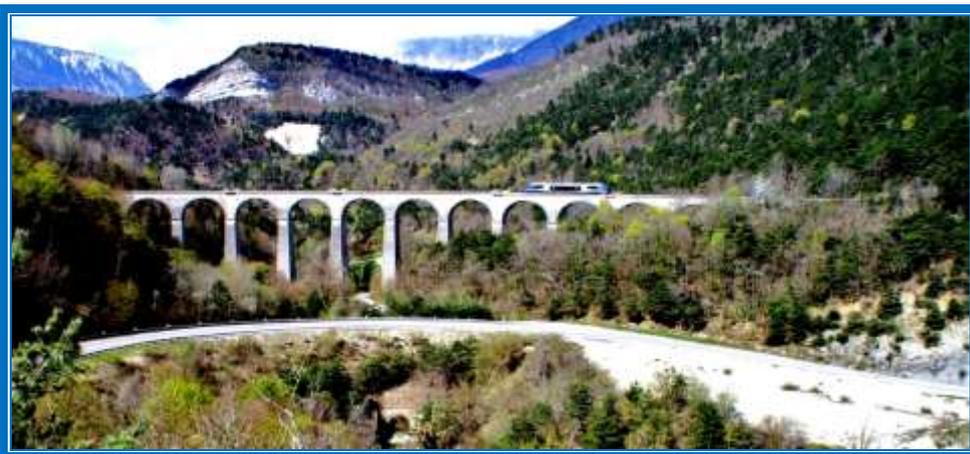


# La route 75

histoire en mots et en images : témoignages



**« Sur la route ... »**

**Seconde partie : de 1828 à nos jours**



## La Route des Alpes ... la 75 !



Entre Dauphiné et Provence, c'est la route des vacances pour beaucoup de voyageurs qui empruntent cet itinéraire vers le sud.

Itinéraire de grande traversée des Alpes, il a suscité au fil du temps la création d'hôtels, restaurants, pensions, pompes à essence, garages de réparation automobile ... de quoi ravitailler hommes et machines.

Et auparavant, avant que l'on ne parle de route nationale, c'étaient les voyageurs en diligence et les équipages qu'il fallait accueillir et restaurer tout au long d'itinéraires quelquefois hasardeux.

Route des vacances, mais pas seulement ... n'oublions pas tous les professionnels qui l'ont pratiquée au quotidien.

La RN 75 allait de Chalon-sur-Saône à Sisteron, mais nous vous proposons de faire plus ample connaissance avec cette route dans sa partie trièvoise et drômoise, de St Martin-de-la-Cluze à Lus-la-Croix-Haute.

Découvrez au fil des pages tous les aspects visibles et moins visibles de la vie d'une route au cours des temps ... de ses balbutiements à ses dernières réalisations ... de ceux qui l'ont faite et de ceux qui en ont vécu.

Cette étude n'est pas exhaustive et nous ne doutons pas que des lecteurs nous fourniront d'autres photographies, d'autres témoignages, d'autres précisions sur les différents aspects abordés.

Les deux premiers articles, rédigés par Bernard Ycart, devaient être une introduction à ce livret relatif à la route nationale 75, sa construction, son développement, l'histoire des hommes qui en sont les instigateurs.

Mais la somme des documents consultés et la richesse de ces archives ont transformé cette introduction en une étude presque complète sur cette voie de communication à partir du début du 17<sup>ème</sup> siècle.

Ce travail de recherche, de mise en forme et de transcription (pour être au plus près des textes d'époque) méritait une édition indépendante de cette présente publication qui propose des témoignages et des documents plus récents, que les anciens du territoire retrouveront sans doute avec plaisir.

L'intégralité des textes anciens et de leurs références figure donc dans un autre livret intitulé « La Route de la Croix-Haute – Histoire par les textes » qui couvre la période 1608-1818.

Avec ce livret déjà édité, « **Sur le chemin ... de 1608 à 1828** », vous aurez donc l'occasion de consulter des archives historiques, bien sûr accessibles à qui veut ou peut se rendre sur le site des Archives Départementales de l'Isère et y passer le temps nécessaire pour avoir cette vue d'ensemble... que nous vous offrons avec la lecture du tome premier.

Avec le présent livret « **Sur la route ... de 1828 à nos jours** », vous retrouverez ou découvrirez ce que les deux ou trois générations précédentes ont connu.

\*\*\*\*\*

Cette publication ne veut, ni ne peut être exhaustive sur le sujet et elle n'a que la modeste intention de conserver photographies et témoignages partagés.

Nous espérons que les lecteurs pourront enrichir notre « fonds documentaire » en nous confiant photographies et documents qui seront scannés et rendus à leurs propriétaires.

Contact : [culture.et.montagne@gmail.com](mailto:culture.et.montagne@gmail.com)

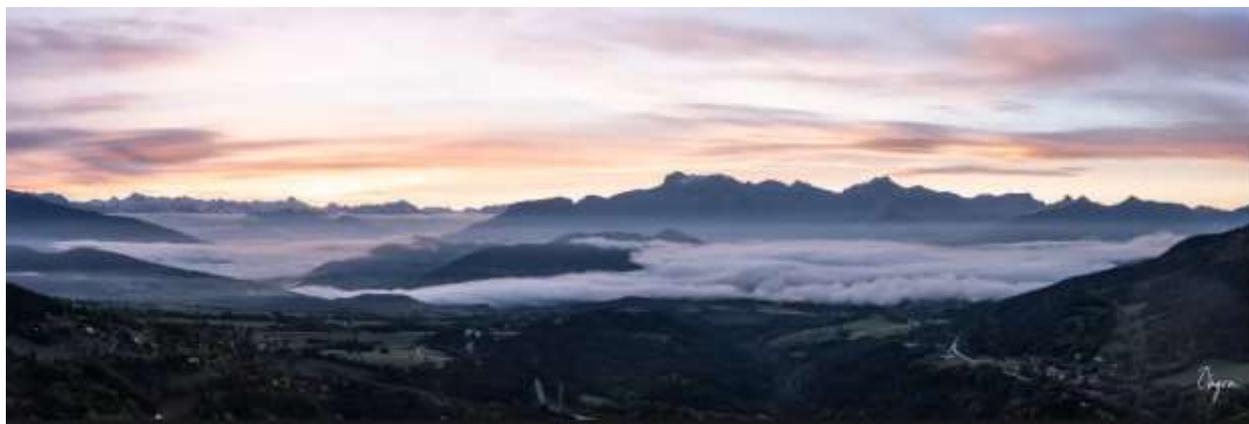
Les photographies de cette publication sont en noir et blanc pour des raisons économiques, mais vous pourrez consulter la « version numérique en couleur » sur le site de Culture et Montagne sur les pages consacrées à la RN75.

[<https://www.culture-et-montagne-trieves.org/route-75> ]

# Sommaire

<b>Chapitre 1 : l'histoire de la route, génèse et évolution .....</b>	<b>7</b>
La route avant la route.....	8
La 75 : statut de la route selon les régimes politiques .....	12
Construction et évolution .....	13
Des ponts sur les torrents .....	15
Les ouvrages d'art le long de la route .....	22
Des déviations et des gros travaux .....	23
L'effondrement de la route nationale 75.....	23
Témoignage de Mme Georgette Dessertaine .....	26
Autres travaux au fil de la route .....	29
Déclassement de la route nationale .....	31
La voie ferrée Grenoble-Veynes.....	33
Le pipeline TransAlpes : transport d'éthylène .....	36
L'Autoroute A51 .....	37
<b>Chapitre 2 : Des étapes tout au long de la route.....</b>	<b>40</b>
Des étapes et des relais .....	41
La route 75 montée en poste (1841-1858).....	42
En bord de la route ... � Saint-Martin-de-la-Cluze .....	53
Au lieu-dit « Le Pigeonnier ».....	53
Au lieu-dit « La Coynelle » .....	55
A Monestier-de-Clermont.....	58
Monestier-de-Clermont : période thermale et sportive .....	58
Les Hôtels de Monestier-de-Clermont vers 1900 .....	60
Entre Monestier-de-Clermont et Clelles .....	71
Un pas de côté ... � St Martin-de-Clelles .....	78
A Clelles .....	78
Entre Clelles et le col de la Croix-Haute .....	85
Entre le col et Lus-La Croix-Haute .....	97
Pompes à essence .....	98
<b>Chapitre 3 : Publicités et signalisations .....</b>	<b>100</b>
Publicités sur les murs .....	101
Œuvres d'art contemporain .....	105
Une signalisation qui évolue .....	105
Signalisation actuelle .....	105
La table d'orientation de Saint-Maurice-en-Trièves .....	114
<b>Chapitre 4 : Mémorial, stèles et monuments .....</b>	<b>116</b>
Des stèles relatives à la période de la seconde guerre mondiale.....	118
Des stèles relatives à divers accidents .....	130
<b>Chapitre 5 : des �v�nements au fil du temps.....</b>	<b>133</b>
Accident sur la voie ferrée .....	134
Des Chantiers de La Jeunesse Française .....	135
Des passagers clandestins.....	136

<b>Chapitre 6 - l'entretien de la route</b> .....	<b>137</b>
La maison des cantonniers .....	138
Mémoires des cantonniers et agents de la DDE .....	143
Les Carnets de bord au col de la Croix-Haute .....	144
<b>Chapitre 7 : Tourisme et transports</b> .....	<b>148</b>
Tourisme .....	149
Les Cannois .....	149
Les premiers documents touristiques .....	151
Une carte routière de 1899.....	151
Un guide touristique de 1899 .....	152
Le syndicat d'initiative de Grenoble et du Dauphiné .....	154
Voir le col, comme en 1933 !.....	155
Une carte Michelin , numéro n°77 de 1945.....	157
Transports .....	158
Un siècle de transport dans les montagnes de Grenoble.....	158
Les lignes de transport de voyageurs.....	158
Le transport routier .....	164
Un témoignage de Séraphin DINI .....	165
<b>Chapitre 8 : Sites remarquables et paysages</b> .....	<b>167</b>



Contributions et sources.....	172
-------------------------------	-----

## **Chapitre 1**

# **L'histoire de la route genèse et évolution**

## La route avant la route

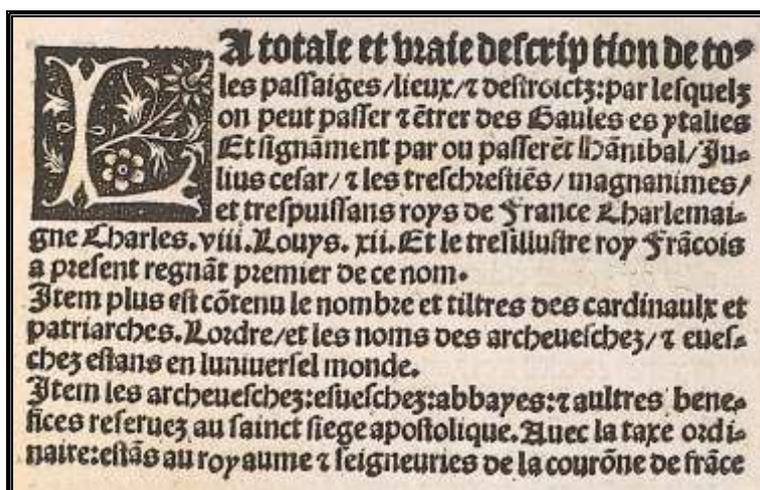
En préalable, deux articles de Bernard Ycart pour vous mettre en appétit ... et sur le bon chemin !

La route de Grenoble en Provence : de la Renaissance à la Restauration

### Cols, routes et passages

1515 ! Ah ça, s'il y a bien une date que tout le monde connaît... François I<sup>er</sup>, à peine sacré roi de France, entame une cinquième guerre en Italie. Lors des quatre précédentes, Charles VIII puis Louis XII, étaient toujours passés soit par le Mont-Cenis, soit par le Montgenèvre. François I<sup>er</sup>, pour tromper les Suisses, décide de passer par le col de Larche. Sa ruse lui donne un avantage certain, qui a peut-être contribué à la victoire deux mois plus tard, à Marignan. Le retentissement est immense. Un certain Jacques Signot juge opportun de publier un petit livre à Paris.

Voici le titre :



« La totale et vraie description de tous les passages, lieux et destroitcz par lesquels on peut passer et entrer des Gaules es Ytalies. Et signamment par ou passerent Hannibal, Julius Cesar, et les trèschrestiens magnanimes et trespuissans roys de France Charlemagne, Charles VIII, Louis XII et le tresillustre roy François à présent regnant, premier de ce nom ... » [Signot – 1515]

La description des « passages » n'occupe que les huit premières pages. Signot en dénombre dix. Les trois premiers vont du « pays de Savoye audit pays dytalie : le mont Saint-Bernard aultrement appellé le mont Jou ». « Le second passage est par le val de Tharentaise et de là on va pesser au mont Jouvét » : c'est le petit Saint-Bernard. « Le tiers

passage est par le val Saint Jehan de Morienne qui s'en va au mont Senyz ». Le quatrième « passage » est celui qui nous intéresse.

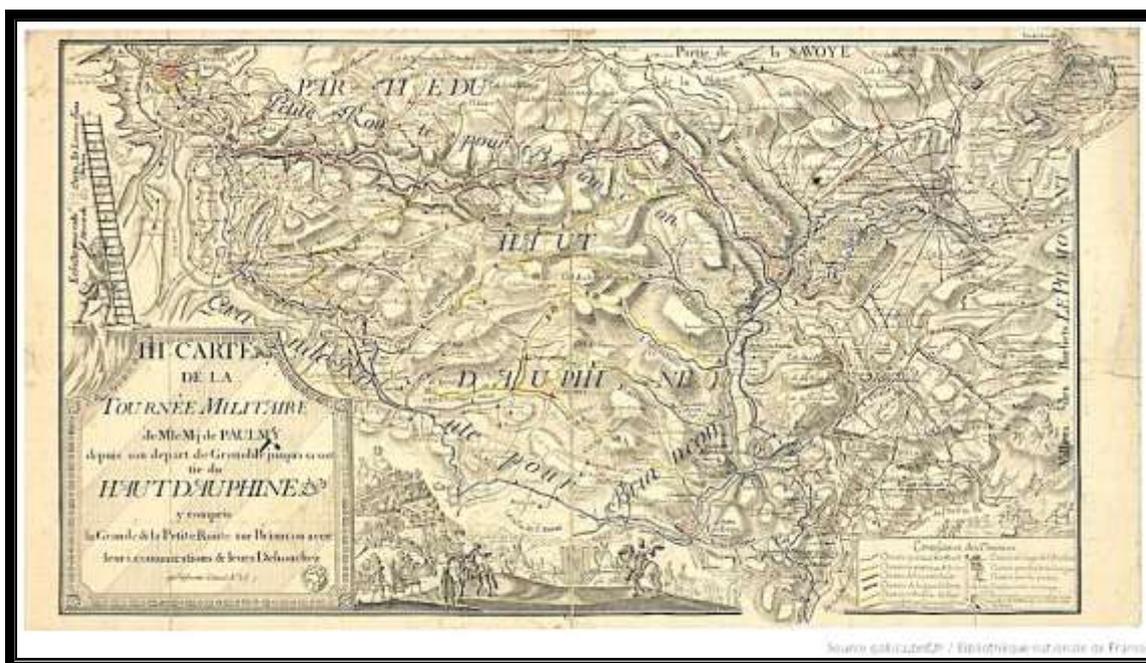
En voici la description modernisée, pour faciliter la lecture.

