes d'étape. En 1541, la ville rembourse l'hôte du logis de la Croix blanche des frais de 2 prédicateurs italiens venus pour le carême. En 1733, c'est l'Abbé Bridaine qui prêche le carême. Et l'on se souvient de ce « pauvre pèlerin souabe » mort d'épuisement à l'hôpital de Cavailon en 1772...



« ... un pauvre pèlerin allemand de nation... », acte de décès, GG24.



Les pèlerinages ne s'arrêtent pas à l'Ancien Régime, et la pratique reste vivace chez les croyants de l'époque contemporaine : que l'on aille tout près (pèlerinage de N.-D. de Lumières) ou beaucoup plus loin (N.-D. de Lourdes (voir vitrine) ou Saint-Pierre de Rome).

Pèlerinage de Cavailonnais à Lourdes (septembre 1954) : devant le sanctuaire, Madeleine Viau à gauche. Photographie, don Juliette Gros, 2S46.

Le chemin de croix de la Colline Saint-Jacques

Sous l'impulsion de l'évêque de Cavaillon, Pompée Rocchi, César de Bus fit édifier en 1583, cinq oratoires jalonnant la montée vers la chapelle Saint-Jacques. De construction modeste et sommaire, il s'agissait d'édicules en plâtre sur lesquels étaient peintes les scènes de la Passion. C'est le premier de la dynastie des Grangier (sculpteurs des somptueux décors de la cathédrale au siècle suivant) qui réalisa ces oratoires.

Dès la création de ce chemin pieux, des indulgences plénières furent accordées par le pape Sixte V à ceux qui iraient visiter et prier en l'église de Saint-Jacques et se recueilleraient « *aux cinq oratoires nouvellement édifiés sur la colline, pour l'exaltation de notre sainte mère l'église, l'éradication de l'hérésie et la préservation de la paix entre les Principes chrétiens* ». On est alors au cœur des Guerres de religion en Provence (1562-1598).

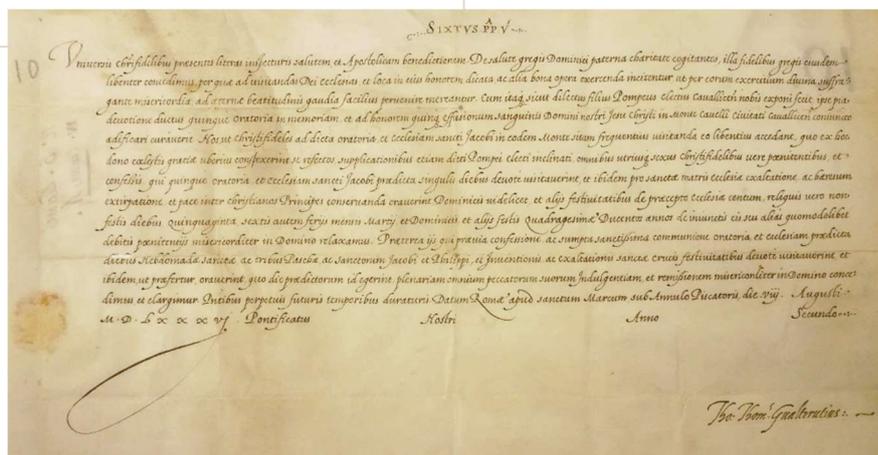
Mais, 25 ans plus tard, les cinq « chapelettes » de plâtre sont ruinées de même que le chemin qui y mène. Jacques Thomas, chanoine théologal de la cathédrale, s'emploie alors à les remplacer par des oratoires en pierre de taille, en sollicitant l'aide financière des riches et des dévots. Jacques Thomas (voir § Les chemins de la pauvreté) avait rencontré César de Bus dès 1578 chez les Jésuites d'Avignon et fit partie des compagnons des premières heures de la congrégation de la Doctrine chrétienne. Il s'en détacha en 1602 pour fonder avec Jean-Baptiste Romillon, cousin de César, l'ordre de l'Oratoire provençal. Dans son « Discours panégyrique (sic) sur l'antiquité de la ville de Cavaillon » (1616), il évoque le premier chemin édifié par César de Bus, puis détaille par le menu les cinq stations sculptées qu'il fit réaliser ainsi que la porte monumentale qui ouvrait la voie.

Ce chemin de croix fut emprunté le 12 avril 1613, par le duc du Maine, son épouse et une foule de gentilhommes. Allant conduire la sœur du duc qui épousait le fils du duc de Sforza, ils profitèrent de l'étape cavaillonnaise pour monter à Saint-Jacques et visiter le couvent des Oratoriens, au pied de la colline.

Les oratoires de César de Bus sont très visibles sur cette vue de Cavaillon en 1597 (Visite pastorale de l'évêque G. F. Bordini, 1597, British Museum).



Indulgences du pape Sixte V pour les pèlerins empruntant le chemin de croix pour aller prier à la chapelle Saint-Jacques, Rome, à Saint-Marc, 8 août 1583, GG1 n°10.





Cinquième et dernier oratoire du chemin de croix de la colline, dessin à la plume de Jacques Thomas, 1616, Manuscrit Thomassi, p.119. 1S19.

La Crucifixion. Monument érigé par Octavio Mancini, évêque de Cavaillon (1611-1616). « Ubi crucifixerunt eum » : Où ils le crucifièrent.

Des évêques en mouvement

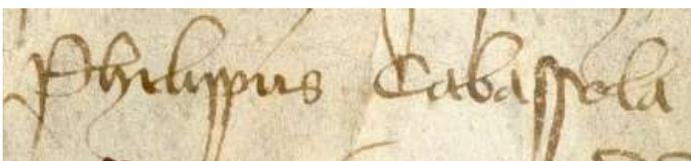
Les évêques furent de grands voyageurs.

Véran, natif du Gévaudan au début du VI^e siècle, fait le pèlerinage de Rome, est fait évêque de Cavaillon, suit la cour mérovingienne à Orléans, assiste au concile de Mâcon, meurt à Arles.

Philippe Cabassole - le seul évêque cavaillonnais - fut un homme d'état de 1^{er} rang dans l'Europe du XIV^e s., émissaire diplomatique des papes jusqu'en Allemagne. La longue amitié qui le liait au poète humaniste italien Francesco Petrarca – Pétrarque - est restée célèbre et l'on imagine que l'un et l'autre ont emprunté bien des fois le chemin de Cavaillon à Vaucluse (act. Fontaine-de-Vaucluse) où les évêques avaient leur château et où Pétrarque résida.

L'arrivée des prélats italiens (XVI^e s.), français ou – dans une moindre mesure – comtadins, donne lieu à une « entrée solennelle » dans la ville, tout à fait fastueuse.

Les visites pastorales font voyager l'évêque durant son ministère à travers tout son diocèse. Et celui-ci est vaste, pour qui voyage à cheval, puisqu'il s'étend de Caumont à Mérindol et de Châteauneuf-de-Gadagne à Ménerbes (dont L'Isle, Vaucluse, Gordes, Goult).



Philippus Cabassola : nom de l'évêque cité dans un acte de 1351, GG1 n°5.



