

Rapport sur la route de Grenoble à Marseille par la Croix-Haute considérée dans son ensemble et dans ses rapports avec l'intérêt général du commerce du Royaume.

Rapport de l'Ingénieur en chef du département de l'Isère sur la route de Grenoble à Marseille par le col de la Croix-haute

Un grand nombre de rapports ayant été faits sur cette route depuis son origine et l'Ingénieur en chef soussigné en ayant présenté récemment de fort circonstanciés sur les travaux à exécuter dans les départements de la Drôme et des Hautes Alpes aussi bien que sur les dépenses à faire dans ces départements, on évitera d'entrer ici dans des détails qui sont déjà connus. On n'a d'autre objet dans le présent rapport que d'exposer l'utilité dont sera cette nouvelle communication, les dépenses auxquelles elle a donné lieu, celles qui sont encore nécessaires, quelles sont les vues qui ont présidé à l'entreprise dans laquelle le département de l'Isère s'est engagé, quelles offres il fait au gouvernement, quels secours il en sollicite, quel intérêt majeur l'état trouvera à accueillir ses propositions.

Ce précis servira à la sélection des questions qui se rattachent à cet important travail et qui n'ayant pas été, jusqu'à ce jour, posées peut-être avec assez de netteté, ou s'étant compliqué d'intérêts divers ou de vues mal éclaircies, peuvent avoir perdu de leur simplicité.

Utilité de cette nouvelle communication

Plusieurs grandes routes aboutissent à la ville de Grenoble ; ses communications sont établies avec le Nord et l'Ouest de la France par la route Royale n° 85 (de Lyon à Antibes par Grenoble et Gap), avec l'Est par la route Royale n° 75 (de Châlons sur Saône à Grenoble par Bourg), route qui se réunit à Bourg à la route Royale n° 83 (de Lyon à Strasbourg par Lons-le-Saulnier, Besançon, Belfort et Colmar), avec la Savoie et la Suisse méridionale par la route royale n° 90 (de Grenoble à Chambéry), avec la Suisse septentrionale (mais imparfaitement) par la route n°75 dont il a déjà été parlé et la route 92 (de Valence à Seyssel).

Cette ville n'est pas aussi heureuse au sujet de ses communications au midi et particulièrement au port de Marseille et à la Provence dont les relations avec elle et avec les pays qui l'entourent ont pourtant toujours été très étendues et pourraient l'être bien davantage : pour communiquer de cette ville à Marseille, il faut ou passer

par Valence et alors gagner par un long détour la route Royale n° 7 (de Paris à Marseille) ou se servir de la route n° 85 passant par Gap et rejoignant à Sisteron la route n° 96 (de Sisteron à Toulon) et cette dernière route est une des plus difficiles, des plus mal exécutées et des plus dangereuses qui existent, établie constamment au bord d'affreux précipices ; n'ayant presque pas de largeur, assise sur un col qui s'enfonce et qui reçoit les éboulements de la montagne mobile sur laquelle elle se développe avec des pentes de 9, 10 et 12 centimètres par mètre ; souvent interceptée, elle conduit à travers toutes ces difficultés et tous ces dangers à franchir la montagne de Gap qui est l'effroi des voyageurs et des rouliers et dont les neiges ferment souvent le passage pendant quinze jours de suite.

Aussi cette route est-elle peu fréquentée et quoiqu'elle abrège le trajet des marchandises qui se dirigent de Marseille vers l'Est de la France, vers la Suisse, la Savoie ou la riche portion du Dauphiné qui avoisine Grenoble, les voituriers prennent le plus souvent et surtout en hiver la route de Valence qui, comme nous l'avons dit, oblige à un long détour et n'est pas elle-même sans de nombreuses difficultés.

C'est en vertu de cet état de choses que le gouvernement, le Dauphiné et plus tard le département de l'Isère ont fait de constants efforts pour ouvrir par le col du Monestier de Clermont et par le col de la Croix-Haute une route qui, en abrégeant beaucoup la distance à parcourir, n'offrirait aucun de ces nombreux inconvénients. Cette route, après avoir traversé le département de l'Isère depuis Grenoble jusqu'à la limite du département, c'est à dire jusqu'au col de la Croix-Haute, passerait sur la lisière du département de la Drôme, entrerait de là dans le département des Hautes Alpes et s'arrêterait à l'entrée du village d'Aspres où elle rencontrerait la route royale n° 93 (de Valence à Sisteron) et arrivée à Sisteron elle suivrait, comme celle qu'elle est destinée à remplacer, les routes 96 et 8, jusqu'à Marseille ; c'est donc depuis Grenoble jusqu'à Aspres seulement qu'il s'agit d'ouvrir une nouvelle route, sa longueur serait