*« Le Montgenèvre, qui est dans le Briançonnais, est le passage le meilleur et le plus aisé, y compris pour la conduite de l'artillerie. Et de tous les autres, il n'y en a aucun par lequel on puisse la faire passer, à part ce passage-là. Il faut premièrement aller à Grenoble. En partant de là il y a trois chemins pour aller au Montgenèvre. Le premier, qui se prend sur la droite, va à Vif, et au monastère de Clermont en Trièves. Et de là on va passer par le mont de la Croix-Haute. Le lieu où est posée cette croix est inaccessible, et on dit qu'elle y a été posée miraculeusement. Après on descend en la ville de Veynes et de là on va à Gap et à la Bâtie-Neuve qui appartient à monsieur de Gap. L'autre chemin qui est plus court d'environ une journée, est plus commun. Il va de la ville de Grenoble au port de Jarrie, à Champs, à Laffrey, à Petichet, à Pierre-Châtel, et à La Mure qui est à monsieur de Dunoys. [...] Après, on passe par le col de Manse, à la Rochette et on descend à la Bâtie-Neuve. [...] Il y a encore un autre chemin qui se prend à gauche à partir de la ville de Grenoble, qui est plus court que le précédent d'une journée, bien qu'il soit fort difficile. On trouve d'abord Vizille, après le Bourg-d'Oisans, puis le Villar-d'Arène ; et de là on va passer au col du Lautaret. Le monastère de Briançon est après. »*

**Signot expose une double concurrence géographique, prélude à ce récit.** Concurrence d'abord entre le Montgenèvre et les autres passages des Alpes : Saint-Bernard, Mont-Cenis, sans compter plus au nord le Simplon, le Brenner, plus au sud le col de Larche et le col de Tende ; concurrence ensuite entre les trois routes qui mènent au Montgenèvre. Signot les a citées de droite à gauche en partant de Grenoble. La première est nommée le plus souvent « route de Grenoble en Provence par la Croix-Haute ». Les suivantes sont la « grande route de Gap » (par La Mure et Corps), la plus fréquemment utilisée, la dernière étant la plus courte, mais aussi la plus difficile : la « petite route de l'Oisans ».

**Disons-le d'emblée, la route de la Croix-Haute fait figure de parent pauvre dans l'histoire.** Elle est même très souvent oubliée. En 1553, Charles Estienne dans son guide des routes de France, [Estienne - 1553] n'en retient qu'une seule des trois, la grande route de Gap. D'ailleurs, il ne mentionne pas d'autre passage vers l'Italie que le Mont-Cenis.

**Des comptes-rendus de « visites du Haut Dauphiné » nous sont parvenus.** Ces visites consistent en une boucle depuis Grenoble : passage du col du Lautaret par la petite route, suivi d'un retour par la grande route. C'est le cas sur cette « Carte de la tournée militaire de M. le Marquis de Paulmy » [voir Duhamel – 1902], y sont représentées « la Grande et la Petite route sur Briançon avec leurs communications et leurs débouchés ».



source : gallica.fr / Bibliothèque nationale de France

**Dix ans plus tard, ce n'est pas un militaire, mais l'intendant du Dauphiné en personne,** récemment nommé, qui effectue la même tournée [ en 1762]. Il s'appelle Christophe Pajot de Marcheval [son récit du périple, a été publié dans l'annuaire du Club Alpin Français en 1898], et s'il montre un intérêt pour les questions militaires, il n'oublie pas pour autant le commerce et le développement des régions traversées. Son constat pour la grande route, vaudrait pour bien d'autres, et en particulier la route de Grenoble en Provence.

*« De tout ce qui a été observé ci-dessus, il résulte quant à la partie des ponts et chaussées que la grande route de Briançon demande encore beaucoup de dépenses pour les ouvrages d'art, ponts, ponteaux, digues et escarpements de rochers, de la construction desquels il n'est pas possible de s'occuper si ce n'est plusieurs années après la paix. Cependant, les ouvrages de corvées y ont été établis sur de si bons principes, ils ont été en général si bien traités à tous égards, enfin ils sont poussés à un tel point d'avancement, qu'il serait intéressant pour le commerce et infiniment précieux pour les communautés qui y ont travaillé, de les mettre à portée de profiter de leurs travaux en rendant la route susceptible du passage des voitures à roues. Pour y parvenir, il suffirait de faire en bois des ponts et ponteaux provisionnels ; cette dépense ne sera pas assez considérable pour faire un objet qui puisse balancer le profit qui en résulterait. »*

#### Références pour cet article

- G. ALLARD (1970) Dictionnaire Historique du Dauphiné tome 1, H. Gariel ed., Genève : Slatkine.
- B. Bélibor (1755) Dictionnaire portatif de l'ingénieur, Paris : Jombert.
- Conchon (2016) La corvée des grands chemins au XVIII<sup>e</sup> siècle, Rennes : Presses Universitaires.
- J. Dhombres, J.-B. Robert (1998) Fourier créateur de la physique mathématique, Paris : Belin.
- F. GODEFROY (1881) Dictionnaire de l'ancienne langue française, Paris : Vieweg.
- PAJOT de MARCHEVAL (1898) Tournée d'un intendant dans le Haut-Dauphiné en juillet 1762, Annuaire du Club Alpin Français, 25, p. 515-543.

- E. Pilot de Thorey (1921) *Dictionnaire topographique du département de l'Isère*, U. Chevalier (ed.), Romans : Jeanne d'Arc.
- Prudhomme (1888) *Histoire de Grenoble*, Grenoble : Gratier.
- J. Signot (1515) *La totale et vraie description de tous les passaiges, lieux et destroitcz par lesquels on peut passer et entrer des Gaules es Ytalies*, Paris : Toussaint Denis.
- É. Syssau (2017) *Compte de la « recepte » et « despence » de la construction du pont de Claix (14 août 1613, cote B 3397, Grenoble : Archives Départementales de l'Isère.*
- F.-P.-H. Tarbé de Saint-Hardouin (1884) *Notices biographiques sur les ingénieurs des ponts et chaussées*, Paris : Baudry.

\*\*\*\*\*

## La communauté des communautés du Trièves

***Voici l'introduction d'un second article de Bernard Ycart décrivant toute la période de gestation de la route entre 1608 et 1818.***

De longue date, le Trièves s'est perçu comme un territoire doté d'une identité fondée sur une communauté d'intérêts économiques, avec ses propres particularités culturelles. À différentes reprises dans l'histoire, ses habitants ont dû se grouper pour agir ensemble dans l'intérêt de tous. Reconnaissons-le, c'était plus souvent sous la pression du pouvoir que par un grand élan de solidarité. Quatre exemples sont présentés ici. Dans les quatre cas, il s'agissait de l'aménagement de la route de Grenoble en Provence par la Croix-Haute (la future route 75), ou plus particulièrement de la réfection du pont de Saint-Martin-de-Clelles. Avant d'aborder ces quatre exemples, datant de **1608, 1763, 1803 et 1818**, il sera utile dans une première partie, de rappeler brièvement le fonctionnement des communautés d'ancien régime. Les quatre parties suivantes seront consacrées aux quatre exemples. Pour chacun, des textes d'époque seront présentés. Ils sont conservés aux Archives Départementales de l'Isère, et des transcriptions littérales sont proposées en annexe.

***L'intégralité des textes est à retrouver dans le premier tome : « la route entre 1608 et 1818 »***

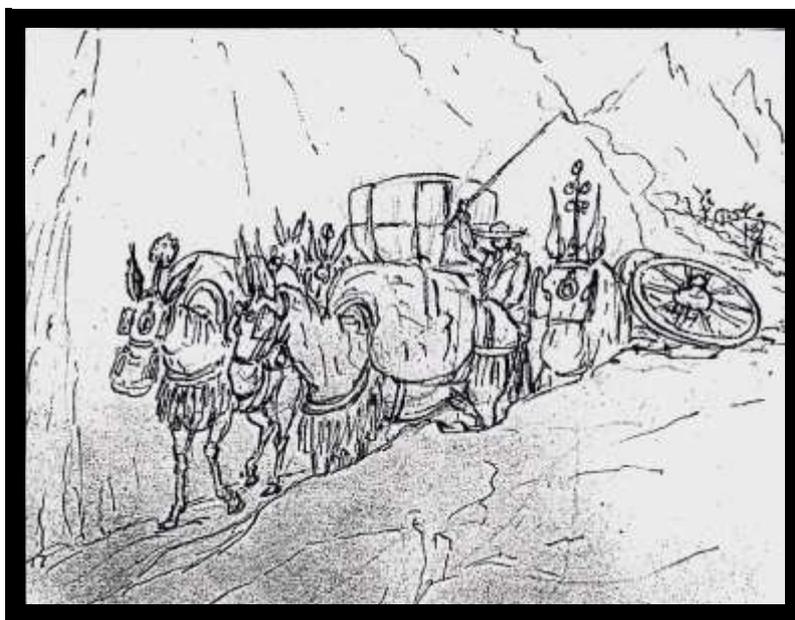
## La 75 : statut de la route selon les régimes politiques

La route, avant d'être « départementale », a été « nationale », « impériale » et « royale », et dans des temps plus anciens, son trajet empruntait sans doute plutôt un chemin muletier pour franchir le col de la Croix-Haute, chemin que l'on devine sur une carte de 1619 attribuée à Jean de BEINS.



Voyager était sans doute toute une aventure à cette époque.

Et pour les tronçons les plus délicats (traversées de torrents ou escarpements du chemin) les équipages étaient démontés et les voyageurs marchaient à pied. Nous ne disposons d'aucune photographie de telles péripéties, aussi le recours au dessin s'impose, avec toute l'incertitude de rigueur.



*Équipage démonté pour franchir les cols à dos de mulets, remonté plus loin quand le chemin est carrossable - vue d'artiste, non contractuelle – les délais de route ne sont pas garantis et les horaires fluctuants.*

## Construction et évolution

Cette route a toujours fait l'objet de travaux et de déviations, compte-tenu de la forte instabilité des terrains, mais c'est après le grand glissement de terrain en 1952 que le tracé a pris sa physionomie actuelle. Depuis lors, les travaux successifs ont eu pour but de faciliter le trafic et d'autres aménagements sont prévus pour améliorer encore la circulation et la sécurité.

C'est au 19<sup>e</sup> siècle que la Route royale N° 1 devient Route royale N° 75.

Les anciennes cartes du royaume, établies par la famille Cassini au 18<sup>e</sup> siècle, présentent une route qui s'arrête à Monestier-de-Clermont, puis à Clelles.

La voie a sûrement cependant été pratiquée plus au sud car demeurent des vestiges des anciens tracés pour franchir les torrents, notamment de vieux ponts attribués aux constructeurs de Lesdiguières bien avant la « route royale ».

On peut supposer aussi que le passage par le Col de la Croix-Haute a dû supplanter, pour rejoindre Die, l'antique voie romaine qui traversait le Vercors entre Gresse et Romeyer.

Carte CASSINI



### Préparation du chantier

Nombreux sont les écrits préparatoires à la réalisation des travaux de construction de la route, tous consultables aux Archives Départementales de l'Isère.

Dès le milieu du 18<sup>e</sup> siècle, l'assemblée du Village de Monestier-de-Clermont évoque « le rétablissement du chemin qui mène à la Croix-Haute ».

Et en 1803, le sujet est vraiment d'actualité : un long mémoire présente ce projet de route, avec force détails :

*« Mémoire sur la route de Paris à Antibes, et de Genève à Marseille, par Grenoble, le Monestier-de-Clermont et la Croix-Haute. 14 Floréal an XI (4 mai 1803). »  
[Cote 1J1499 aux Archives Départementales de l'Isère]*

Les rapports des ingénieurs vont se succéder, d'abord pour développer les arguments stratégiques et économiques en faveur d'une nouvelle route, ensuite pour régler tous les points techniques de sa mise en œuvre, chiffres à l'appui pour les coûts engendrés.

Cette voie vers la Provence par le Col de la Croix-Haute concurrence évidemment la route qui passe par la Matheysine, le Beaumont et le Champsaur pour rejoindre Gap, itinéraire plus ancien (c'est la route vers l'Italie) plus long et plus soumis aux aléas climatiques.

Cet aspect « économique » est largement abordé dans les différents rapports produits par les ingénieurs des Ponts et Chaussées en 1815 et 1816. On y relève aussi les réticences des autorités des Hautes-Alpes qui craignent que la route 85 ne soit délaissée au profit de la 75.

*[NB : la même concurrence sur des tracés possibles présidera aux projets de l'autoroute A51 ... projet abandonné en cours de réalisation. La route 75 prend le relais au col du Fau]*

La liaison entre Monestier-de-Clermont et le col de la Croix-Haute est officiellement née en 1828 ... après une longue période de gestation. Tous ces documents, lettres, rapports, mémoires, ont porté leurs fruits : le Roi de France, Charles X promulgue le 11 juin 1828 une Ordonnance classant la route n°1 de Grenoble à Marseille comme une nouvelle Route Royale 75 de Grenoble à Sisteron, en continuité de la Route Royale 75 de Chalon-sur-Saône à Grenoble.

D'autres documents évoquent certains points particuliers, telle des lettres au préfet de l'Isère en 1830 au sujet de la construction des ponts de Darne, Casseyre et St Maurice d'une part (lettre n° 1056) et de neuf autres ponts plus modestes (lettre n° 1309) ... ou des lettres de 1840 au sujet des aménagements demandés par "l'Administration des voitures à 6 roues" ...