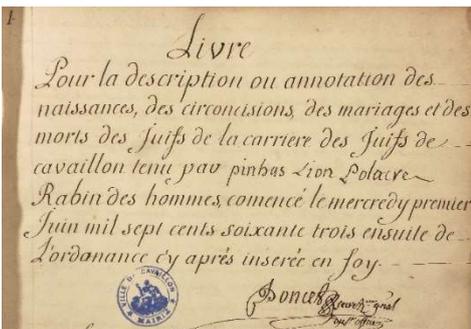
Philippe Cabassole, portrait d'après le gisant de son tombeau de la Chartreuse de Bonpas, François Duchesne, Histoire de tous les cardinaux français de naissance, ou qui ont esté promoteus au cardinalat. [Volume 1], Paris, 1660,

Des exclus

Longtemps, les chemins de la foi ont compté leur lot d'exclus. Exclus car d'une autre religion, d'un autre rite, jugés hérétiques ou mécréants (de mauvaise croyance), ils prirent la route, chassés, pourchassés, jusqu'à trouver une terre qui les accueille. Les Juifs du Languedoc, chassés de France par Philippe le Bel en 1306, trouvèrent ainsi refuge paradoxalement en terre papale et formèrent une communauté singulière : les Juifs du pape. À leur tour, ils accueillirent des juifs d'autres horizons : ashkénazes comme le rabbin Pinhas Lion "Polacre" (probable déformation de "polac" : polonais car il vient de Lublin, Pologne) ; il est recruté par la communauté pour officier à la synagogue de 1746 à 1774.

Fragment de Torah d'origine ashkénaze, XIVe s., détail, GG10/1Fi620.

Ce parchemin [extraits des chapitres 4 et 5 du Livre des Nombres] a été utilisé en réemploi, comme couverture d'un registre paroissial cavaillonnais du début du XVIIe s.. Le style d'écriture l'apparentant aux manuscrits ashkénazes, il est un témoin du voyage des manuscrits et des idées à travers l'Europe, d'une communauté à l'autre.

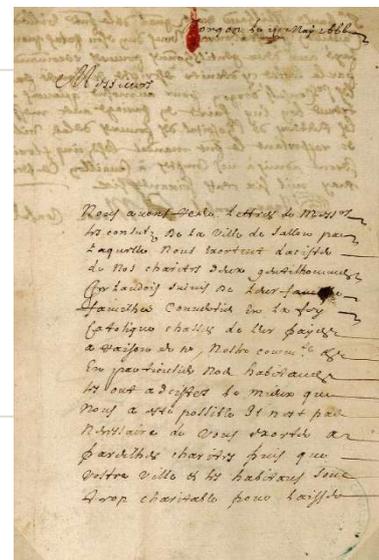


Titre du registre de l'État civil des juifs de la carrière de Cavaillon, tenu par « Pinhas Lion Polacre, rabin des hommes », 1763-1793, GG29.

Les Vaudois du diocèse de Cavaillon sont venus du Piémont au début du XVe siècle à l'appel de l'évêque, pour repeupler et remettre en valeur les crous du Luberon (celle de Saint-Phalez, par exemple). Un siècle et demi plus tard, ils furent massacrés comme hérétiques au nom du roi François Ier par le Baron d'Oppède (en avril 1545, en cinq jours, 3 000 personnes sont tuées, 670 hommes arrêtés et envoyés aux galères). Les survivants rallient le parti huguenot.

Venus d'ailleurs aussi, ces gentilshommes anglosaxons, chassés de leur pays avec leur famille car de foi catholique, errants par les routes et soumis à la charité chrétienne : en 1651, la ville fait aumône à « un catholique anglais avec sa famille, le baron de Walf, chassé de son pays pour sa religion » et en 1666, à « deux gentilshommes irlandais et leur famille ». La tradition cavaillonnaise rapporte que deux familles tireraient leurs racines d'ancêtres anglosaxons chassés de leur pays pour les mêmes raisons : les Ferland (analogie avec le patronyme écossais « McFarlane » ?) et les Réquiston (on parle d'un « Lord Requiston » - mais il existe, dès 1582, deux frères Réquiston, Accurce et Pélégrin, qui possèdent des biens encadrés). Voilà un mystère qui mériterait d'être éclairci par une recherche plus poussée...

Lettre des consuls d'Orgon qui exhortent leurs homologues cavaillonnais à « assister de [leurs] charités deux gentilshommes irlandais suivis de leurs familles, convertis en la foi catholique, chassés de leur pays à raison de ce. », 11 mai 1666, GG42. Le XVIIe siècle correspond à l'époque de colonisation de l'Irlande par la couronne d'Angleterre. Entre révoltes et bannissements, il n'est pas étonnant de trouver des Irlandais chassés de leur pays. Plus étonnant cette mention de « nouvellement convertis à la foi catholique »... Peut-être est-ce une erreur de compréhension des consuls ?



CAVAILLON, CARREFOUR DES SAVOIRS

Carrefour au cœur de voies de communication vers les centres de pouvoir (Rome et Paris), et les plateformes commerciales (Marseille et Lyon), Cavaillon a bénéficié d'un flux incessant de voyageurs. Ce qui fut pénalisant en temps de crise (guerre, épidémie) se révéla précieux le reste du temps : la venue d'étrangers détenteurs de techniques nouvelles permit la diffusion des savoirs et l'amélioration des pratiques. Le maître-artisan enseignait à ses ouvriers, le temps d'un chantier ou d'une commande l'ayant amené sur place. Inversement, l'ouvrier qualifié apprenait dans ses pérégrinations d'autres techniques ou tours de main.

Et la circulation des personnes entraîna la circulation des savoirs, dans tous les domaines :

- L'agriculture : depuis les Grecs et l'acclimatation de la vigne et de l'olivier, jusques aux papes et à l'introduction en Comtat dès le XIV^e siècle, d'espèces nouvelles inconnues de l'Occident médiéval, comme le melon cantaloup ; ou la garance, introduite expérimentalement à la fin du XVIII^e siècle à la grange de Vasserot (quartier des Balarucs) par l'Arménien Jean Althen.

Jean Althen (1711-1774), agronome.

Portraits et histoire des hommes utiles..., Société Montyon et Franklin, Paris, 1837, gallica, bnf.fr