sur le département de l'Isère de82 000 mètres

sur celui de la Drôme de10 000

sur celui des Hautes-Alpes de19 000

Total111 000 mètres

L'histoire des efforts qui ont été successivement faits pour établir le passage dont nous nous occupons serait superflu et il nous suffira de dire que le Conseil général du département de l'Isère ajoutant aux travaux exécutés avant 1788 aux frais du trésor Royal et de la Province, a, depuis l'année 1817 jusqu'à ce moment, fait ouvrir la route sur toute l'étendue de son territoire, que déjà elle est praticable, que le tracé en ayant été confié à un habile ingénieur, M. Monthuisan, elle est une des plus parfaites qui existe en pays de montagnes : les pentes sont en général d'un, deux et trois centimètres ; sur deux rampes seulement elles s'élèvent à 4 centimètres et demi et ces

rampes n'ont pas ensemble plus de six mille mètres de longueur ; le sol en est bon, l'exposition très favorable, les matériaux de bonne qualité et les deux cols à franchir sont praticables en tout temps et en toute saison, sans aucun danger.

Sur le département de la Drôme et des Hautes-Alpes, les difficultés sont moindres encore ; sur le premier la route aura deux et trois centimètres de pente au plus, sur le second elle n'en aura qu'un. Le sol est d'une solidité extrême, les matériaux sont tout à pied d'oeuvre. Ce seront de véritables portions de route en plaine.

Si maintenant nous comparons les deux routes depuis Grenoble jusqu'à Sisteron, points qui leur sont communs, nous trouverons d'abord que la nouvelle est plus courte que l'ancienne de douze mille mètres, que celle-ci est semée de dangers tandis que celle-là n'en présente aucun, que le commerce à raison des interruptions de passage ne trouve nulle sûreté dans l'une tandis qu'il les trouve toutes dans l'autre, enfin qu'un roulier médiocrement chargé est obligé en parcourant l'ancienne, de faire en chevaux de renforts une dépense de quarante francs, dépense vraiment onéreuse pour le court trajet de Grenoble à Sisteron et qui tournera toute entière au profit du public lorsque la nouvelle sera praticable.

De tout ce qui précède, il n'est pas besoin de tirer la conclusion explicite que la Route de Grenoble à Marseille par la Croix-Haute sera éminemment avantageuse à la Provence et au Dauphiné ; mais avant de faire voir que c'est là le point de vue le plus borné de la question et avant de développer son utilité civile toute entière, disons un mot de l'utilité militaire.

Si, comme le pense les officiers du Génie les plus instruits, Grenoble est la clé de la défense de l'Est et du Midi, si c'est de cette place que les mouvements de l'ennemi peuvent être observés et qu'il peut être tenu en échec par la Direction de corps d'armée tantôt sur Toulon ou sur Nice, tantôt sur Lyon et sur toute la frontière de l'Est, combien n'est-il pas avantageux d'ouvrir une route qui abrège les distances et qui permette le transport en toute saison du matériel et des approvisionnements ?

Si cette considération élevée était sujette à contestation, on conviendrait du moins qu'une plus facile communication avec Toulon serait dans tous les cas d'une utilité majeure et il est bon de dire en passant que le département des Basses-Alpes s'occupant d'ouvrir une route directe de Sisteron à Toulon et à Grasse par la construction d'un pont suspendu sur la Durance entre la première de ces villes et Mirabeau, augmentera encore cette facilité.

Mais jusqu'à présent nous avons trop borné, comme nous l'avons dit, les avantages de la route de la Croix-Haute, nous n'avons pas encore montré dans tout leur jour les ressources qu'elle offrira au commerce tout entier : ces ressources sont si grandes

qu'elles ne pourront manquer d'exciter tout l'intérêt du Gouvernement appeler à la développer et elles frappent tellement les yeux à la seule inspection de la carte du Royaume qu'on serait étonné qu'une semblable communication manquait encore à la France si on ne savait que ce n'est que depuis un petit nombre d'années que son administration est dirigée vers ce qui est utile à l'extension de son industrie et à l'accroissement de ses richesses.

En effet, si on jette les yeux sur la carte, on voit que la nouvelle route combinée avec celles dont nous avons fait l'énumération au commencement de ce rapport, établit la communication la plus directe (et on serait tenté de dire qu'elle est en ligne droite) entre Marseille et Strasbourg par Aix, Sisteron, Grenoble, Bourg, Lons-le-Saulnier, Besançon et Colmar : elle procure donc les relations les plus étendues et les plus faciles entre le premier port de commerce de la Méditerranée et une portion du midi d'une part et tout l'Est de la France de l'autre part, elle le procure entre ce port et l'Allemagne, entre ce port et toute la Suisse qu'elle côtoie sur tout le front qu'elle présente à la France et cela en considérant simplement la route à ouvrir comme le prolongement de la route Royale n° 75 : secondairement, en la considérant comme suite des routes Royales 90 et 92, elle fait déboucher les marchandises du port de Marseille en Savoie et dans les parties de la Suisse qui se rapprochent le plus du département de l'Isère.