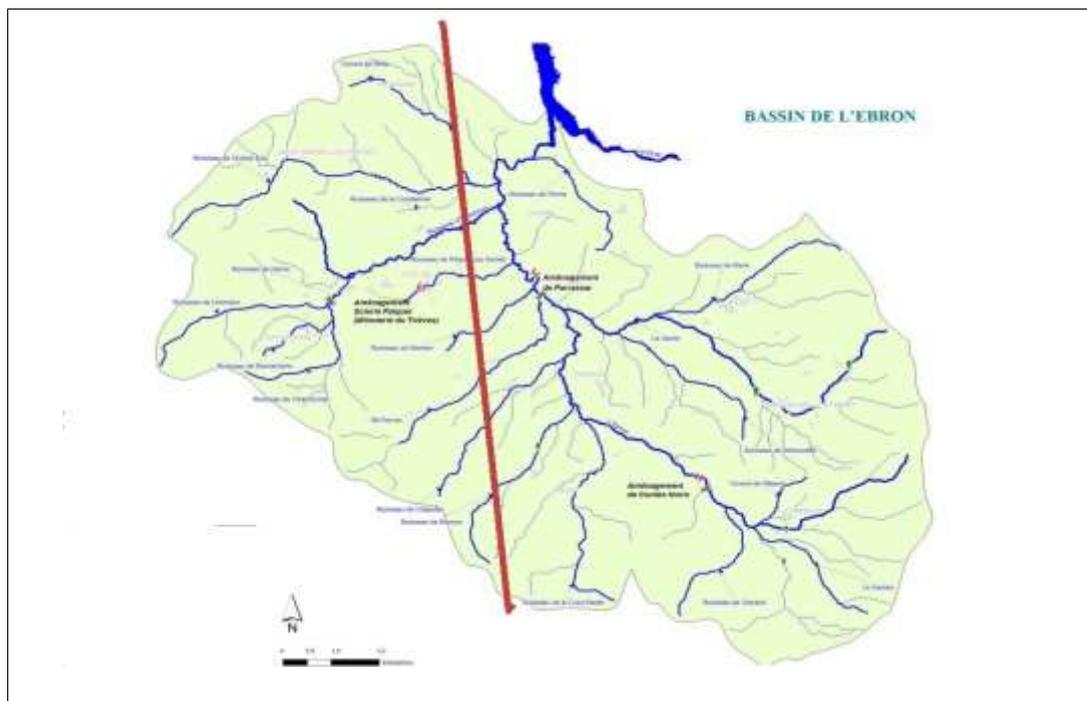
*[ NB :Tous ces documents sont visibles sur le site de Culture et Montagne sur cette page :  
<https://www.culture-et-montagne-trieves.org/histoire-de-la-route> ]*

Les Archives  
Départementales de  
l'Isère conservent tous  
les documents produits  
au fil des années de  
conception et de  
construction de la  
route : lettres, rapports  
d'ingénieurs, plans  
divers et dessins  
techniques, répertoriés  
dans la série 13 S (ci-  
contre petit extrait de  
l'inventaire)

13 S 1/3	Construction de neuf ponts entre les torrents de l'Orbanne et de Saint-Maurice, rapports, plans, dessins : pont de Charenne, ponceau des Mol-lards, ponceau de Teissonnière, ponceau de Merdery, ponceau de Longe-fond, ponceau des Blanes, ponceau de Toumaron, pont des Chambons, ponceau du Pin (1830-1832). Travaux divers : mur de soutènement, réparations d'avaries (plans, rapports) (1840-1851). 1830-1851
13 S 1/4	Construction de la route entre l'extrémité de la rigole pavée du pont de Darne et le ruisseau de Pesamin : rapports, plans, profils métrés. 1832
13 S 1/5	Achèvement de la route entre le pont de Saint-Michel et le pont de Darne : rapports, plans, profils (1838) ; construction de la route entre le bourg de Vif et la charbonnière de la plaine de F0avernoles : rapports, plans, profils (1835-1838). 1835-1838
13 S 1/6	Elargissement et construction de la route entre le bourg de Monestier-de-Clermont et le pont de Saint-Michel : plans, rapports, bordereau de prix. 1837-1840

## Des ponts sur les torrents

Bien avant la réalisation de *la Route Royale 75* dont il est question ci-dessus, la *petite route de Grenoble en Provence*, devait franchir entre Monestier-de-Clermont et Clelles, deux obstacles importants, le ruisseau de Grosse Eau qui passe près de St Michel-les-Portes et le torrent Orbanne venant de Chichilianne et rejoignant l'Ebron, sans parler des nombreux petits ruisseaux alimentant le Drac et l'Ebron.

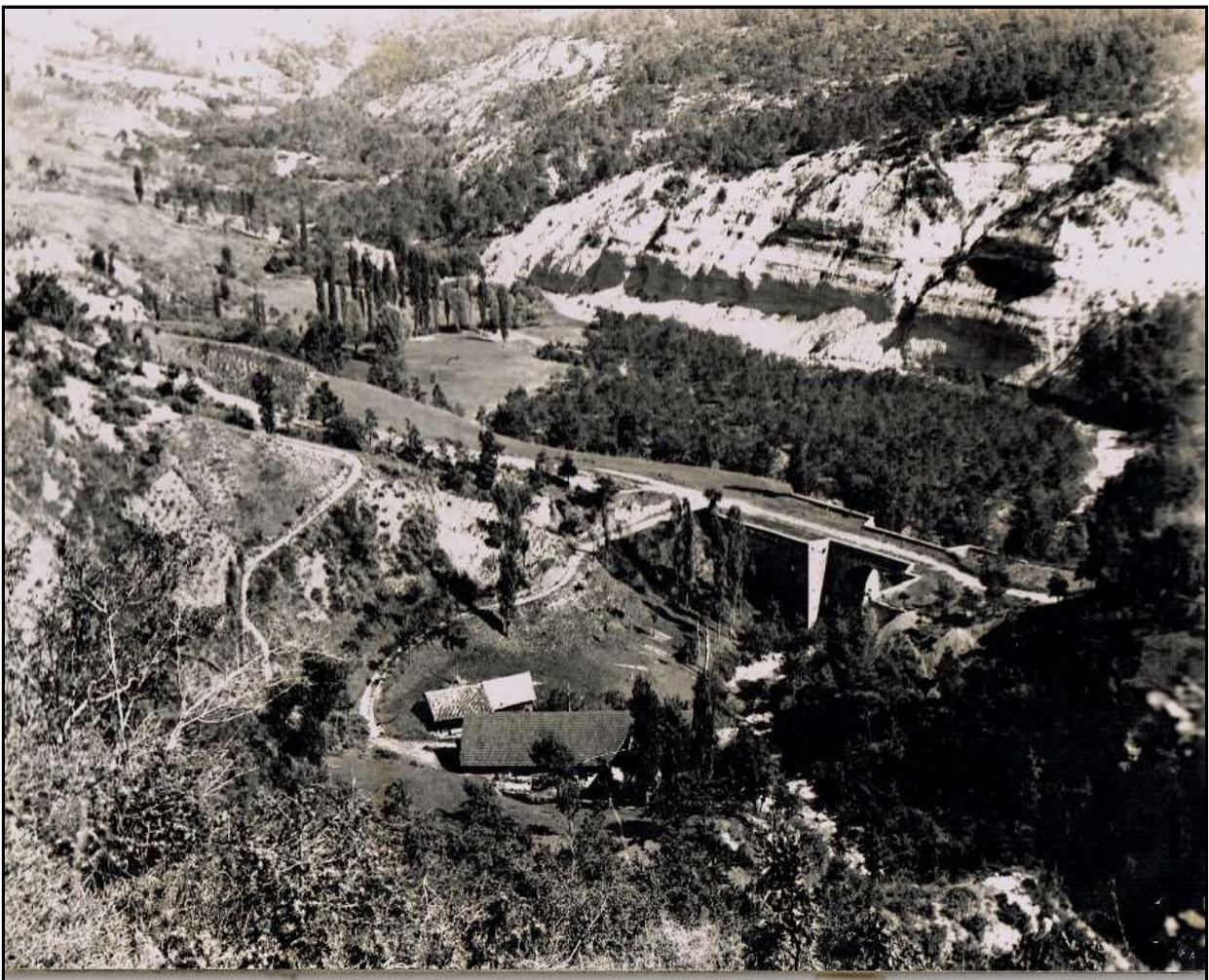


Le réseau hydrologique et les ruisseaux et torrents traversés

Deux ponts de pierre ont été construits pour que la route soit carrossable :

- **le pont de Chardon** sur l'Orbanne entre Saint-Martin-de-Clelles et Clelles, attribué à Lesdiguières, régulièrement entretenu et reconstruit après son éboulement en 1781. La route traversait St Martin et Clelles, puis cette portion a été abandonnée à la construction de la route royale 75 qui franchit maintenant l'Orbanne plus en amont à Darne. On relève la date de 1836 sur une pierre du muret du vieux pont de Darne situé juste au pied du viaduc de la voie ferrée.

Ce pont monumental, au regard des chemins de terre de part et d'autre, s'est effondré d'un coup au cours de l'hiver 2002.



*Au premier plan, le moulin Chardon (qui a donné son nom au pont)  
tirage d'après une plaque en verre (collection Aimé Ville)*



Chaque ruisseau descendant des hauteurs et coupant le trajet de la route a bénéficié de son « petit ouvrage d'art » maçonné. Ces « ponteaux » (ou « ponceaux » dans les archives) existent toujours mais sont maintenant invisibles, tous situés sur des délaissés de la route quand le tracé a été rectifié pour couper les virages.

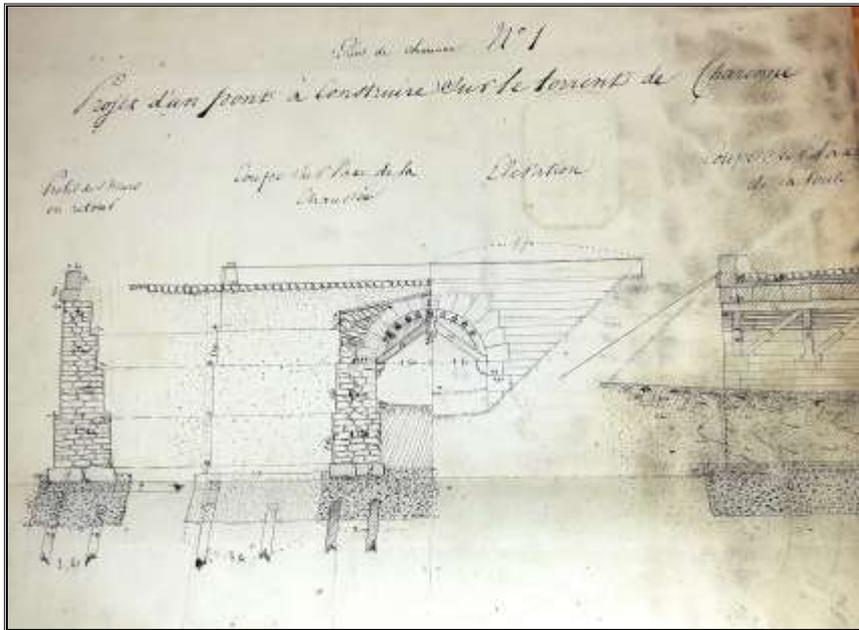


Détail d'une affiche pour l'adjudication d'un pont sur un ruisseau (juin 1841)

Ouvrage	Lieu	Ruisseau
Pont de Charenne	La Gare de Clelles	Ravin des Charennes
Ponceau des Mollards	Gendarmerie	Ravin de l'Hôpital ou Burlet
Ponceau de Teissonière	Montagne	<i>Pas nommé</i>
Ponceau de Merdery	Sous viaduc	Ruisseau du Merdery
Ponceau de Longefond	Verdure	Ruisseau du Merdari
Ponceau des Blancs	En dessous du Chamois d'Or	Ruisseau de Chabulière
Ponceau de Tournaron	Le Monestier du Percy	Ruisseau de Tournarou
Pont des Chambons		Ruisseau de Chapotet
Ponceau du Pin	Le Rif du Pin	Ruisseau du Rif du Pin

La route en rouge, la voie ferrée en noir

Chaque ouvrage décrit est accompagné de plans et dessins, et s'adapte à la configuration du terrain et à l'importance du ruisseau.



*Ici le pont sur le torrent de Charenne, sur l'ancien tracé de la RN75, entre la gare de Clelles et la D1075*



*Les huit autres ponceaux décrits dans les documents de l'ingénieur, dans l'ordre du tableau ci-dessus.*

A titre d'exemple, voici un extrait d'un rapport sur le sujet qui montre tout le sérieux de chaque opération.

**Département de l'Isère**  
**Route royale de 3<sup>ième</sup> classe n°75 de Chalon-sur-Saône à Sisteron**  
**par Bourg, Grenoble et la Croix-Haute.**

**Rapport sur les dispositions proposées pour la construction de neuf ponts ou ponteaux en maçonnerie et en plein cintre entre le torrent de l'Orbanne et celui de St Maurice et pour la confection ou l'achèvement de la route aux abords des dits ouvrages.**

**Emplacements**

Les emplacements des ponts et ponceaux ont été déterminés par tâtonnement au moyen de plans nivelés dont copie est jointe au projet et sur lesquels on avait rapporté la direction générale du ruisseau et celle de la route aux abords du vallon ou du ravin à traverser.

On s'efforçait de satisfaire à la fois aux conditions suivantes :

1° redresser le lit du torrent, afin de faciliter l'évacuation des eaux, des pierres qu'elles roulent et des bois qu'elles entraînent.

2° raccorder l'axe du pont avec ceux de la route aux abords, par des arcs de cercle de 25m,00 au moins de rayon, et des pentes de 0m,03 au plus par mètre. Au ponteau de Merdery on a été forcé par le relief du terrain à réduire à 20m le rayon des courbes de raccordement mais on a compensé par la douceur des pentes, la raideur de la courbe et la petitesse de la partie droite sur le pont, partie destinée à faciliter le changement de direction dans la ligne de tirage.

3° établir l'ouvrage au point où le solide devait se rencontrer à la moindre profondeur, en un mot chercher le minimum de dépense dans les terrassements et les maçonneries.

4° ne point intercepter la route actuelle pendant la construction, de manière à éviter les frais, les lenteurs et les autres inconvénients d'un chemin et d'un pont provisoire.