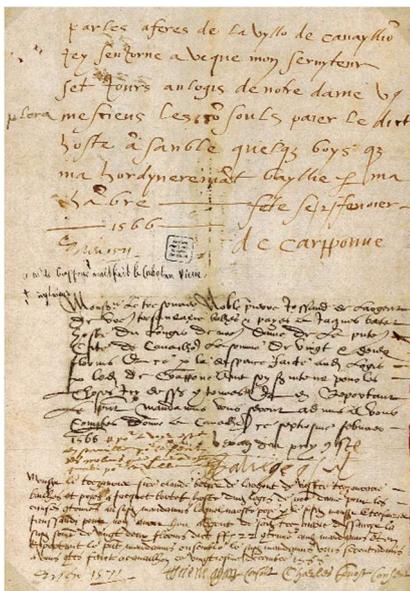
- L'élevage des vers à soie, originaire de Chine, couplé à la culture du mûrier, se développe en Comtat au XVI^e siècle entraînant une modification des paysages ruraux et de l'économie paysanne. Les « *manhans* » [vers à soie] et les « *magnanarelles* » [éleveuses de vers à soie] sont devenus des incontournables de l'histoire et du folklore provençal.
- L'architecture : les Romains nous ont laissé un fort bel arc (et bon nombre de vestiges encore enfouis sous le centre-ville) ; tout un monde d'artisans, d'artistes et de tâcherons médiévaux se succédèrent à la construction et l'embellissement de la cathédrale ; les ingénieurs Adam de Craponne au XVI^e s., Esprit Brun ou le père jésuite Morand au XVIII^e s., dessinèrent et nivelèrent les canaux d'irrigation de Cabedan-Vieux et Cabedan-Neuf ; les architectes Joseph Abel Mottard pour l'hôtel de ville et le pont sur le Coulon de la route d'Avignon, Esprit Brun et Jean-Baptiste Franque pour la Porte d'Avignon, sans oublier l'anonyme constructeur de l'aqueduc de la Canaù – inspiré par Léonard de Vinci... Tous ont offert à Cavaillon leur talent et y ont laissé leur « patte », jusqu'à Max Bourgoïn (XX^e s.) et sa MJC à nulle autre pareille ou le singulier « Immeuble Groupama » (boulevard P. Doumer).



Adam de Craponne (1526-1576), ingénieur.

Portraits et histoire des hommes utiles..., Société Montyon et Franklin, Paris, 1837, gallica, bnf.fr

- La médecine : savoir rare et essentiel pour préserver la communauté, on lui offre des conditions privilégiées. Maître Bonafous Vive, médecin juif pris en otage en 1392 voit sa rançon avancée par le conseil de la ville. Plus tard, en 1611 et alors que la contagion va bientôt affoler tout le pays, on supplie le vice-légat pour qu'il autorise Maître Chabran, chirurgien, à habiter Cavaillon. Et plus près de nous, comment ne pas évoquer le docteur Edmond Henry (1910-1972) qui réalisa la première greffe du cœur réussie en 1968 : son père s'était installé comme médecin de ville à Cavaillon au siècle précédent.
- Les beaux-arts : des peintres (les frères Pierre et Nicolas Mignard, Jean Daret, les Parrocel, etc.) qui illuminèrent la cathédrale de leurs chefs-d'œuvre ; ou des musiciens, comme ce Dominique Guis dit « Le Parisien » qui joua du violon à l'entrée de l'évêque de Crochans (1710).
- La religion : évêques, prêtres et rabbins, venus d'ailleurs, et qui marquèrent chacun leur époque et leurs ouailles : de saint Véran au rabbin Pinhas Lion, du chanoine Thomassi au père Previtalli, ou encore : à l'image de ce prêtre du diocèse de Reims (732 km) choisi au milieu du XVIIe s. comme ermite de Saint-Jacques.
- Et enfin, il y a l'« *Italianità* » : ce fond de culture italienne qui, dans le sillage des papes, a donné au pays cette coloration particulière. À Cavaillon, nombre de familles italiennes, arrivées au XVe siècle, ont fait souche : les Bus (Buxi, originaires de Côme), les Pérussis (Peruzzi, originaires de Florence), les Balbe de Berton de Crillon (originaires de Chieri, près de Turin), les Ciceri (originaires de Milan), etc. qui dotèrent la ville d'un saint – César de Bus – ou d'hôtels particuliers – hôtel de Pérussis (place Cabassole), hôtel de Crillon (rue du Commerce).



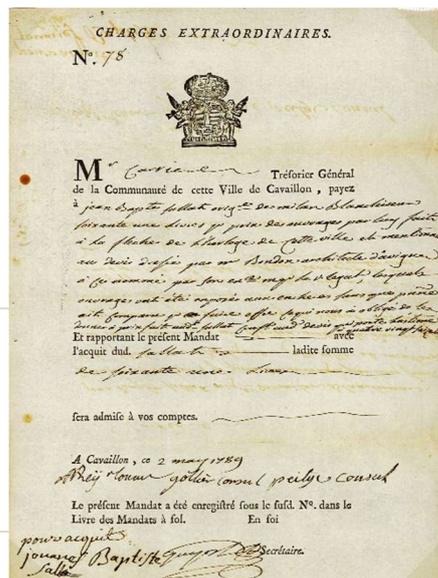
Acquit autographe de l'ingénieur Adam de Craponne, 2 janvier 1566, CC111.

Adam de Craponne atteste avoir séjourné 7 jours avec son serviteur au logis de Notre-Dame, pour les affaires de la ville [dresser le projet du canal de Cabedan-Vieux], et prie les consuls de payer l'hôte dudit logis, pour son gîte et couvert ainsi que pour le bois de chauffe de sa chambre. Mandat à Jacques Bertet, hôte.

Nota. L'ingénieur signe « de Carpponne » mais le consul écrit « de Crappone » tandis qu'aujourd'hui, le nom s'est fixé ainsi : « de Craponne ».

Mandat à Jean-Baptiste Salla[t], originaire de Milan, plâtrier (« blanchisseur ») pour ouvrages faits à la flèche de l'horloge de la ville, 2 mai 1789, CC430.

Travaux faits d'après le devis de Mr Bondon, architecte d'Avignon, nommé par le vice-légat. Cet artisan est le seul à avoir fait une offre pour ce travail.





Réception officielle du Pr Edmond Henry à Cavillon, 11 janvier 1969, Fonds Mitifiot, 8Fi146.

Edmond Henry reçoit la médaille de la ville des mains du maire, Fleury Mitifiot.

Edmond HENRY (1910-1972)

Fils d'un médecin originaire de Forcalquier, Edmond Henry naît rue Chabran, en 1910. Devenu chirurgien des hôpitaux de Marseille il y développe la chirurgie des maladies cardiaques. En 1967, la première mondiale d'une transplantation cardiaque par le docteur Christiaan Barnard (Afrique-du-Sud) est un échec : le patient ne survit que 18 jours. Même résultat pour la 1ère greffe française, le 27 avril 1968 par le Pr Christian Cabrol à La Salpêtrière (Paris) : son patient survit 53 heures. Le 27 novembre 1968, l'équipe du Pr Henry effectue une greffe du cœur sur le Marseillais Emmanuel Vitria. Et c'est une réussite : Vitria vivra 19 ans avec son nouveau cœur et survivra à son sauveur, mort d'une... crise cardiaque en 1972.



Jean Giroud (1937-2020), historien.

Originaire du Dauphiné, il a œuvré pour faire découvrir l'histoire de Cavillon au plus grand nombre et reçut la médaille de la ville en 2016. Service Communication, 2016.

Qu'aurait été Cavillon - son histoire et sa destinée, ses rues et ses monuments - si elle était née sur un site enclavé et difficile d'accès, à l'écart des grands itinéraires ? Assurément, elle eût été bien différente.

Mais Cavillon, heureuse ville-carrefour entre Méditerranée, Arc alpin et Vallée du Rhône, a pu se construire - en termes de patrimoine culturel comme de ressources économiques et d'infrastructures - au fil de multiples influences extérieures, accueillant les savoirs en même temps que les hommes et ne cessant de s'enrichir de leurs expériences.