Il ne nous appartient pas de déduire en détail les conséquences commerciales de l'entreprise qui est proposée au gouvernement ; il entrerait uniquement dans nos attributions de montrer que par la voie la plus courte, la plus facile et la plus économique elle met en relation le port de Marseille et ceux qui l'entourent avec tout l'Est de la France, toute la Suisse et la Savoie et il nous paraît impossible qu'à ce simple énoncé l'utilité, et nous disons mieux, la nécessité n'en soit pas déclarée incontestable. Elle l'est pour l'Etat, elle l'est pour le département de l'Isère qu'elle traverse sur sa plus grande longueur ; aussi est-ce à ce département que l'Administration en devra en partie l'exécution, comme nous allons l'expliquer.

Travaux du Département de l'Isère

Dès l'année 1817, à une époque où les fonds du Trésor Royal ne pouvaient ni faire face à de nouvelles entreprises, ni même subvenir aux besoins du service courant, le Conseil général du département de l'Isère préparant la prospérité de l'avenir s'occupait, comme nous l'avons dit, de la reprise des travaux depuis longtemps suspendus de la route de la Croix-Haute. Il lui donna le premier rang parmi ses routes départementales et depuis cette époque il a été dépensé trois cent mille francs sur les fonds de ses budgets successifs ; les communes intéressées à ce travail y ont encore concouru par de nombreuses prestations et tous les propriétaires ont fait abandon gratuits des terrains sur lesquels la route est assise. Ainsi on peut évaluer à trois cent

Objections sur l'état de la route dans le département de l'Isère : son entretien :

Mais la somme de trois cent mille francs que le département de l'Isère a votée pour l'achèvement de la route sur son territoire, suffira-t-elle à son achèvement ? N'est-il point à craindre que l'Etat ne s'engage trop avant et qu'après avoir confectionné les ouvrages sur la Drôme et les Hautes-Alpes, l'Administration ne trouve sur l'Isère qu'une imparfaite et à l'amélioration de laquelle elle sera obligée de pourvoir ? telles sont les questions qui peuvent être faites.

Nous avons déjà dit que la portion exécutée depuis 1817 a été tracée avec un soin et une habileté rares, nous ajouterons que la route est ouverte dans cette partie sur une largeur de sept mètres qu'on se propose d'augmenter selon les directions qu'on recevra de l'Administration supérieure lors de la présentation du projet, que les empièvements sont faits sur quelques points, que grand nombre de ponceaux, aqueducs, murs de cassis et murs de soutènement sont construits.

Nous répondrons ensuite qu'il suit d'un rapport de M. l'Ingénieur en chef Vicat, rapport qui a servi de base à la délibération du Conseil Général et dont nous adoptons les conclusions après examen des lieux, que cent mille francs sont nécessaires pour compléter les ouvrages d'art des chaussées, cent mille francs enfin pour la rectification d'une rampe située dans la partie ouverte avant 1788 et la confection d'une lacune située dans la même partie.

Nous répondrons enfin qu'indépendamment du vote de trois cent mille francs émis pour le complément des travaux neufs, le Conseil Général de l'Isère alloue sur son budget ordinaire des fonds suffisants pour l'entretien de toutes les parties exécutées.

Ainsi le département de l'Isère ne remettra point au gouvernement une route simplement viable et exigeant encore de grands travaux, il lui remettra une route en état parfait d'entretien, à laquelle ne manqueront ni ouvrages d'art ni la largeur nécessaire aux besoins de la circulation, enfin une route, on en donne encore une fois l'assurance, aussi bien tracée que possible.

Quant à son entretien à l'avenir, il sera peu dispendieux, il exigera annuellement et attendu qu'elle sera extrêmement fréquentée

sur le département de l'Isère	18 000 F
sur le département de la Drôme	4 000 F
sur le département des Hautes-Alpes	5 000 F
Total	27 000 F

Et ce n'est qu'au bout d'un certain nombre d'années et lorsque les ouvrages d'art auront besoin de réparations que cette somme sera nécessaire, car avant cette époque il suffira sur la Drôme et sur les Hautes-Alpes de neuf cantonniers en tout.

Objections de la part du département des Hautes-Alpes

Quoique le département de la Drôme n'ait pas donné suite sur son territoire à l'ouverture de la route dont il s'agit, il ne paraît pas qu'il mette opposition à son achèvement. M. L'Ingénieur en Chef de ce département a dit dans un rapport qu'il a récemment adressé à M. le Directeur Général que son utilité serait immense.