Le choix fait, on a tracé les axes et leurs raccordements et fixé les hauteurs et les pentes par des cotes rapportées au plan de comparaison du plan nivelé, lequel passe par la courbe zéro. C'est en contrebas du plan zéro que sont comptées toutes les cotes de hauteur rouges et noires. Des dessins à l'échelle de cinq millimètres pour mètre.

**Système de construction**

On a préféré au système de travées en bois celui de voûtes en maçonnerie parce que les bois presque entièrement enveloppés de terre ou de matières humides eussent très peu duré. D'ailleurs leur emploi n'eut apporté aucune économie même momentanée dans les travaux puisqu'au moyen des voûtes, les murs culées se contrebattant réciproquement se soutiendront avec les épaisseurs indiquées par les *tables de La Bire* qui eussent été insuffisantes contre la poussée des terres. Cette dernière considération a contribué à faire préférer les voûtes aux pierres de taille employées comme dalles de recouvrement lorsque la petitesse de l'ouverture permettait l'emploi de ce moyen. La largeur de cette ouverture était en général déterminée par la condition de ne pas occasionner à l'amont du ponteau un trop grand remous, à l'aval une trop grande chute à l'époque des crues extraordinaires, et éviter ainsi la destruction des berges en terre du canal. La chaussée de la route, comme il l'a été dit plus haut, se trouvait généralement beaucoup trop élevée pour reposer immédiatement sur la route si on eut donné aux *pièds-droits* que la hauteur correspondant au maximum de section. Il fallait donc élever les *pièds-*

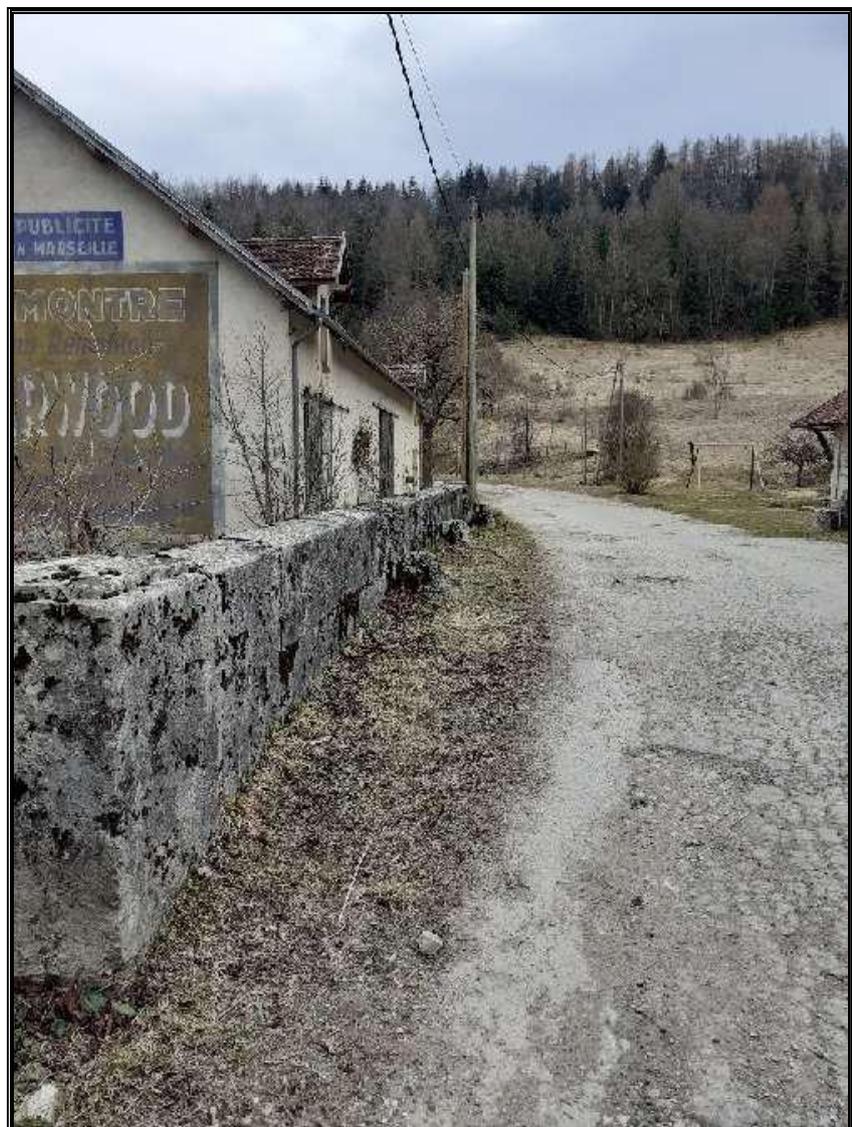
droits ou interposer entre la chaussée et la route un épaisseur suffisante de remblais, ce qui conduisait à prolonger le ponceau, de manière que la chaussée eut huit mètres de largeur et le talus de remblais un et demi de base pour un de hauteur. Cette dernière disposition moins élégante et qui rend l'encombrement plus facile et le désencombrement plus difficile a été préférée comme beaucoup plus économique.

.../...

### Détails de la construction

Dans tous les ouvrages, les maçonneries ont été établies immédiatement par encastrement sur le terrain solide, excepté au ponceau de Charenne où les sondes n'ont assuré jusqu'à une profondeur considérable qu'un terrain graveleux très peu consistant, formé par les dépôts du terrain.

.../...



Le pont de Casseyre (commune du Percy) utilisé avant la rectification de la route qui évite maintenant le hameau.



## Les ouvrages d'art le long de la route

### Ponts, viaducs, gros travaux

1 – Monestier-de-Clermont – viaduc de l'autoroute

2 -Ancien tracé déviation 1952 – Pont de Brion

#### St Michel-les-Portes

3 - Ancien tracé route 75 – Pont provisoire Bailey 1952

4 - Ancienne route royale – Pont de St Michel

5 - Pont SNCF – déviation 1952-1956

6 - Passage pour le torrent sous le remblai

#### St Martin-de-Clelles

7 - Ancienne route royale – Pont de Chardon

8 - Viaduc de Darne et ancien pont de Darne

#### Clelles

9 - Clelles - Déviation 1974 – remblai

#### Le Percy

10 - La trouée aux Blancs et le pont  
Le remblai à Casseyre

#### Lalley

11 - Pont SNCF

#### Les Lussettes

12 - Viaduc SNCF

*A noter : ne figurent pas sur ce plan beaucoup de petits ponts et de rectifications de tracés*

## Des déviations et des gros travaux

### Des glissements de terrain

Une particularité du Trièves est l'instabilité de certains secteurs, liée à la nature des sols. Conséquence de la présence des lacs glaciaires, des couches de sédiments se sont accumulées en strates et les argiles litées glissent inexorablement. L'érosion due aux torrents dans certaines roches friables est le second phénomène à relever. La géologie a souvent le dernier mot.

### De 1952 à 1956, grande déviation à St Michel-les-Portes

Belle illustration en mars 1952 : la route nationale 75 s'effondre en partie en-dessous du hameau de Saint-Michel, dans une partie escarpée au-dessus du torrent Grosse Eau.

### L'effondrement de la route nationale 75

Le 3 mars 1952, un éboulement important emporte la route entre Saint-Michel et Saint-Martin-de-Clelles (précisément sous le village de St-Michel, et tout près du moulin de Saint-Michel). Situation problématique car c'est la voie de liaison entre Grenoble et Sisteron.



*Éboulement de mars 1952*



*La route est bien coupée !*

Il s'agit de trouver une solution pour rétablir le trafic et on fait appel à l'armée (4<sup>e</sup> régiment du génie de Grenoble) qui va installer un pont provisoire *BAILEY double-triple* déployé d'un seul tenant (63 mètres).



*Le pont provisoire Bailey de l'armée*

*[Photographies DL communiquées par Bernard TIXIER, des Amis de la Vallée de la Gresse]*



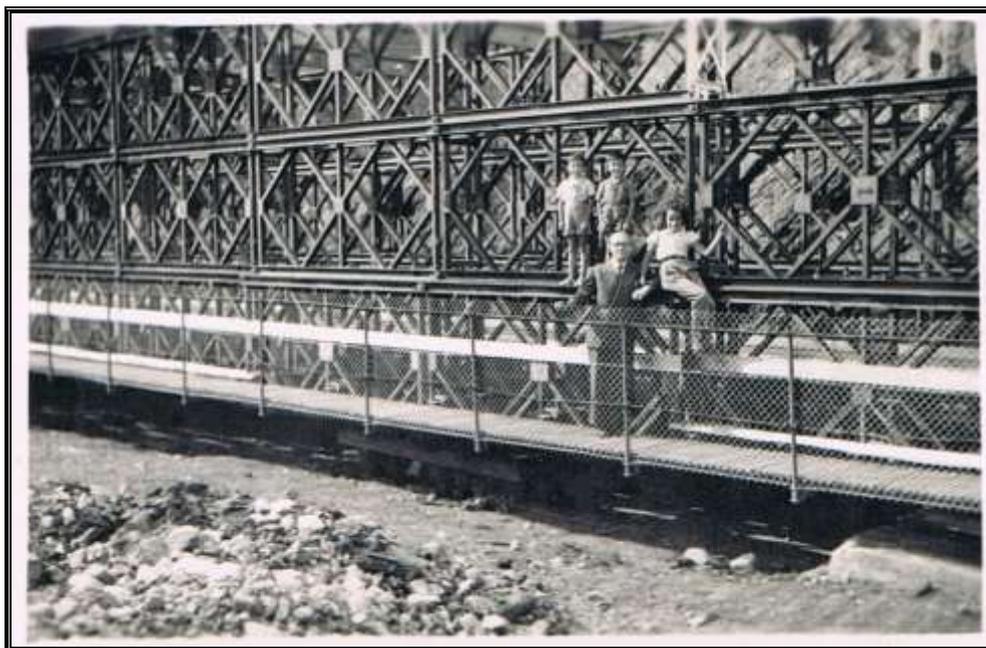
*Passage de l'autocar NICE-PARIS*

La circulation est rétablie pour quelques mois jusqu'en décembre 1952 mais de nouveaux mouvements de terrain conduisent à démonter le pont. La brèche atteint 80 mètres.

Plutôt que de se lancer dans des travaux gigantesques pour rétablir cette portion de route, il est décidé de dévier la RN 75 par un nouveau tracé entre Monestier-de-Clermont et Clelles, via Saint-Michel-les-Portes.

Les travaux vont durer plus de trois ans et la route que nous connaissons aujourd'hui est ouverte le 14 juillet 1956.

Ce pont provisoire spectaculaire attire les visiteurs, tels ces Monétérons venus prendre la pause (le petit garçon à gauche est Lionel Riondet, 6 ans à l'époque)



*Photographie collection Lionel Riondet*

## Changement de cap

L'ancien tracé en rouge (est)

1 - Gerbaud – ancienne gare SNCF

2 – hameau de St-Michel

3 – le lieu de l'effondrement

4 – le pont de St-Michel (moulin)

5 – le village de St-Martin-de-Clelles

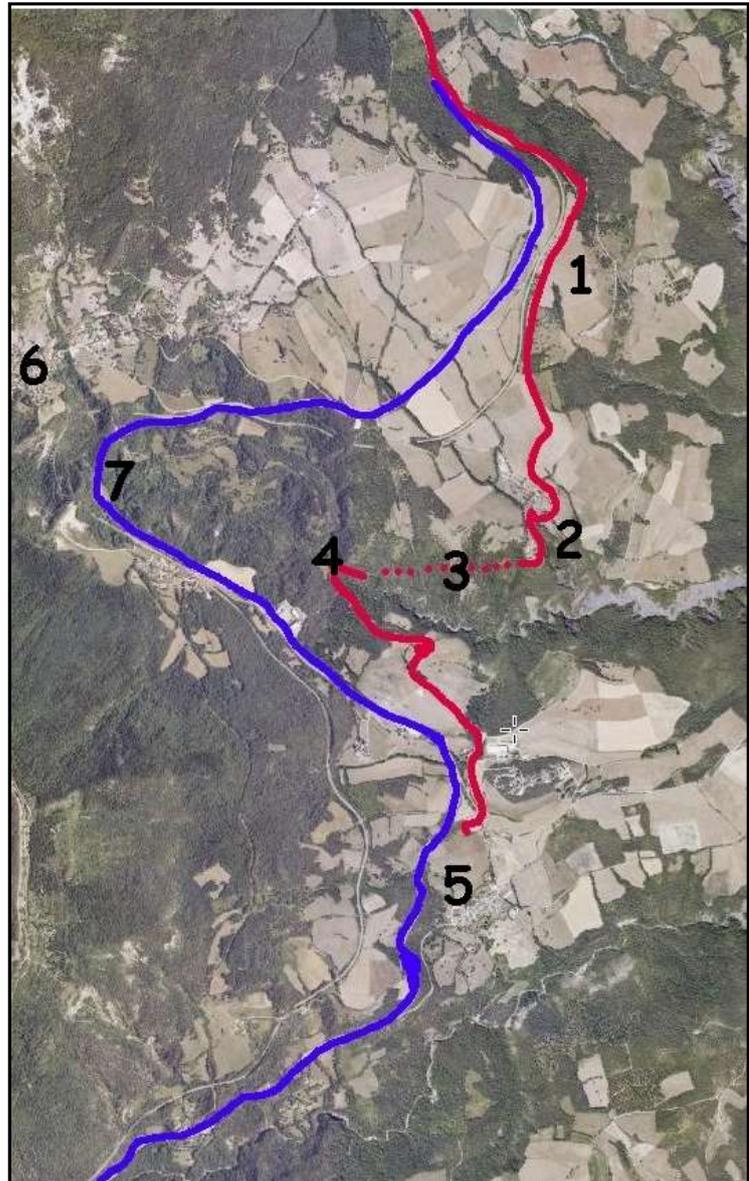
Le nouveau tracé en bleu (ouest)

6 – le village de St-Michel-les-Portes

7 – le viaduc SNCF et l'immense remblai sur le torrent

Ce nouveau tracé se rapproche de celui de la ligne de chemin de fer, pour laquelle les ingénieurs avaient sans doute fait les études de terrain nécessaires pour ce gros chantier.

Moins de virages, moins de déclivité, et un sol plus stable.



Cet événement géologique a largement perturbé le trafic routier et la vie des Trièvois, mais a cependant eu des conséquences heureuses pour d'autres.