DOCUMENTS GRAND FORMAT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MAIRIE DE CAVAILLON

ENTRETIEN DES CHEMINS VICINAUX

DE LA COMMUNE DE CAVAILLON

pendant les années 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894

ADJUDICATION

Le Maire de la ville de Cavailon,
Donne avis que le **Dimanche 22 Septembre 1889**, à 2 heures précises de l'après-midi, il sera procédé par lui, dans une des salles de l'Hôtel-de-Ville, en présence de deux membres du Conseil municipal, du Receveur de la commune et de M. l'Agent-voyer, à l'Adjudication au rabais et sur soumissions cachetées, de la fourniture de matériaux nécessaires à l'entretien des chemins vicinaux de la Commune, pendant les années 1889, 1890, 1891, 1892, 1893 et 1894.

Cette Adjudication aura lieu selon les formes prescrites par l'ordonnance du 14 novembre 1837 et par le règlement général sur les chemins vicinaux arrêté par M. le Préfet de Vaucluse le 2 février 1872.

Le montant de la fourniture est évalué approximativement à la somme de 6,000 fr. par an.

Tout soumissionnaire qui n'est pas préalablement agréé par la Commune prendra l'Adjudication, et c'est à ses risques et périls qu'il se chargera de l'exécution des travaux et en garantir le succès. A cet effet, chaque concurrent devra fournir un cautionnement en espèces de la somme de 100 francs, payable par un ingénieur ou un architecte, de travaux publics constatant que le preneur est suffisamment solvable pour exécuter les travaux.

Chaque soumissionnaire devra être en mesure de fournir, dans un délai de quinze jours, le cautionnement exigé, sous peine de déchéance de son droit de prendre part aux soumissions.

Le cahier des charges de l'entreprise est déposé à la Mairie (Bureau du Secrétaire), où il sera communiqué aux personnes qui désireront en prendre connaissance.

Fait à Cavailon, le 27 Août 1889.

AMÉ BOUSSOT.

Entretien des chemins vicinaux de la commune de Cavailon pendant les années 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894. Adjudication. 27 août 1889, 1Fi224.

République Française.

LIBERTÉ, ÉGALITÉ, FRATERNITÉ.

PREFECTURE DE VAUCLUSE.

ARRÊTÉ

RELATIF
**AU PASSAGE
DES TROUPES**
ET
de la Garde Nationale
SUR LES
PONTS SUSPENDUS.

NOUS PRÉFET DE VAUCLUSE, Officier de la Légion-d'Honneur,

Vu la Circulaire de M. le Ministre des Travaux publics en date du 24 mai 1850, relative à la surveillance à exercer par l'Administration sur les Ponts suspendus;
Vu le rapport de l'ingénieur en chef en date du 2 juin 1850;
Considérant que le passage des Troupes et de la Garde nationale sur les Ponts suspendus présente des dangers pour la sûreté publique, s'il n'a lieu dans certaines conditions;
Qu'il convient, pour éviter tout danger, de prescrire des règles à cet égard;

ARRÊTONS:

ARTICLE PREMIER. Il est interdit de faire passer sur les Ponts suspendus du Département des détachements de Troupes ou de Garde nationale autrement que sur deux rangs et par le flanc.
Les hommes de chaque rang devront rompre le pas à l'entrée du Pont, et suivre, les uns le trottoir du côté droit, les autres celui du côté gauche.

Art. 2. La Cavalerie traversera également les Ponts suspendus sur deux rangs disposés de la même manière, et marchant au pas.

Art. 3. Le présent Arrêté sera affiché à l'entrée de chaque Pont.
Les Employés chargés de la perception des droits de péage devront inviter les Chefs de corps à en prendre connaissance au moment où ils se présenteront pour passer avec leur Troupe.

Fait à Avignon, le 5 Juin 1850.

MALHER.

Avignon, Imprimerie de BOSMET Fils.

Arrêté relatif au passage des troupes et de la Garde Nationale sur les ponts suspendus. 5 juin 1850, 1Fi219.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

VILLE DE CAVAILLON

RACHAT DU PONT

Décret du 13 Février

RELATIF AUX TAXES SPECIALES D'OCTROI

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE.

Sur le Rapport du Président du Conseil, Ministre des Finances;
Vu les Délibérations du Conseil Municipal de Cavailon, en date des 26 mai et 16 septembre 1894, relatives à l'Octroi de cette Commune;
Vu l'avis de la Commission départementale de Vaucluse, en date du 31 Octobre 1894;
Vu l'Ordonnance du 9 décembre 1894;
Vu la Loi du 30 juin 1893;
Vu la Loi du 5 avril 1884;
Vu le Décret du 12 février 1870 et le Tarif général y annexé;
Vu les observations du Ministre de l'Intérieur;
Les Sections de l'Intérieur et des Finances du Conseil d'Etat entendues.

DÉCRÈTE :

Article Premier. — Sont approuvés, sous les réserves énoncées à l'art. 2, les Délibérations du Conseil municipal de Cavailon (Vaucluse) en date des 26 mai et 16 septembre 1894, relatives à la révision et à la prorogation des actes constitutifs de l'octroi de cette commune.

Article 2. — Ne sont pas approuvées lesdites délibérations en tant qu'elles auraient pour effet :

1. La prorogation des actes de perception au-delà du 31 décembre 1899;
2. L'imposition des huiles minérales;
3. La perception d'un droit supérieur à 1 fr. 60 par mètre cube, sur les pierres froides travaillées;
4. La fixation de minima d'entrepôt supérieur à 30 kilog. à l'entrée et à 5 kilog. à la sortie, pour le beurre, le fromage et les poissons salés et marins; à 40 litres à la sortie, en ce qui concerne le vinaigre; à 100 kil. à la sortie, pour le ciment; à 200 kilog. à la sortie, pour le plâtre et à 300 kilog. à la sortie, pour les bois de construction et les planches.

Article 3. — Les taxes spéciales autorisées par l'article 1^{er} sont affectées à l'amortissement de l'emprunt de 200,000 francs que la municipalité se propose de contracter suivant délibération du 26 mai 1894. L'Administration municipale sera tenue de justifier, chaque année au Préfet, de l'emploi de ces taxes spéciales dont le produit fera l'objet d'un compte général, tant en recette qu'en dépense, qui devra être présenté à l'expiration de la durée fixée par le présent décret.

Article 4. — Le Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des Lois.

Fait à Paris, le 13 Février 1895.