Nous n'avons donc qu'à combattre l'opposition du département des Hautes-Alpes : ses arguments sont faibles et se réduisent à peu de mots : « Si vous ouvrez une route si facile et si avantageuse au commerce, la route n° 85 qui passe actuellement par Gap et qui est si mauvaise et si dangereuse ne sera plus fréquentée par les rouliers et les voyageurs de Provence. Notre ville de Gap y perdra et ce sera le reste du département, Laragne, Serres, Veynes, Aspres et d'autres communes qui feront le bénéfice qui était réservé à Gap. »

Rien n'est plus vrai et l'objection n'est même pas présentée avec toute la force qu'elle pourrait avoir, car à raison de ce que la route qui passe par Gap est mauvaise, longue et dangereuse, les voituriers de Provence la fréquentent extrêmement peu et Gap fait sur eux de bien légers bénéfices, tandis que les autres villes et communes dont cette ville semble, par anticipation, envier le sort seront très fréquentées et feront des bénéfices dix et vingt fois plus considérables que ceux que Gap fait aujourd'hui.

Il s'agit donc de savoir si les prétentions de la ville de Gap à conserver un passage qui est presque nul peuvent mettre obstacle à une amélioration qui intéresse le commerce général de la France, s'il faudra continuer en l'état actuel des besoins sociaux à conserver toutes les routes longues et difficiles et d'interdire toute nouvelle communication pour maintenir dans son état stationnaire et nonchalant une Ville qui ne sait chercher de moyens de prospérer que dans la petite consommation que peuvent faire quelques voyageurs qui n'y passent que lorsqu'ils y sont tout à fait contraints ? Faudra-t-il dans l'intérêt des chevaux de renforts persister à grever le commerce d'un impôt de 40 francs pour 40 quintaux transportés à 40 lieues ?

Impôt dont il cherche tellement à s'affranchir, qu'en l'état actuel des choses et par le seul effet de la viabilité de la route depuis Grenoble jusqu'à la Croix-Haute, les voituriers prennent déjà cette direction quoique dans la traversée de la Drôme il n'y ait qu'un très mauvais chemin vicinal et quoique dans celle des Hautes-Alpes, il n'y ait d'autre passage que le lit d'un torrent qui divague et sur les gros galets duquel il faut faire passer les voitures au risque continuel de les briser.

Ces objections ne sont pas dignes d'une réfutation sérieuse mais que dire d'un département qui trouve juste de conserver à Gap et ses environs un petit bénéfice plutôt que d'en procurer un très grand à une autre portion du département tout aussi considérable, plus capable de produire et au moins aussi intéressante à cause de l'état où l'a laissée depuis si longtemps la privation totale de ses relations les plus nécessaires

Le département de l'Isère se trouve dans la même position que celui des Hautes-Alpes ; en ouvrant la route de la Croix-Haute, il abandonne sur la nationale 85 les bourgs de vizille, de La Mure, de Corps et plusieurs autres villages épars sur une longueur de 12 lieues ; cependant bourgs et villages payent sans opposition et sans plainte leur part des dépenses de la nouvelle route ; confiants en leur industrie, ils savent que la route n° 85 ne sera point détruite et qu'une voie sera toujours ouverte à leurs débouchés et à leurs importations. C'est tout ce qu'on a à répliquer aux exclusifs de Gap. « La route qui traverse Gap sera toujours entretenue, on ne vous l'ôte pas, ayez quelque chose à y faire circuler, produisez et faites qu'on ait quelque intérêt à passer chez vous. »

Résumé

Nous avons établi

1° que la route à ouvrir est d'utilité générale et promet d'importants résultats au commerce du Royaume ;

2° qu'elle est la suite obligée de la route royale n° 75 ;

3° que le Gouvernement n'entrera dans la dépense totale que pour deux cinquièmes ;

4° que cette dépense est peu considérable et que devant surtout être répartie en plusieurs années, elle n'impose pas au budget des ponts et chaussées des charges qu'il ne puisse supporter ;

5° que les oppositions du département des Hautes-Alpes ne peuvent être prises en considération parce qu'envisagées généralement elles sont contraires à tous les principes aujourd'hui reçus en économie politique et que vues sous le rapport de l'intérêt de ce département, elles lui sont nuisibles en ce qu'elles tendent à priver une partie de la population d'un très grand avantage pour laisser jouir l'autre partie de profits très petits.

Nous pensons donc que le Gouvernement accueillera la prière que lui a adressée le Conseil Général du département de l'Isère et nous sommes d'avis que la route qui est l'objet de ce rapport soit classée sous le titre de Route Royale n° 75 de Châlons sur Saône à Marseille par Bourg, Grenoble, la Croix-Haute et Aspres.

Grenoble , le 10 janvier 1828.

Signature: (L. Crozet)