Par chance, le pont de Brion sur l'Ebron, en très mauvais état, venait d'être refait en 1951 ... sinon, la liaison nord-sud dans le Trièves aurait été très compromise.

La déviation en service de décembre 1952 à juillet 1956, par Roissard et Lavars, a permis le développement d'un modeste restaurant devenu au fil du temps une bonne adresse : « Les Marronniers » !

## Témoignage de Mme Georgette Dessertaine

# LES MARRONNIERS

### *L'histoire de notre restaurant hôtel de Roissard.*

Mes parents étaient fermiers à Roissard, comme mes grands-parents. Pourtant depuis l'âge d'une dizaine d'années, je rêvais souvent de tenir un restaurant. Je pense que l'idée m'en était venue en écoutant les récits du fils d'une cousine de ma grand-mère qui avait un établissement sur Grenoble. Il voyait bien que ses histoires me passionnaient et du coup, il prenait plaisir à m'expliquer comment il s'organisait, je crois que grâce à lui j'ai beaucoup appris. Par la suite il a ouvert d'autres restaurants comme à Villard-de-Lans ou en Savoie.

Mes parents tenaient à ce que je puisse faire des études. Cependant il n'y avait pas à l'époque de formation hôtelière accessible pour les filles dans notre canton. Aussi à l'âge de 12 ans, après mes années de primaire, j'ai passé le concours pour entrer à *l'école nationale professionnelle (ENP)* de filles qui se trouvait à Vizille (les garçons allaient eux à Voiron).

J'étais donc prête pour effectuer ma rentrée en septembre. Mais c'était en 1939, en début de guerre. L'établissement de Vizille a été réquisitionné pour recevoir l'armée. Les nouvelles élèves entrantes n'ont pas fait leur rentrée, et les jeunes filles des classes supérieures ont été dispersées dans d'autres établissements. Mes parents ont donc décidé de m'envoyer d'abord à La Mure puis en janvier, j'ai rejoint le collège municipal, place Saint-Bruno à Grenoble.

Lorsque les Allemands ont occupé le secteur et qu'il y eut des bombardements, on n'acceptait plus qu'un nombre maximum d'élèves par établissement afin de pouvoir les mettre à l'abri. C'est donc cette année là que j'ai arrêté l'école et que je suis retournée sur Roissard.

Quand je me suis mariée en 1945, mon mari Jean et moi, nous avons repris la ferme et nous avons travaillé avec mes parents. La maison était grande, bien située au bord de la route, nous avons imaginé comment nous pourrions l'aménager pour en faire une pension restaurant. Mon mari partageait mes projets de commerce, mais nous hésitions à nous lancer.

**C'est l'année 1951 qui a tout déclenché.** Nous avons appris que le Pont de Brion allait être reconstruit au printemps et que des ouvriers allaient venir s'installer le temps des travaux. Pouvoir leur proposer le gîte et le couvert était une occasion unique ! Nous avons mis les bouchées doubles, aussi bien pour effectuer les travaux indispensables au démarrage de notre commerce que pour obtenir les autorisations nécessaires comme la licence III dans un premier temps puis nous avons pu racheter la licence IV à une personne qui cessait son activité.



*Ancien pont au XIXème*



*Pont suspendu avant la reconstruction*



*Pont de Brion en 2014*

Nous avons donc ouvert en avril 1951 et dès le début, cinq ouvriers sont venus loger et manger chez nous. Le chantier s'est terminé le 31 août et les ouvriers sont repartis, certains avec regret de quitter la région. Nous avons commencé à être un peu connus dans notre secteur.

Quelques temps plus tard eut lieu un important glissement de terrain en dessous de Saint-Michel-les-Portes, la nationale 75 a été coupée sur plusieurs kilomètres. Un pont provisoire a été installé par l'armée pendant quelques mois, puis démonté car le terrain était instable.

Tout le trafic a été dévié par le nouveau pont de Brion. Pour rejoindre Monestier puis Grenoble, les automobiles, les cars (Grindler), les camions (Saint Auban) passaient devant chez nous. Ça a été une opportunité qui nous a permis de bien démarrer. La route nationale n'a été rétablie qu'en 1956.

Notre hôtel restaurant s'est organisé, je m'occupais seule de la cuisine et j'aimais bien ce travail. Jean, lui, faisait les courses d'approvisionnement, le service, il disposait les tables et il s'occupait aussi des vins, domaine dans lequel je connaissais peu de choses.

Deux fois par semaine, Jean faisait les courses à Grenoble, il partait vers 3 heures du matin : il prenait la boucherie en gros rue Colbert, les pintades Place aux Herbes.



Pour le café, il allait chez Frédéric, Grand Rue (en face de chez Arthaud) etc... Aujourd'hui ces commerces n'existent plus (sauf Frédéric bien sûr !)

Au début, la lessive du linge de maison se faisait à la main. Une jeune fille venait aider et nous frottions draps, nappes et serviettes dans un bassin séparé en deux bacs.

Nous nous sommes fait une clientèle qui revenait régulièrement, plusieurs sont devenus nos amis. Je pense qu'au début, l'organisation d'un banquet pour des personnalités grenobloises a contribué à notre réputation : ils avaient demandé des plats assez raffinés dont certains encore inhabituels dans notre région (comme une omelette norvégienne en dessert). Ils avaient apprécié la cuisine comme le service. Ils nous ont donc recommandés auprès de leur entourage. Nous avons aussi toujours gardé une clientèle locale.

L'équipe de tournage du film « Buffet froid », tournait sur le secteur. Ils venaient manger et prendre le casse croûte au restaurant. Ils étaient logés au Chalet à Gresse-en-Vercors.

*Bernard Blier, devant le restaurant, 1979.*



Après 36 ans de travail, nous avons arrêté avec regret : ce métier, dur physiquement, nous l'avons beaucoup aimé. Nous avons alors mis en gérance notre fond.

Dès la fin des travaux de la déviation, et avant même que la route ne soit en service, les cartes postales illustrent ce nouveau tracé qui met en valeur le village de Saint-Michel-les-Portes niché à flanc de montagne.



*Avant*



*Après*

## Autres travaux au fil de la route

### En 1966, nombreuses rectifications de tracés pour couper des virages

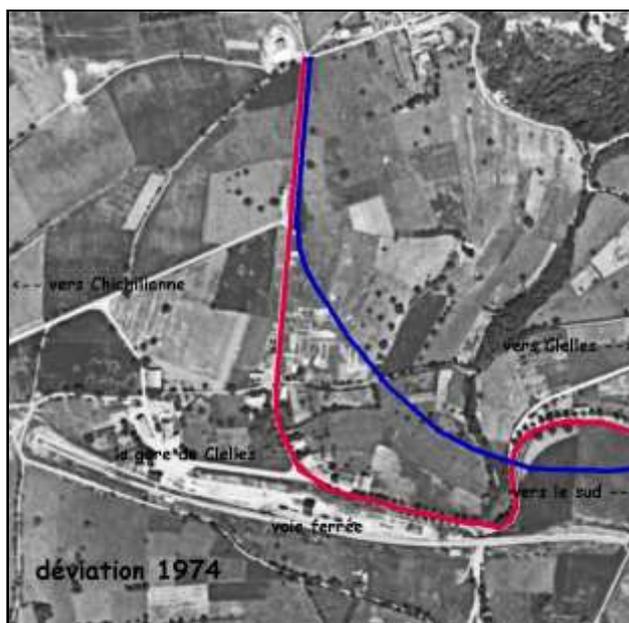
entre St Michel-les-Portes et la gare de Clelles (notamment au pont de Darne), entre Fourches et Verdure, entre Verdure et Les Blancs, entre Les Blancs et Beylier ... il s'agit alors de rendre la route moins sinueuse ... l'ancien tracé est encore visible par endroits.

### En 1974, travaux de déviation à Clelles pour couper les virages entre la gare et le hameau de Fourches.

En rouge l'ancien tracé sinueux, en bleu le nouveau plus direct.

Un gros remblai et une tranchée permettent de rectifier les virages.

Le chemin entre la gare et le village, ancienne liaison entre Chichilienne et Clelles avant la RD7, est coupé par ce tracé, mais il serait rétabli dans les projets d'aménagement, avec un passage inférieur pour les piétons, cyclistes, cavaliers.

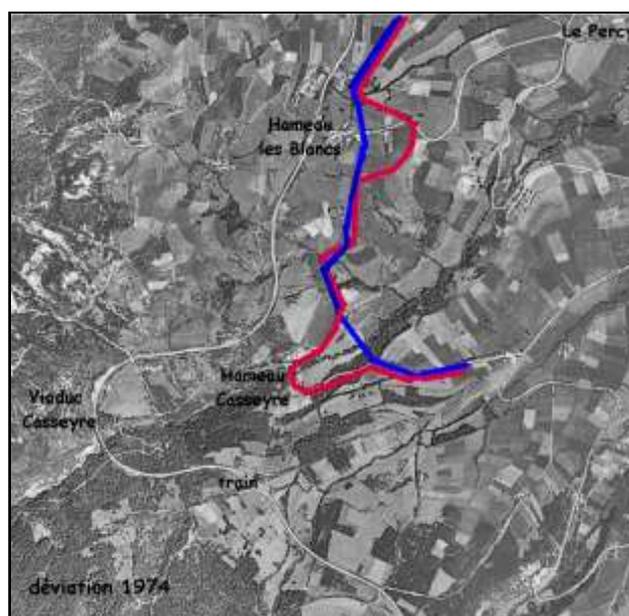


### En 1974, travaux pour la tranchée du Percy pour dévier le hameau des Blancs et celui de Casseyre

En rouge l'ancien tracé, en bleu le nouveau plus direct.

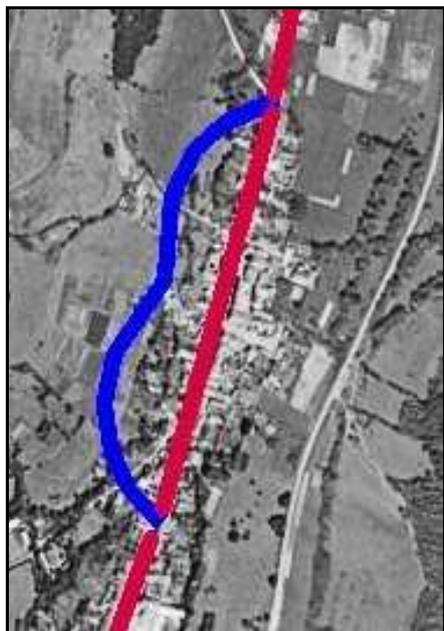
Un pont enjambe la route et permet de faire la liaison entre Les Blancs et le Percy.

La route ne passe plus devant le restaurant « Hôtel du Trièves » qui va périlcliter (*voir plus bas*).



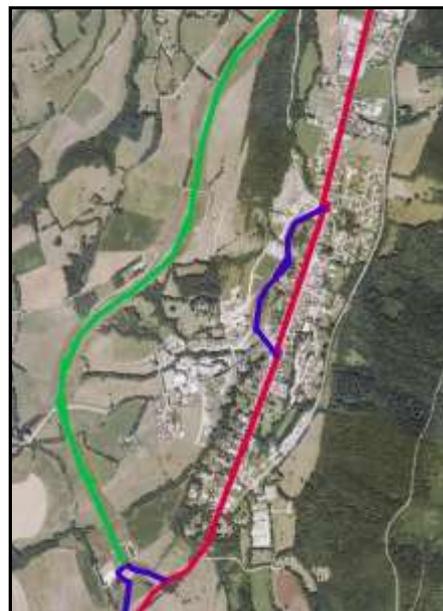
### En 1974, renforcement de la montée du col de la Croix-Haute, côté Isère

## En 2005, à Monestier-de-Clermont



Gros travaux pour dévier la Grand Rue, goulot d'étranglement rendant la circulation difficile et la vie des riverains impossible !

En rouge l'ancien tracé traversant le bourg, en bleu le nouveau, en vert l'autoroute A51.



Pour cette déviation à Monestier-de-Clermont, la partie gauche de la maison Senes (qui abritait le bureau de poste) est détruite et un pont enjambe la rue qui conduit aux quartiers ouest.



En 1928, M. **Eugène Senes**, architecte en chef de la ville de Marseille (on lui doit l'escalier monumental de la gare Saint-Charles à Marseille) est un fidèle estivant. Il fait construire cette belle villa de style néo-classique. Un agrandissement latéral abritera plus tard le bureau de poste.

On peut encore remarquer, au-dessus de la porte d'entrée, le délicat portrait en relief de l'épouse du propriétaire.

## Quelques photos du chantier du contournement en 2003



Une campagne de fouilles archéologiques a lieu de mars à mai 2004 pour compléter les informations livrées par les vestiges romains mis au jour au cours du diagnostic archéologique mené avant le démarrage des travaux : des empièvements et une partie d'habitation avec un sol aménagé, des murs et du mobilier domestique.



source J-C MICHEL

### **Déclassement de la route nationale**

En 2005, la route nationale 75 est déclassée et devient la route départementale 1075.

La RD 1075 est un axe accidentogène supportant un trafic moyen de plusieurs milliers de véhicules par jour avec des pointes saisonnières atteignant 15 000 véhicules par jour (chiffres à actualiser sans doute et à moduler selon les saisons). De 2009 à 2021, 273 accidents ont été recensés ayant provoqué la mort de 7 personnes et plus de 50 blessés graves. Depuis ce déclassement, aucun aménagement n'avait été apporté.



**RD1075 – AMENAGEMENT DE LA SECTION COL DU FAU - COL  
DE LA CROIX HAUTE**

Le Département de l'Isère a lancé un plan d'aménagements de sécurité sur la portion comprise entre le Col du Fau (fin de l'autoroute A51) et le Col de la Croix-Haute (limite avec la Drôme).

Une enquête publique en janvier 2022 a présenté les chantiers en prévision sur quelques années ... quelques uns sont réalisés et d'autres en cours de réalisation.

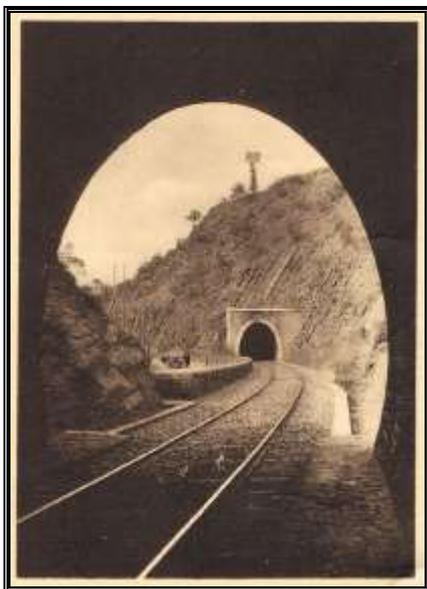
## Les parallèles se croisent parfois ...