Président du Conseil, Ministre des Finances,
Signé : **A. RIBOT.**

Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur,
Signé : **BARRELE.**

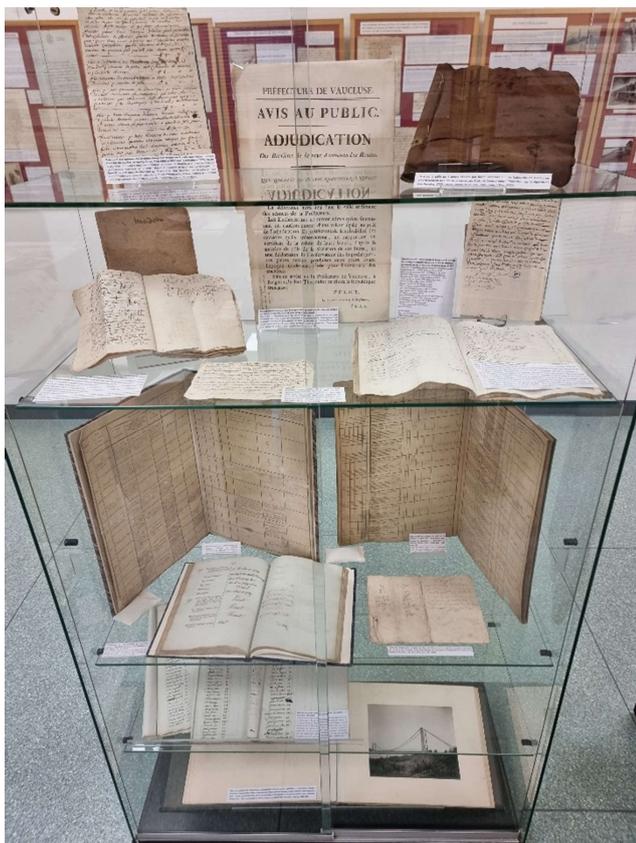
Le Maire : **Amédée PÉLEGRIN.**

Rachat du Pont. Décret du 13 février relatif aux taxes spéciales d'octroi. 13 février 1895, 1Fi672.



Carte d'État-major (extrait) : feuille XXII-33, Cavillon, tirage de 1887, acquisition 2024, 1Fi1072

DOCUMENTS EXPOSÉS EN VITRINE



Première vitrine

Tablette 1

Paiement des visiteurs des chemins Joseph Fer et Etienne Accarie pour réparations aux chemins de Rasclat, de Sainte-Anne, et au pont de Madame, 3 septembre 1705, CC319. 8 journées d'hommes pour accommoder le chemin de Rasclat, plus deux journées de tombereaux pour charrier le sable ; plus trois journées de bourriques pour charrier du [grésil] sous le pont de Madame qui était creux ; plus deux journées d'hommes pour accommoder le chemin de Saint-Anne, étant impraticable ; et trois journées pour chacun des deux visiteurs des chemins pour faire accommoder lesdits chemins.

Livre de la taille de 5 petits deniers par florin, imposée sur les habitants en 1723 pour amortissement de 1 000 écus versés aux États du Comtat pour l'imposition sur la réparation aux chemins, 1723, cahier, couverture en peau retournée, 135 p. CC20.

Tablette 2

Cahiers de Véran du Puy, trésorier de la communauté, 1538-1541 (CC67) ; 1550 (CC81). Produit du passage des troupeaux transhumants (abeillers ou abéié) dans le territoire : CC67 : - « Et prime, de Gaume Gilly d'Eygières (Eygières) per mille et sins sen davert (1 500 bêtes), le 6 de may 1539.

- « le 8 de may ma a resona le pastre Daniel de Millan de Sellon (Salon) per 3 mille et sins sens davert (3 500 bêtes) a reson dung florins per millier.
 - Le 20 de setembre ma a resonat le pastres de Grandane de Pellisane per 2 mille davert.
 - Le segon gort de hotobre (2 octobre) jeu ay resus dung pastres de Sellon per 7 sens davert... »
- CC81 : – « Le 10 de may mes vengut a resonat les pastres de Gantillone Paradour d'Arles que passant daver sus ly III millo davers et ma donnat 3 ff.

Le 11 de may mes vengut a resonat le pastor de Bertran Flamen d'Allen que va en montagne [deba Laver] de seigne Anthony Amouroux per ung mille ma balhat 1 ff.

Le 12 de may ma a resonat lou pastre de Jehan Gau de Marignano que monton 1 400 daver et ma pagat 1ff 4 sols

L'an 1550 et le 12 de may jeu ay receu du pastor de sieur Anthoine Sabbatier d'Eyguieres la somme de 2 ff per deus mille daver.

Le 24 de may ma aresounat lou bailhe de Monsieur de Beauvezer que se [vellie] passano per nostre [territorio] per tres millo daver.

L'origine du mot *abéié* peut venir soit du gascon *avelhè*, troupeau de brebis, ou d'une altération du mot *beilié*, troupeau conduit par un baile ou encore *d'avé*, troupeau de moutons et brebis. Ici, le mot « aver » désigne bien les bêtes du troupeau.

Département de Vaucluse, Avis de l'adjudication des barrières de la taxe d'entretien des routes, 2 thermidor an X (21 juillet 1802), affiche 1Fi209. Créées par la République en 1798, les barrières pour la perception de la « taxe d'entretien des routes » sont censées récolter de quoi restaurer le réseau routier. Tout conducteur de véhicule doit acquitter un droit à proportion de l'usure qu'il est censé produire (voiture à 2 ou 4 roues, cheval ou mulet, monté ou chargé, etc.). On retrouve ici les catégories de l'imposition cavaillonnaise des années 1780.

Mandat à Alexandre Gouiran pour trois journées « vacquées dans le mois de juin dernier, pour attendre au batteau les habeliers qui doivent passer par le terroir de cette ville avec leur troupeaux pour leur désigner les chemins et routes qu'ils doivent prendre pour ne causer pas du dommage selon l'avis qu'ils nous avoient fait donner n'ayant pas ensuite passé par cette ville (...) », 31 octobre 1728, CC344.

Rôle des nouvelles impositions pour l'année 1782 pour réparations aux chemins et au pont du Coulon (route d'Avignon), 10 mai 1783, CC65. « Pour la réparation aux chemins, au lieu et place de la corvée, 40 sols sur chaque collier ou bêtes de somme trainant voiture, et de 10 sols sur chaque habitant chef de famille.

Pour les réparations du Pont du Coulon, de 20 sols sur chacune des bêtes de somme et de trait, 12 sols sur chaque bourriques et 12 sols sur chaque habitant chef de famille, payables par les propriétaires desdits bestiaux et voitures jusques au nombre de trois seulement. »

La majorité des bêtes déclarées par 961 propriétaires sont des mulets (dont 96 avec charrette), des bourriques (184) et des « grosses bêtes attelées » (135), ce qui témoigne bien du caractère rural du territoire en cette fin de XVIIIe siècle et de l'importance de l'animal dans la vie quotidienne des Cavaillonnais. 66 chevaux seulement dont 47 avec charrette et 12 avec voiture. Leurs propriétaires sont des nobles, des notaires, des notables. Exception : Jassuda Lion, habitant de la Carrière, qui possède un cheval avec voiture (or les Juifs avaient en principe interdiction de rouler en voiture attelée). Mais Jassuda

Lion n'est pas un inconnu : fils du rabbin Pinhas de Lublin qui a officié à Cavaillon de 1746 à 1774, il a offert à la communauté le petit fauteuil d'Élie de la synagogue : c'est un exemple de l'amélioration du statut des Juifs du pape à la veille de leur émancipation par la Révolution.

Déneigement du chemin du bac de Sénas pour le passage du vice-légat Alexandre Colonna et du duc de Mercœur, gouverneur du roi en Provence, 30 janvier 1665, CC 277.

