

Le pont de Saint-Michel

Avant la création de la petite route de Provence construite en 1610 sous Lesdiguières, un simple gué permettait de franchir le torrent de Saint-Michel, puis ce fut un petit pont de bois de sapin auquel on descend par des rampes en faucille, remplacé sous le Consulat, en l'an X, par une passerelle en bois. Construit en pierres aux alentours de 1835, il fit partie des ouvrages de la Route Royale N°75.



Pont de Saint-Michel actuel

DE PROJET "NÉCESSAIRE" ...

Déjà, durant le Consulat, en 1803, de vives controverses eurent lieu : fallait-il relier Genève à Marseille en passant par Gap ou par la Croix-Haute ? Finalement, le tracé par la Croix-Haute fut choisi pour des raisons de stratégie militaire. Un mémoire de Prairial an 12 rédigé par le service des Ponts et Chaussées résume les arguments qui ont guidé ce choix : « On sent combien cette route deviendrait nécessaire pour le transport des troupes et de l'artillerie et convois de toutes espèces. En 1746, lors de l'irruption des impériaux en Provence, malgré les difficultés des transports par cette route, on y fit passer les troupes et les munitions qu'il fallut envoyer de Lyon et de Grenoble. Il est encore un avantage inappréciable, c'est qu'elle ne pourra jamais être interceptée : en effet, cette route se trouvant établie en deçà de la seconde

! un tracé choisi pour des raisons de stratégie militaire

... À ROUTE ROYALE !

chaîne des Alpes, jamais l'ennemi ne se hasarderait de pousser des partis à travers les montagnes affreuses qui se trouvent entre la route de Gap et celle de la Croix-Haute. »

C'est ainsi qu'après de multiples études et interventions des ingénieurs des Ponts et Chaussées et du département de l'Isère, le Roi Charles X, par ordonnance du 11 juin 1828, décidait le classement de la route de Grenoble à Sisteron par la Croix-Haute au rang de Route Royale de 3e classe. L'ordonnance fixait le montant du financement et autorisait le lancement des travaux.

Dans le Trièves, la RN 75 traverse plusieurs ruisseaux descendant du Vercors dont celui de Grosse-Eau ou torrent de Saint-Michel. Plusieurs nouveaux ponts ont été construits sur le même modèle, dont celui de Saint-Michel ici-même ou celui de Darne sur l'Orbanne, à Saint-Martin-

de-Clelles.

Le 2 mars 1952, un gigantesque éboulement se produisit sur la RN 75, interrompant tout trafic pendant plus d'un an. Un pont Bailey fut construit par l'armée à titre provisoire pour rétablir le passage des véhicules

en+

La naissance d'un moulin

En amont du pont, on peut voir un moulin hydraulique et la maison du meunier. Le 7 novembre 1839, après trois années d'enquêtes et de pourparlers avec l'administration locale et départementale, une ordonnance royale signée de Louis-Philippe autorise le sieur Barthalay Joseph, propriétaire cultivateur domicilié aux Loubats, à construire son moulin en un an sous peine de « mise en chômage » ! À l'origine composé de deux moulins à blé et un battoir à chanvre, le moulin a plus tard été modernisé pour accueillir une hufferie et une scierie. Il est actuellement en cours de rénovation.

légers. Il fut mis en service dès le 2 avril suivant. Ensuite, la RN 75 fut reconstruite sur le tracé actuel. Le pont de Saint-Michel n'a plus servi désormais que de passage aux promeneurs à pied, à cheval ou à vélo. Miné au fil des ans par les affouillements des berges et les infiltrations, il a été entièrement rénové par la commune de Saint-Michel-les-Portes en 2010.



Projet de construction de 1839 à proximité du pont de Saint-Michel



Prise de vue de l'effondrement de la route en mars 1952



LA RONDE DES PONTS - Crédits photos : R. Aussejac et Archives Départementales de l'Isère plan ADI-752/140, Fonds Documentaire Trièvois - Conception graphique : Studio C'est Bon Sign'