Le tracé de la route entre Grenoble et Sisteron obéit, comme beaucoup de routes de montagne, aux impératifs de la géographie locale : passage des cols, suivi des rivières, traversée des villages existants, franchissement des torrents, recherche de la meilleure pente ...

La route royale a été confrontée à tous ces défis et présente sur son parcours de beaux ouvrages dont beaucoup ne sont plus visibles du fait des rectifications successives du tracé.

D'autres infrastructures ont obéi aux mêmes contraintes et ont suivi plus ou moins le même tracé que la route.

### La voie ferrée Grenoble-Veynes



Construite à partir de 1860, elle a été ouverte au trafic en 1878 et suit à peu près le même tracé que la route nationale.

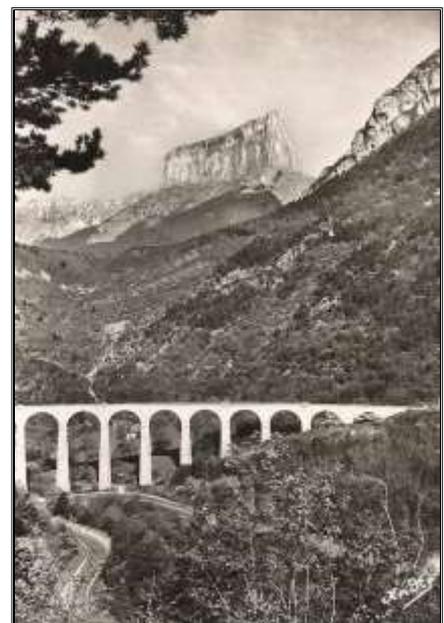
Pour garder la meilleure pente, elle alterne tunnels et viaducs, entre Vif et Lus-la-Croix-Haute.

Beaucoup de ces viaducs sont visibles de la route, tels ceux de Saint-Michel-les-Portes, des Riperts, de Darne, de l'Archat, des Lussettes dans la Drôme ...

La route 75 passait juste au pied du viaduc de Darne, sur un pont construit en 1836 ; le virage a été coupé et un autre pont construit en aval.



*L'ancien tracé de la RN75 au pied du viaduc de Darne*



La route croise la ligne à plusieurs endroits, soit avec passages à niveaux (PN 22 à St-Martin-de-la-Cluze, ou à Sinard et dans la descente du col de la Croix-Haute, côté Drôme (PN 29 dans la descente du col), soit avec passage supérieur (à Saint-Michel-les-Portes) ou passage inférieur (juste avant le col de la Croix-Haute et plus loin dans la Drôme à Saint-Julien).



*Passage à niveau n°22 à Saint-Martin-de-la-Cluze  
(photographie sans doute prise de l'hôtel restaurant Dupuis – voir plus bas)  
NB : les deux barrières sont fermées « à la main »*

## Hier et aujourd'hui

Entre Monestier-de-Clermont et les virages des Cadorats (Avignonet)

Sur l'ancienne carte postale, le chemin qui enjambe la voie ferrée avec ce petit pont caractéristique que l'on trouve à d'autres endroits pour passer au-delà de la voie, a été détruit avec l'élargissement de la route.



9 De Saint-Martin-de-la-Cluze au Monestier de Clermont. — Route Nationale et Voie ferrée. — LL. — 5211000

Les réfections de la chaussée ont aussi surélevé le niveau de la route comme on le voit avec ce petit ponceau sur la droite.



## Le pipeline TransAlpes : transport d'éthylène

Conduite souterraine entre le complexe chimique de Pont-de-Claix (Isère) et celui de Lavera (Bouches-du-Rhône).

Avant la construction de ce pipeline, l'éthylène était transporté par des camions citernes dont les anciens doivent se souvenir.



Sur la calandre : « ATTENTION – OXYDE D'ETHYLENE – Explosible et toxique »  
[photo du site [onatra-st-auban.net](http://onatra-st-auban.net)]

La construction du pipeline enterré a permis d'optimiser un transport onéreux et dangereux, et surtout de faire disparaître les trajets quasi quotidiens des camions citernes.

[voir plus bas l'accident entre train et citerne en 1987]

Le tracé entre Le-Pont-de-Claix et Lavera est d'environ 270 km (tuyaux de 8 pouces entre Pont-de-Claix et Château-Arnoux, puis 10 pouces entre Château-Arnoux et Lavera). Le tracé retenu obéit aux mêmes contraintes que ceux de la route et de la voie ferrée, avec quelques libertés pour réduire la distance.

Là où la route des années 1830 et la voie ferrée des années 1880 épousaient la meilleure pente (et le plus souvent l'horizontalité dans le Trièves), le pipeline « coupe les virages » et ne se soucie plus des dénivelés.

On s'en aperçoit par exemple entre Monestier-de-Clermont et Clelles où des tranchées dans les bois montent droit sur les collines.

Ailleurs, le tracé du pipeline coupe discrètement la route 75 comme vers St Michel-les-Portes.

La plupart du temps, le tracé du pipeline passe inaperçu mais on peut le deviner en repérant les panneaux et poteaux blancs posés régulièrement sur son tracé, et au moins à chaque intersection avec toutes les routes et tous les chemins.



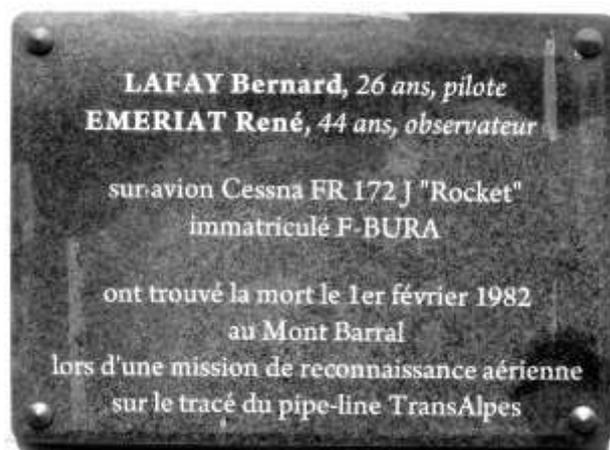
Des sous-stations de contrôle sont visibles, entre autres, au Fau, à Saint-Michel-les-Portes, à Clelles, tout près de la route et de la voie ferrée (ci-dessous).



Tous les travaux BTP sont évidemment réglementés dans une bande de terrain encadrant le tracé des canalisations et une surveillance régulière est assurée par un survol aérien du tracé.

C'est au cours d'une de ces missions de surveillance qu'a eu lieu un accident d'avion le 1<sup>er</sup> février 1982 près du Mont Barral, commune de St Maurice-en-Trièves.

L'avion a percuté le sol, dans la Combe du Chevrier et les deux membres de l'équipage sont décédés. Une plaque commémorative a été placée en 2015 sur la mairie de St Maurice-en-Trièves.



*[TransAlpes est un des 5 tronçons de ce réseau souterrain qui s'étend sur plus de 1000 km, de Lavéra (13) à Carling (57). Il est connecté à plusieurs plate-formes chimiques ou pétrochimiques et à différentes usines.]*

### **L'Autoroute A51**

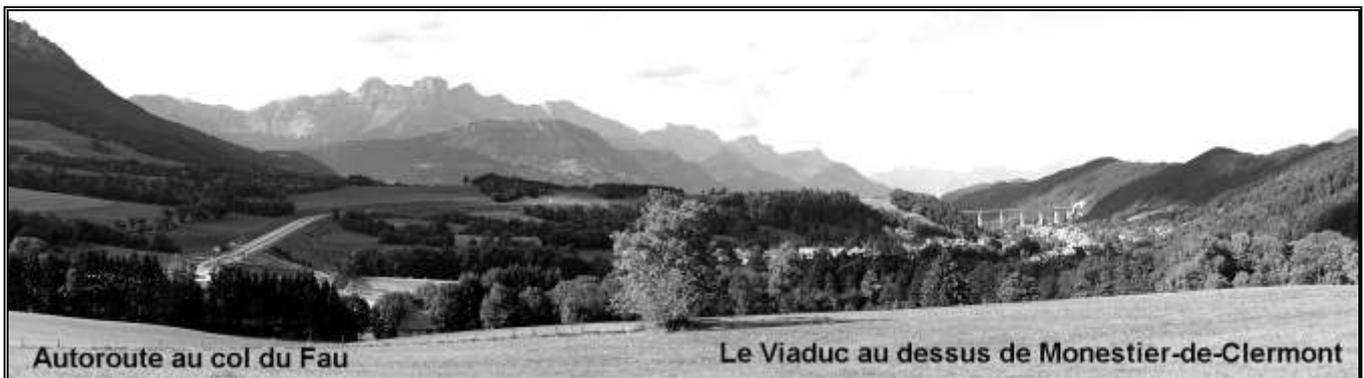
Infrastructure prévue pour faire la liaison entre Grenoble et Sisteron et compléter ainsi le réseau autoroutier régional.

Un tronçon a été ouvert, de Grenoble à Saint-Martin-de-la-Cluze dans un premier temps (en 1999), puis jusqu'à Monestier-de-Clermont ensuite ... plus ou moins parallèlement à la route nationale.

Deux options se sont fait concurrence pour rejoindre Sisteron :

- le passage par le col de La-Croix-Haute (tracé de la RN 75)
- le passage par les abords de Mens et le lac du Sautet, puis Gap (rejoignant ainsi le tracé de la RN 85, concurrente historique de la RN 75)

Les rivalités politiques et les contraintes techniques ont enterré le projet pour un temps indéterminé, au point que le Département de l'Isère porte ses efforts sur des aménagements importants de la RD 1075 jusqu'au col de La-Croix-Haute pour améliorer la sécurité sur cette route très fréquentée.



*Au col du Fau, l'A51 à gauche, le viaduc à droite*

Cette partie d'autoroute A 51 se termine au sud de Monestier-de-Clermont (on la retrouve entre Sisteron et Aix-en-Provence) et le transit des véhicules en a été allégé dans la traversée du village.

Les habitants se souviennent de la circulation intense dans la traversée du bourg et certaines façades de la Grand-Rue portent encore les blessures du croisement des camions.



La route 75 passe au-dessous de ce viaduc qui est une prouesse technique car les piles centrales reposent sur des terrains d'alluvions glaciaires (argiles litées du lac wurmien). L'ouvrage est sous surveillance constante par capteurs.



Travaux de grande hauteur



Tablier en cours de montage  
(photo JYLM - Septembre 2005)

La dalle béton est terminée en juin 2006



[sur les banderolles]

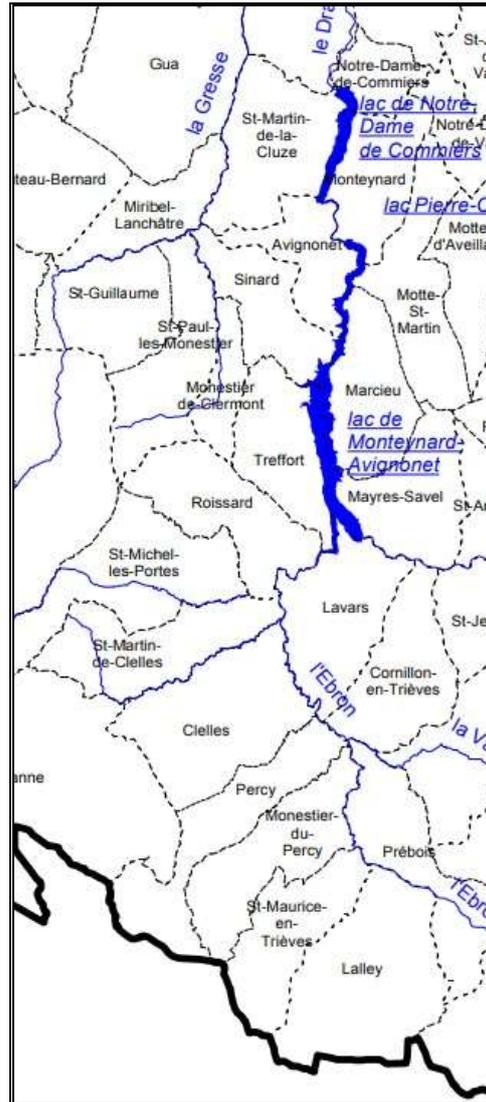
A 51 JAMAIS	A N
	5 O
	1 N

## **Chapitre 2**

# **Des étapes tout au long de la route**

La route 75, dans la partie qui nous concerne ici, traverse plusieurs communes : Saint-Martin-de-la-Cluze (appelée Cluze-et-Paquier auparavant), Avignonet (effleurée aux virages des Cadorats), Sinard, Monestier-de-Clermont, Roissard, Saint-Michel-les-Portes, Saint-Martin-de-Clelles, Clelles, Le Percy (Le Perse sur les vieilles cartes), Monestier-du-Percy, Saint-Maurice-en-Trièves, Lalley, Lus-la-Croix-Haute.

Sur tout cet itinéraire, la route ne traverse vraiment qu'un seul bourg (Monestier-de-Clermont) et quelques hameaux des communes en question.



### Des étapes et des relais

Se sont développés le long de la route, hôtels, restaurants, pensions, pompes à essence, garages de réparation automobile, de quoi ravitailler hommes et machines.

Mais les premiers « équipements » sont liés à la circulation des diligences et de la malle-poste. Pour les longs trajets, il fallait relayer les chevaux et offrir un gîte aux voyageurs.

Plusieurs relais (et leur « remise ») ont ainsi émaillé l'itinéraire des diligences, dont un certain nombre ont reçu pendant quelques années le statut spécial de relais de poste.

## **La route 75 montée en poste (1841-1858)**

Plus de dix ans après son ouverture, la route royale servit officiellement au transport du courrier par voiture à cheval.

Il fallut donc créer des relais de poste comportant une remise pour la malle-poste, des écuries pour les chevaux et de quoi loger les postillons.

Une administration centrale (le Bureau des relais) gérait ce « service public » via les services de la préfecture, attribuait des brevets de maître de poste et effectuait des contrôles de conformité à la réglementation en vigueur.

Il en exista trois dans le Trièves, à Monestier-de-Clermont, à Clelles et à Lalley, un à Lus-la-Croix-Haute et d'autres au-delà dans les Hautes-Alpes.