« Monsieur Jacques Michaud trésaurier général de la communauté de Cavaillon payés la somme de dix-sept florins aux cy apres nommés, Anthoine Laval, Claude Moumer, Bernardin Bremond, Pierre Lamire, Louis Debour, Jean Ange Cathelan Michel Cathelan, [Pierre] Catalan, Guillaume Villard, Claude Marin, Jean Pierre [Vieulet], Jean Jacques [Pan], Louis Bernard, Guillaume Marin, Henry Moumer Mathieu Chourlet, et Pierre Guilhen Triolle Pour avoir le vingt-cinq ducourant par ordre exprès de son excellence osté la neige du chemin dudit Cavaillon jusques au port du lieu de Sénas pour donner cognaissance dudit chemin à monseigneur le Duc de Mercœur gouverneur du roi en Provence qui devoit venir en la présente ville et à monseigneur le vice légat avec ses gardes qui allait jusques au port de Sénas. Audit Cavaillon ce trentiesme janvier mille six cent soixante cinq.

Petrossi Consul
Appert de la rattiffication du
Vingt six febvrier 1665
[François] Lambert, secret. »

Tablette 3

Statistique du département de Vaucluse, enquête imprimée, commune de Cavaillon, an XIII (1804), f°2 à 62, 1F19. Comparaison des statistiques de 1804 avec les chiffres de 1789. La question 291 concerne le nombre de bêtes de trait ou de bât.

Tableau général des chemins publics de Cavaillon, classement des chemins vicinaux, 23 avril 1837, signé du préfet, du maire et des conseillers municipaux, 1O11.

Cahier de comptes des « voyages de chaux de Villeneuve-lès-Avignon et de pierres de taille des carrières des Taillades et de Saint-Bardou, le tout pour la construction du pont sur le torrent du Coulon », 30 juin 1756-2 juin 1759, DD38.

Rôle primitif de prestations en argent ou en nature au choix des contribuables pour travaux de réparations et d'entretien des chemins vicinaux pour l'année 1890, 2G49, pp.59-60. Signe des temps, seuls 2 sur 16 habitants inscrits sur cette double page ont opté pour le travail en nature (3 jours de travail par homme).

Tablette 4

Rôle des personnes employées aux chantiers de charité, 21-23 décembre 1789, GG51. Les hivers d'une rigueur extrême nécessitent des mesures comme la création, par le Bureau de charité, de chantiers de travaux : ici, on répare le chemin de la Barque (vers le bac d'Orgon), celui du Grand chemin de Marseille, et celui du Grand Cours (act. Cours Gambetta). Les hommes font des « grosses journées » payées 12 sols (± 4 €) ; les femmes des

« moyennes journées » rétribués 8 sols ; les enfants des « petites journées » à 6 sols. Ils sont 305 travailleur.se.s le 1^{er} jour des chantiers et 466 le dernier jour.

Tablette 5

Album commémoratif de l'inauguration du pont suspendu sur la Durance, le 7 septembre 1932 par Edouard Daladier, ministre des Travaux Publics. Rapport du sénateur Louis Tissier, président de la Commission technique, 25 photographies dont 23 vues du pont (construction, essais, vues générales et détails) [phot. H. Tarnand, Cavaillon]. 32 p. cartonnées, fotogr. (15 x 21,5 cm) contrecollées sur carton, couverture percaline verte, titre en lettres dorées, 1932, 1S86.

Deuxième vitrine



Tablette 1

Album du Chemin de Fer de Lyon à la Méditerranée : « Recueil de dessins de Sites, Monuments, Costumes, etc. Etudiés dans le parcours de cette voie et exécutés sur pierre par J.-B. Laurens. Troisième excursion 1860-1861 ». 4^{ème} planche : « Arc Triomphal à Cavaillon ». Lithographies de Boehm et fils, impr. à Montpellier, 1860-1861, 1S90. Réalisé par le carpentrassien J.-B. Laurens, ce recueil de lithographies illustre non seulement les paysages traversés par la ligne, mais aussi les monuments, les costumes et les scènes de vie quotidienne rencontrés le long du parcours. Ce document permet de voyager dans le temps, à une époque où chaque itinéraire était une aventure et où le chemin de fer n'était pas seulement un moyen de transport, mais aussi une fenêtre ouverte sur les richesses culturelles et naturelles du pays.

Création de la première voiture publique et messagerie de Cavaillon, 1765, 1S31.

Tablette 2

Mémoire du chemin de fer d'Avignon aux Alpes (plan avec tracé des voies) par Apt, 1857, 202.

Paiement de trente sols à « Louis Arnaud, hospitalier, pour avoir conduit au lieu de Malemort en Provence une dame Irlandaise recommandée par Mrs les consuls de la ville d'Avignon [ayant] fourni deus bourrisques et payé le louage et barquage », 10 juillet 1694, CC308.

3 plaques de métal des Garages Chabas, don Robert Sadaillan, 9S70 : Les Garages Chabas, avant de se spécialiser dans l'automobile, étaient un atelier polyvalent. On y trouvait vélos, motocyclettes, machines à coudre et même des armes.

Tablette 3

Passage du roi François Ier à Cavailon, 12-13 décembre 1537, délibérations du conseil de la communauté, BB2, f°136v.

« Notandum est quod hoc anno 1537 et die dominica nona mensis decembris aplicuerunt in presenti civitate cavallicensi, magnificus et spectabilis magnus dominus regni Frantie necnon reverendissimus dominus cardinalis de Lorrena, cum pluribus aliis magnificis dominis, de curia serenissimi regis Frantie, venientibus de della les mons et ut publice dicebatur, accedentibus civitatem Narbone pro pace, inter eumdem serenissimum Franciscum regem et imperatorem sive regem Hispanie tractanda.

Item est notandum quod, die mercuri, duodecima mensis decembris predicti, etiam aplicuerunt in presenti civitate, serenissimus et illustrissimus Franciscus de Valloys, christianissimus Francorum rex, hujus nominis Francesci primus rex, necnon magnificus et spectabilis dominus Delphinis, ejusdem serenissimi regis filius, cum pluribus aliis spectabilibus reverendissimisque dominis principibus, cardinalibus, episcopis, militibus, baronibus in numero duorum millium equitaturas conducentibus. Qui rex hospitatus fuit in domo magnifici domini Johannis Maynerii, domini Oppede et dominus delphinus, in domo nobilis Accursi de Podio. In domoque mei secretarii, quamvis parva, hospitatis fuere domini Sancte Andree, fratres, XXXX XX et dominus helenosinarius domini Delphini. Quiquidem omnes prenominati in presenti civitate cubuerunt et in crastinum, videlicet die Jovis XIII dicti mensis, et festum Sancte Lucie, recesserunt. Et qui prenominati venierunt de de là les mons et ut publice dicebatur tendebant ad eandem civitatem Narbone, pro eadem pace pro tractanda. »

« Notons que l’an 1537 et le dimanche 9e jour du mois de décembre, arrivèrent dans la présente cité de Cavailon, magnifique et remarquable Grand maître¹ du royaume de France, ainsi que le révérendissime seigneur cardinal de Lorraine², avec de nombreux autres très puissants seigneurs de la cour du sérénissime roi de France, venant de delà les monts [des Alpes] et, ainsi qu’il se disait publiquement – se rendant en la cité de Narbonne pour la paix à négocier entre ledit sérénissime roi François et l’empereur ou roi d’Espagne.