Très rapidement, on se plaignit de la négligence des maîtres de poste, de l'absence de chevaux frais aux relais, de routes coupées ou en mauvais état.

Les premières études sur l'établissement du chemin de fer amenèrent les élus locaux à penser que ces relais seraient bientôt avantageusement remplacés par le train pour le transport du courrier.

Un décret ministériel ordonna la suppression des postes aux chevaux entre Grenoble et Sisteron. Celle-ci fut effective dès le 1<sup>er</sup> janvier 1859.

\*\*\*\*\*

Vers 1630, un réseau dense tissé autour de Paris dessert déjà les régions vitales du Royaume.

Mais les relais de la « poste aux chevaux » qui le constituent ne s'aventurent qu'avec une extrême prudence vers les régions montagneuses d'accès difficile et dont l'entretien des routes est plus coûteux.



La carte de Melchior TAVERNIER, datant de 1632, illustre le réseau en étoiles reliant les grandes villes – Doc BNF.



Ainsi, malgré la mise en place de relais provisoires pendant les guerres d'Italie (route de Grenoble à Embrun par Saint-Bonnet, Petite Route de Grenoble à Briançon par le Lautaret), à cette date la pénétration du Sud Dauphiné est très aléatoire.

☞ détail de la carte de 1632

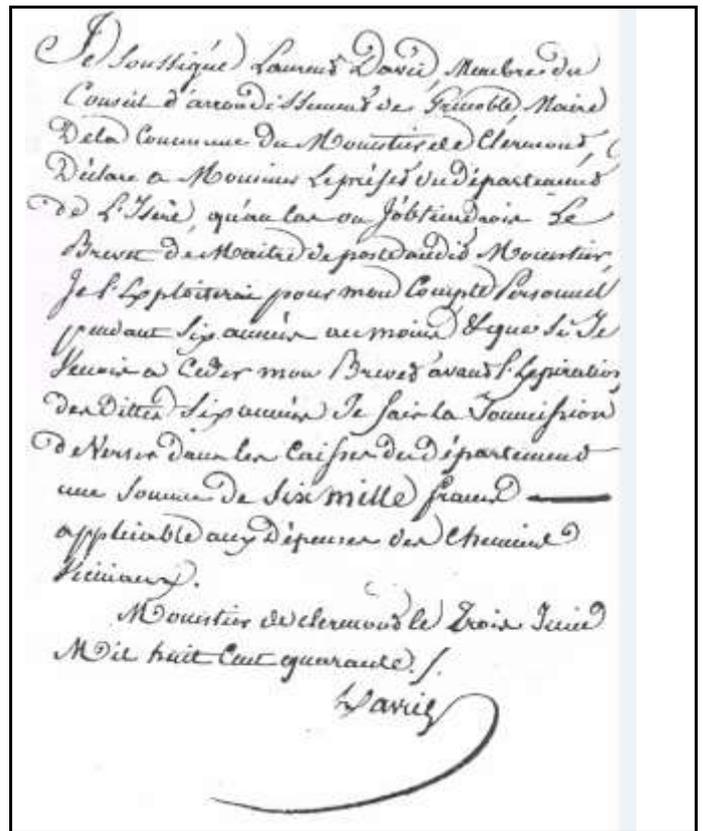
Au mieux, ce prolongement indique qu'il existait une certaine activité commerciale entre le Nord et le Sud, mais il n'est pas certain qu'une véritable route ait été vraiment établie.

Pour ce qui concerne notre propos, ce sera fait en 1828, comme décrit dans la partie « Genèse de la route ».



Le 6 avril 1841, le Bureau des Relais (Administration des Relais de Paris), annonce au préfet de l'Isère l'envoi des brevets des Maîtres de Poste aux Sieurs PAULIN (à Vif), DAVID (à Monestier-de-Clermont), DUNIERES (à Clelles), BERNARD (à Lalley), « avec des instructions nécessaires pour qu'ils se mettent en mesure d'entrer en activité le plus promptement possible ».

*Lettre d'engagement d'exploitation de Laurent DAVID pour le relais de Monestier-de-Clermont.  
Document ADI*



Nous avons consulté quelques documents en ce qui concerne les relais de l'Isère. En revanche, notre correspondant à Veynes nous a adressé un dossier très complet sur les relais au-delà du Col de la Croix-Haute, dans les Hautes-Alpes, selon les mêmes règles que dans les autres départements. A signaler, pour le seul relais drômois, celui de Lus-la-Croix-Haute, le brevet de Maître de Poste établi au nom de César Alexandre FAVIER est daté du 27 mars 1841 et visé par la mairie le 1<sup>er</sup> avril 1841, pour lequel il y a force détails.



On pouvait imaginer un avenir merveilleux pour cette route moderne qui traverse une région magnifique et pour ce service de « transport officiel » ainsi mis en place. Il n'en sera rien !

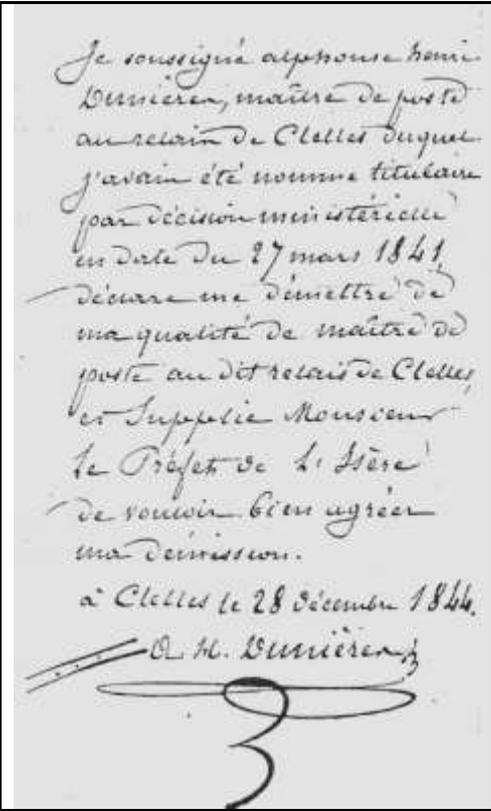
Dès 1842, on se plaint de l'absence, au relais de Monestier, de chevaux et de postillons. L'année suivante, 1843, la route est coupée sur 15 km entre le confluent de Lunel et les digues d'Aspres-sur-Buech.

Quelle incidence sur les relais ?

Plusieurs sont déclarés vacants. Dès 1845, c'est le cas pour Clelles (qui ne sera pas rouvert, il aura duré un peu plus de deux ans).

*Lettre au préfet de l'Isère - démission d'Alphonse Henri DUNIERE, titulaire du relais de Clelles – 28/12/1844 – document ADI*

Le 1<sup>er</sup> juillet 1846, les services des Ponts et Chaussées recommandent l'envoi de la malle-poste par le col Bayard (route royale 85). En 1847, ce sera la fermeture du relais de Vif.



Je soussigné Alphonse Henri Dunier, maître de poste au relais de Clelles duquel j'avais été nommé titulaire par décision ministérielle en date du 27 mars 1841, déclare ma démission de ma qualité de maître de poste au dit relais de Clelles, et supplie Monsieur le Préfet de l'Isère de vouloir bien agréer ma démission.

à Clelles le 28 décembre 1844.

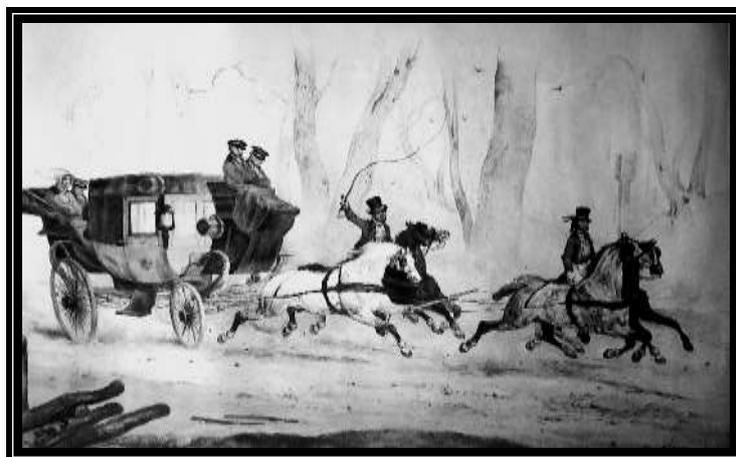
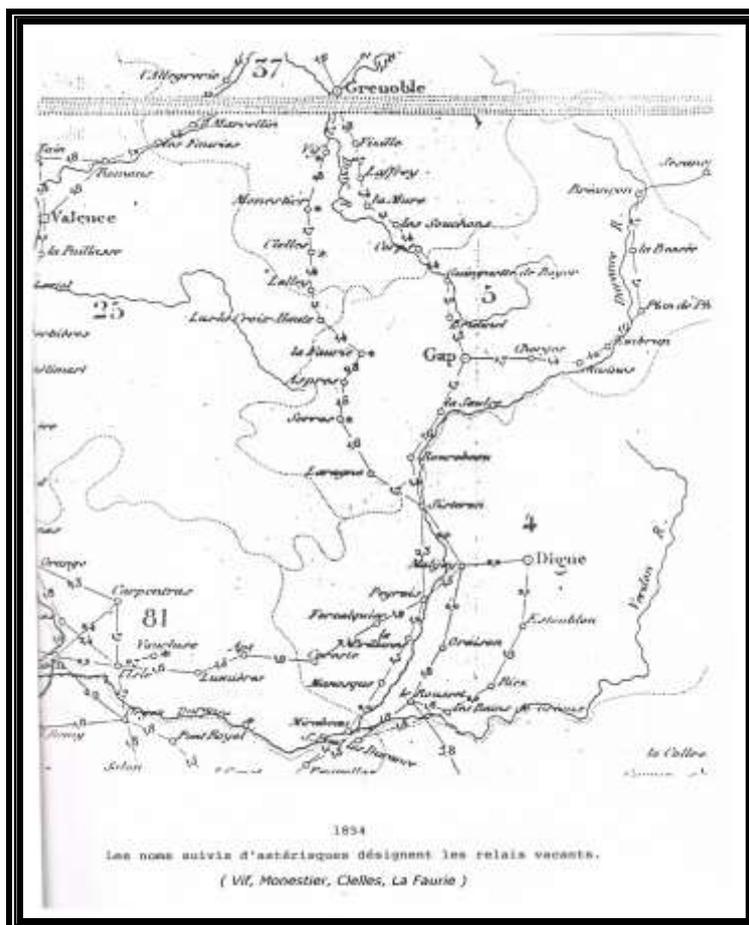
A. H. Dunier

Le 27 novembre 1850, le Bureau des Relais écrit au Maître de Poste de Lus : « L'inspecteur qui a visité en ce moment votre relais, Monsieur, n'y a trouvé que deux chevaux. Comme, aux termes du règlement, aucun relais ne peut être composé de moins de cinq chevaux, il est indispensable que vous vous procuriez les trois chevaux qui vous manquent et que vous preniez soin d'en justifier. Autrement il y aurait lieu de déclarer votre relais vacant ». Et il n'y a qu'un seul postillon « qui sert de domestique ».

Le Maître de Poste a dû faire le nécessaire puisque dans les livres des années suivantes, le relais est indiqué comme monté.

En 1850, le relais de Monestier est démonté, et au-delà du col, deux relais connaissent le même sort : La Faurie en 1851 et Serres la même année.

Les relais qui n'ont pas cessé leur activité sont ceux de Lalley et de Lus-la-Croix-Haute, sans doute du fait de leur situation de part et d'autre du col dont le franchissement demeurait difficile.



La route (montée en poste) va périlcliter peu à peu, du fait de quelques relais inefficaces, jusqu'en 1858. A cette date, une supplique des élus locaux va prier le Préfet d'intervenir auprès de l'administration postale afin d'obtenir la « suppression des postes aux chevaux entre Grenoble et Sisteron si la route était déclarée non postale ».

L'administration qui n'attendait peut-être que cette occasion cueille la balle au bond et dès le 1<sup>er</sup> janvier 1859, la route était officiellement et définitivement démontée.

D'autres lignes dans d'autres régions, plus ou moins touchées, subsisteront jusqu'en 1872 ou 1873, date de la suppression des derniers relais en France.

Partout, le train prendra peu à peu ... le relais.

Et l'administration postale va investir ce nouveau vecteur en installant dans les trains « longue distance » des voitures postales où les agents trient le courrier récolté le long des lignes.

Illustration du « *Supplément illustré du dimanche* » du « *Petit Journal* » du 28 mars 1909



Plusieurs bâtiments témoignent de cette époque du voyage en « voiture hippomobile », où l'équipage entrait d'un côté et sortait de l'autre. Ils sont encore visibles comme à la Remise à Clelles (bâtiment rénové près de la station service au lieu-dit La Remise), ou dans la descente du col de la Croix-Haute (la remise était d'un côté de la route, l'auberge de l'autre), ou à Lus à l'embranchement vers le village, où l'on devine encore une inscription peinte : « *Remise de l'Hôtel Durand - Remise Chevaux de renfort* ».

Ces remises ont existé indépendamment des relais de poste, nécessité pour les voyageurs de l'époque.

On voit sur cette carte postale ancienne ci-dessous, dans la rue traversant Monestier-de-Clermont, un bâtiment sur la droite avec la mention « REMISE ECURIES », sans doute inutilisé depuis longtemps quand a été faite la photographie.





Une photographie ancienne montre la remise qui était au pied du col, à Lalley, en bord de route, à l'embranchement vers le village, tenue aussi par Monsieur BERNARD, Maître de Postes à Lalley.

*« TEXACO » en bord de route nationale*

Ce bâtiment a longtemps été appelé « Texaco », du fait de la publicité peinte qu'il présentait...