De même, on doit noter que le mercredi, douze dudit mois de décembre, arrivèrent en la présente cité, sérénissime et illustrissime François de Valloys, roi des Francs très chrétien, dont le nom est roi François Ier, ainsi que magnifique et remarquable seigneur dauphin³, fils du roi sérénissime, avec de nombreux autres remarquables et révérendissimes seigneurs princes, cardinaux, évêques, soldats, barons à la tête de la cavalerie au nombre de deux mille. Lequel roi fut hébergé dans la demeure de magnifique seigneur Jean Maynier⁴ seigneur d’Oppède et le seigneur dauphin, dans celle de noble Accurse du Puy⁵. Et moi, secrétaire⁶, dans ma propre maison - quoique fort humble - furent logés les seigneurs de Saint-André⁷, frères, [XXX] et le seigneur aumônier⁸ du seigneur Dauphin. Tous lesquels ci-dessus nommés, couchèrent en la présente cité et s’en allèrent le lendemain, jeudi 13 dudit mois et fête de Sainte-Lucie. Et les sudits qui venaient de delà les monts se rendaient, à ce que l’on disait, vers ladite cité de Narbonne, pour négocier ladite paix. »

¹ Anne de Montmorency (1493-1567).

² Jean III de Lorraine (1498-1550).

³ Henri II, dauphin de France (1519-1559).

⁴ Jean Maynier, baron d’Oppède (1495-1558), Premier président du Parlement de Provence.

⁵ Accurse du Puy (v. 1490-av. 1562), premier consul de Cavailon en 1537-1538.

⁶ Pierre Béraud, notaire, secrétaire de la ville en 1537-1538.

⁷ Dont - Jacques d’Albon de Saint-André (1505-1562).

⁸ Mellin de Saint-Gelais (1491-1558), aumônier des enfants de France et aumônier du roi.

« État nominatif des voyageurs qui ont séjourné dans la ville de Cavillon et qui ont couché dans les hôtelleries », 15 août 1858-10 janvier 1860, 2J18. Il s'agit d'un registre de police administrative, consignait les déclarations des hôteliers sur l'identité de leurs clients. Outre le nom, l'âge, le lieu de naissance et le domicile habituel du voyageur, sont indiqués : le trajet suivi (villes d'origine et de destination), si le voyageur est détenteur d'un passeport ou d'un livret d'ouvrier. Enfin, sont consignées dans le registre les dates d'arrivée et de départ du voyageur (en majorité, celui-ci ne passe qu'une seule nuit). Plus de 4000 personnes ont été enregistrées en un an et demi.

On y croise tous types de professions : chanteurs ambulants, clercs de notaire, colporteurs et maquignons, ébéniste ou orfèvre, chapeliers, marchands de parapluie ou de lunettes, libraire, accoucheuse, artiste lyrique, « hercule », lutteur ou encore « chaltimbanque » (sic).

Les trajets indiqués rendent compte de la grande mobilité de certains. Toutes les régions de France sont représentées : de la Bretagne aux Alpes, de la Normandie aux Pyrénées et de l'Alsace à la Garonne. Dans cette géographie se dessinent des réseaux spécialisés : les marchands de parapluies viennent du Massif central ; les manœuvres, des basses-Alpes ; les négociants en melons sont lyonnais et les musiciens ambulants, napolitains ou piémontais. Il en est de plus exotiques encore : tel marchand de verrerie venu de Nassau (Allemagne, 917 km), tel autre de Genève, et les Belges ne sont pas rares.

Tablette 4

Passeports pour l'intérieur, n°155, carnet à souche, 1811, 2J12. La partie gauche (la souche), qui reste attachée au carnet, est conservée par l'administration, tandis que la partie droite constitue le passeport (littéralement : pour passer la porte d'une ville) remis à l'administré. Les informations inscrites sur la souche sont identiques à celles figurant en marge du passeport : l'autorité qui délivre le document (département, sous-préfecture, commune), le numéro du passeport, et le signalement du porteur (nom, âge, profession, lieu de résidence, destination, description physique) avec signes distinctifs.

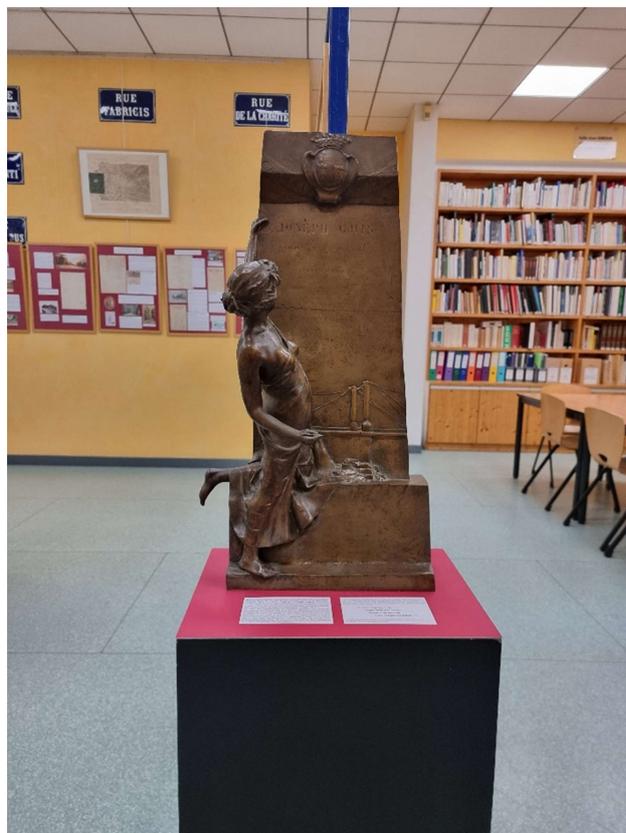
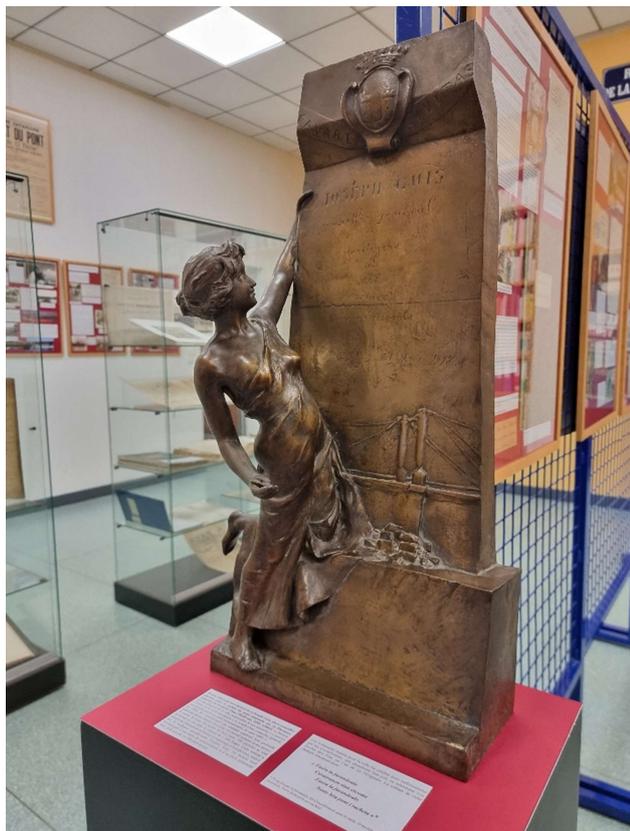
Passeport du sieur Victor Genissieu, délivré à Saint-Antoine (Isère), 1814, Fonds J. Giroud, 17S87.

Registre d'inscription des travailleurs étrangers de l'entreprise de camionnage Mattia Frères, de 1935 à 1974, coll. part. Registre établi en vertu de la loi du 11 août 1926, et imposant à tout employeur de travailleurs étrangers d'inscrire pour chaque employé, outre le nom, les dates d'entrée et de sortie de l'établissement, la nationalité, le lieu et la date de naissance, la profession, le numéro, l'année et la préfecture de délivrance de la carte de travailleur étranger. *Consultable à partir de 2025 [délai de 50 ans : protection de la vie privée].*

Tablette 5

Pèlerinage à N. -D. de Lourdes, L'Écho paroissial de Cavillon, 10 juin 1958, 27PER45.

BRONZE DU RACHAT DU PONT, 1895



Bronze offert par ses concitoyens à Joseph Guis, alors conseiller général, pour le rachat du pont suspendu sur la Durance, sculpture de Frédéric Viau (70x40 cm), 1895, 10BJ2. Le bronze est une allégorie de la ville, surplombée de ses armoiries « *Cavarea Civitas* » avec cette inscription « A Joseph Guis, conseiller général, ses concitoyens et ses amis reconnaissants, 31 mars 1895. »

En 1895, les Cavaillonnais ont souhaité exprimer leur profonde gratitude envers Joseph Guis pour son travail acharné ayant permis le rachat du pont. En moins de huit jours, 500 citoyens se sont mobilisés et ont réuni la somme de 1 000 francs. Cette somme a permis de commander un bronze en hommage à Joseph Guis, réalisé par le sculpteur cavaillonnais Frédéric Viau. Le bronze était accompagné d'une lettre de remerciement et d'un livre richement relié, dédié par les 500 participants.

Cet événement majeur pour la ville fut célébré avec enthousiasme par les Cavaillonnais, qui chantèrent leur joie en entonnant *Lou Rachat dou Pont* sur l'air de *La Férigoulo*. Le refrain de cette chanson résonnait ainsi :

*« Fasèn la farandoulo
Cavaïounen sian escouta
Fasèn la farandoulo
Noste bèu pont i racheta »**

** Nous faisons la farandole, les Cavaillonnais sont écoutés, Nous faisons la farandole, Notre beau pont est racheté.*

TABLE DES MATIERES

« Toutes les Fées de la nature... »	1
Représenter le territoire : la cartographie	3
La route : du grand chemin à la draille	9
Routes & Chemins	10
Des <i>caminaux</i> médiévaux aux chemins consulaires.....	11
Faire et refaire : les infrastructures	16
Traverser : des bacs & des ponts.....	21
Des ponts sur la Durance.....	26
Les révolutions des transports	31
Le piéton	31
Montures et traction animale	32
Vive le moteur à explosion !.....	34
Le chemin de fer.....	35
Les métiers de la route	39
Des messagers aux Postes et Télégraphes	39
Des cochers aux chauffeurs de bus	42
Roulage et expédition : le grand commerce.....	45
Maréchaux-ferrants, charrons et garagistes	47
Loger les voyageurs : hôtes et aubergistes	49
Voyageurs, gens d'armes et pèlerins : les usages de la route.....	51
D'or et de poussière : la route du pouvoir	51
Se protéger du dehors : des routes qui inquiètent	55
En guerre : gens d'armes & réfugiés	59
Chemins de la pauvreté / Chemins du travail	61
Les chemins de la foi.....	66
Cavaillon, carrefour des savoirs.....	Erreur ! Signet non défini. 70
Documents grand format	73
Documents exposés en vitrine	75
Vitrines.....	75
Bronze du rachat du pont.....	Erreur ! Signet non défini.
Table des matières.....	82

ARRÊTE DU PRÉFET DE VAUCLUSE.

LE PRÉFET DE VAUCLUSE,

D'APRÈS l'avis qui lui a été donné, qu'il a paru dans la ville d'Avignon, des individus habillés en Pèlerins, qui y ont fait la quête et mendié à leur passage, et qu'il circule dans les campagnes des bandes dites de Bohémiens ou donneurs de bonne fortune,

Considérant que l'habit de pèlerin peut bien n'être qu'un manteau dont se couvrent des brigands ;

Considérant que les bandes dites de Bohémiens, ne sont le plus souvent que des voleurs déguisés ;

ARRÊTE :

ARTICLE PREMIER.

Il est défendu à tout individu, de voyager dans le Département de Vaucluse, sous l'habit de pèlerin et sous tout autre déguisement quelconque.

ART. II.

Pareille défense est faite à tout étranger, aventurier, et donneur de bonne fortune.

ART. III.

La Gendarmerie nationale et la force armée sont requises d'arrêter tout individu trouvé sur les routes en habit de pèlerin, ou sous tout autre déguisement et tout donneur de bonne fortune, et de les amener devant la Municipalité la plus voisine.

ART. IV.

Si l'individu arrêté est porteur d'un Passe-port en forme légale, il lui sera permis de continuer sa route en quittant l'habit et cessant d'exercer le métier, qui auroit donné lieu à son arrestation.

ART. V.

Si l'individu arrêté n'est muni d'aucun Passe-port, il sera détenu pendant tout le temps nécessaire pour obtenir des renseignements de la Municipalité des lieux de sa naissance ou de sa résidence.

ART. VI.

Tout mendiant étranger sera pareillement arrêté et traduit de brigade en brigade dans sa Commune.

ART. VII.

Le Général commandant la force armée du Département de Vaucluse, et le Capitaine de la Gendarmerie nationale, sont requis de donner des ordres pour l'exécution du présent, aux Commandans d'arrondissemens et aux brigades de Gendarmerie.

ART. VIII.

Expédition du présent sera adressée au Ministre de la Police générale.

FAIT à Avignon, le 2 Thermidor an 10, de l'ère Républicaine.

Le Préfet de Vaucluse,

PELET.

Le Secrétaire-général ;

JEAN.

A AVIGNON, de l'Imprimerie de la Préfecture.

Arrêté de police du préfet de Vaucluse pour la surveillance des étrangers déguisés en pèlerins, des bohémiens et « donneurs de bonne fortune », 2 thermidor an 10, 1Fi446.

Conception et rédaction : Hélène Maignan et Marion Hordé.

Recherche documentaire, montage et réalisation : Hélène Maignan, Marion Hordé, Christiane Burgo

Archives municipales - Place du Cloître | ✉ Mairie, B.P. 80037, 84301 Cavailon-Cedex | ☎ 04 90 71 94 38

@ archives@ville-cavaillon.fr