*[Communication de Jean-François CLAUDE de Lalley]*

*« Il n'y a jamais eu de "garage" Texaco à vrai dire, seulement une publicité pour la marque d'hydrocarbure américain.*

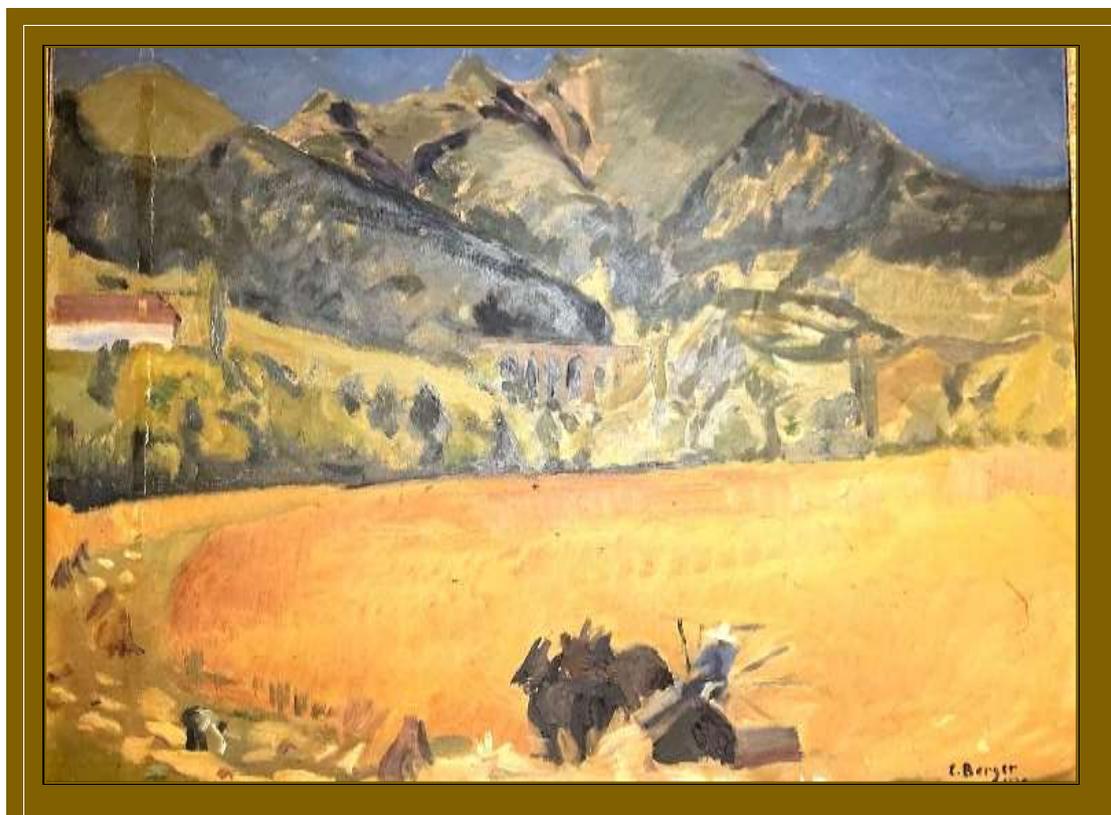
*Le bâtiment se situait sur la Route Royale en 1823 / 1825. C'était un relais de poste qui appartenait à la famille Bernard de Lalley (ou du moins était géré par eux, qui par ailleurs tenaient une auberge depuis la révolution. Le bâtiment était assez original avec deux grandes portes de part et d'autre pour faire entrer les cochers et malles-poste, permettant par tous les temps toutes actions nécessaires. A partir de 1835 / 1836, avec la construction de la route Lalley / La Mure, ce bâtiment est le point de départ de la route et Lalley devient une véritable étape pour le commerce. Quatre ou cinq auberges, trois forges, tout ce qu'il fallait pour les personnes et les attelages.*

*La "gloire" de cette période fut atteinte entre 1825 et 1878-1880 (inauguration du chemin de fer), un demi-siècle de prospérité. A partir de là, auberges, relais de Poste et forges disparurent peu à peu. »*

Ce bâtiment a donc longtemps été appelé « Texaco », comme le cite Jean Giono dans « *Un roi sans divertissement* » (le "lieu de l'action" est Lalley et le Trièves).

*1843. Décembre. L'hiver qui avait commencé tôt et depuis dare-dare, sans démarrer.*

.../... Bon. Les nuages se sont arrêtés le long de la route qui monte au col. On voyait les érables et la patache de midi et quart pour Saint-Maurice. Il n'y avait pas encore de neige, on se dépêchait à passer le col dans les deux sens. On voyait encore très bien l'auberge (cette bâtisse que maintenant on appelle Texaco parce qu'on fait de la réclame pour de l'huile d'auto sur ses murs), on voyait l'auberge et tout un trafic de chevaux de renfort pour des fardiers qui se dépêchaient de profiter du passage libre. On a vu le cabriolet du voyageur de la maison Colomb et Bernard, marchands de boulons à Grenoble. Il descendait de col. Quand celui-là rentrait, c'est que le col n'allait pas tarder à être bouché. Puis les nuages ont couvert la route, Texaco et tout ; ont bavé en dessous dans les haies de Bernard, les haies vives ; et, ce matin, on voit, bien entendu encore, les vingt à vingt-cinq maisons du village mais on ne voit plus la flèche du clocher, elle est coupée ras par le nuage, juste au-dessus des Sud, Nord, Est, Ouest. .../...



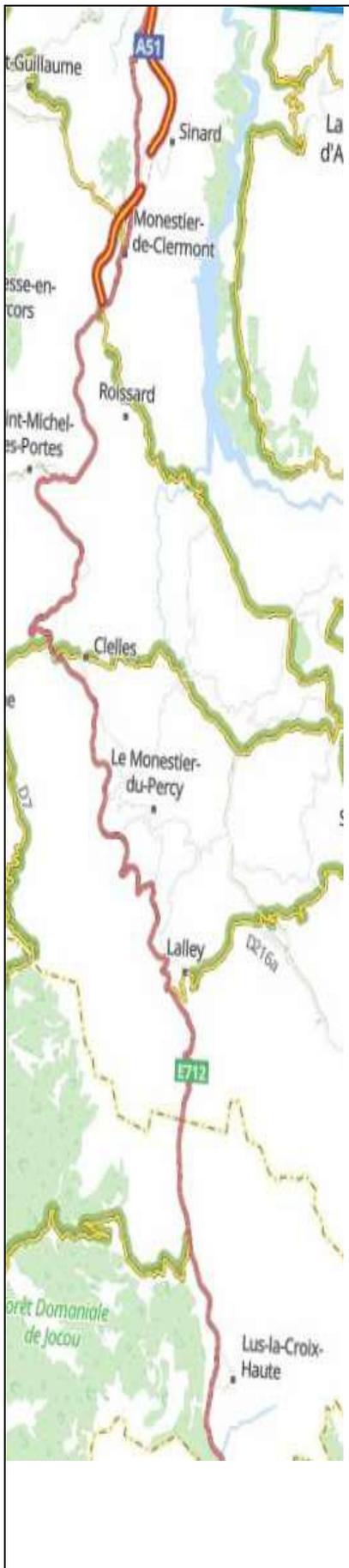
*Cette remise « Texaco » figure à gauche sur un tableau d'Edith BERGER*

Le relais BERNARD à Lalley abritait bien sûr les écuries pour les « chevaux frais », mais aussi une auberge dont on déchiffre sur les murs à peine quelques traces d'inscriptions peintes « *A l'auberge du Grand Champ* ».

Ce bâtiment typique de l'architecture du Trièves a reçu le *Label Patrimoine en Isère* et celui de la *Fondation du Patrimoine*.



*Sources de cette section : Archives départementales de l'Isère / David Faure-Vincent notre correspondant à Veynes et les Archives des Hautes-Alpes / les travaux de Marino Carnevalet-Mauzan*



## **Les étapes le long de la route** **relais de poste, remises, hôtels, restaurants, stations**

Hôtel restaurant de la Coynelle (St-Martin-de-la-Cluze)

Relais de poste de Monestier-de-Clermont  
Les hôtels de Monestier-de-Clermont

Déviation 1952 Roissard – restaurant « Les Marronniers »

Roissard - Restaurant « les 2 Daims »  
Roissard - Restaurant « Le Sénépy »

St Michel les Portes - Restaurant « Le Chalet »  
Ancienne station « OYO »

Ancien tracé – Clelles – « Hôtel du Mt Aiguille », « Hôtel Chrétien », « Hôtel Ferrat »

Relais de poste - Clelles « La Remise »  
Hôtel et station service « La Remise »

Ancien tracé – Le Percy - « Hôtel du Trièves »  
Hôtel restaurant « Le Chamois d'Or »

Monestier du Percy – « l'Aire du Trièves »  
Restaurant Pizz'Art

St-Maurice-en-Trièves – « La Commanderie »  
Ancien et nouveau restaurant « Le Chalet »

Lalley – ancienne Remise au village  
Ancien de poste Relais de poste

Col de la Croix-Haute – Restaurant « Ô Col »

La Croix-Haute – Restaurant « le logis du loup »

Lus-la-Croix-Haute – Hôtel de la Gare

## En bord de la route ... à Saint-Martin-de-la-Cluze

### Au lieu-dit « Le Pigeonnier »

En 1967, Roméo et Simone Méneghin décident d'ouvrir une station service au bord de ce qui à l'époque était la Nationale 75. Roméo travaille à l'usine Vicat, à l'entretien mécanique : fours, élévateurs, c'était l'équivalent du service entretien.

Roméo a quitté Vicat pour ouvrir l'atelier de réparation et un service dépannage sur la RN75. Simone tenait la station, le bar et le restaurant.

Une ouverture 7 jours sur 7 et une permanence la nuit en collaboration avec la gendarmerie et les hôtels pour les dépannages et le logement des personnes. Certaines d'ailleurs envoyaient des cartes postales de remerciements. Chaque année, lors de leur voyage vers le sud, certains faisaient une pause et d'autres sont devenus des amis.

Simone était multi-tâches et cuisinait très bien : les plats mijotés, les gratins, les tripes, les bugnes qui régalaient les routiers, employés du bâtiment et du pipeline, de la voie de chemin de fer, les vacanciers....



Roméo assurait les dépannages au volant de la *Marguerite*, un pickup *Renault* avec un moteur de *Frégate*.

Il avait bricolé dessus une arche de levage très puissante, équipée d'un treuil qui tournait sur un moteur de 2CV avec l'embrayage centrifuge, avec 160m de câble.

« Je levais n'importe quoi. La dépanneuse a toujours tourné, jour et nuit, sans jamais faillir. Ensuite, suivant les cas, je me servais d'une 504 avec une remorque. Elles sont toujours là ..." »



Roméo s'arrête en 94, après 44 ans de travail. Simone le suit l'année suivante, au moment où AREA les exproprie pour construire l'A51.



Leur villa, aujourd'hui rasée par l'expropriation due à la construction de l'autoroute, avait été construite de A à Z par Roméo, la première sur permis de construire dans la commune, tout le gravier sorti de la Gresse, m<sup>3</sup> par m<sup>3</sup>, de soir en soir après le travail.

On ne se doute plus aujourd'hui que la route 75 a été déplacée de quelques mètres vers l'ouest.

Source : témoignage des Ménéghin (parents et fille) et site mairie St-Martin-de-la Cluze, page « les gens d'ici » [http://mairie.smdlc.free.fr/les\\_gens/index.htm](http://mairie.smdlc.free.fr/les_gens/index.htm)

## Au lieu-dit « La Coynelle »

La route nationale 75 coupait la voie ferrée Grenoble-Veynes au passage à niveau n°22, où se trouvait la gare de Saint-Martin-de-la-Cluze, au lieu-dit « La Coynelle ». Le bourg se trouve à quelques kilomètres de la gare, comme c'était le cas pour les autres villages desservis par la Ligne des Alpes.

En effet, la voie ferrée a été construite au-dessus des voies de communications entre les villages, et seule la ville de Monestier-de-Clermont est traversée par la voie ferrée et par la RN75.

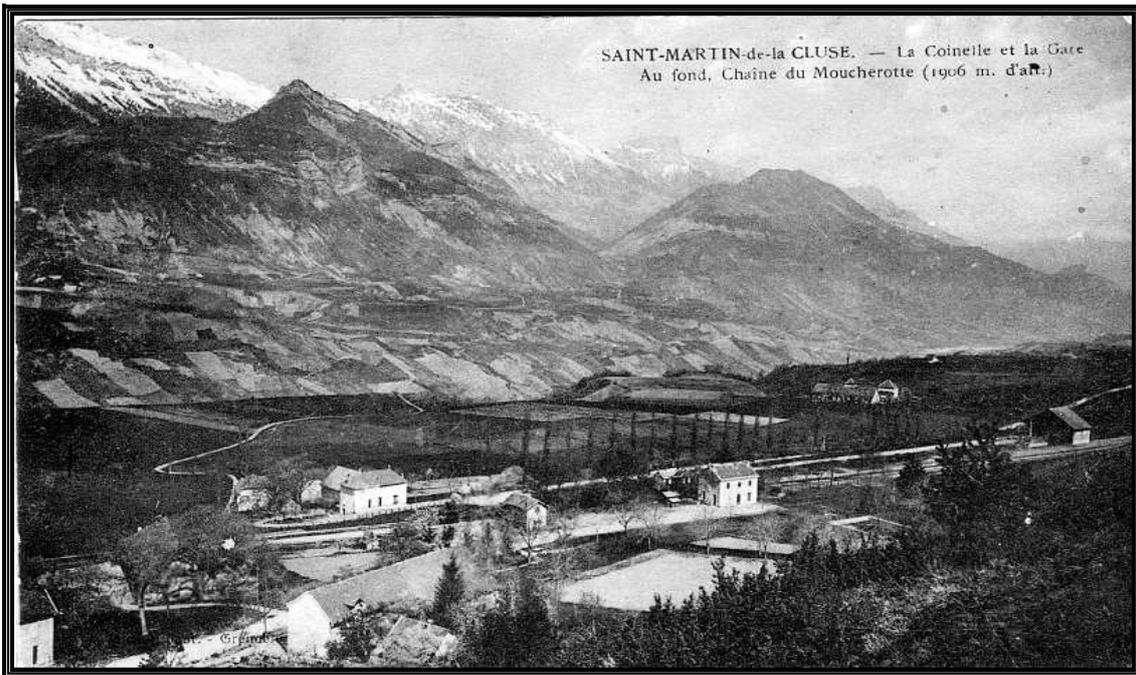
Un signal automatique a remplacé maintenant l'ancienne barrière du passage à niveau. Une petite maison en bord de chaussée abritait la gardienne du passage, à côté de ce grand pin qui aurait plus de 85 ans, témoigne Yvette ... dont les parents habitaient cette maison détruite aujourd'hui pour laisser le passage à la route élargie.

Deux cartes postales anciennes, deux vues de l'ensemble...



*Au premier plan, à gauche la maison du garde-barrière, aujourd'hui détruite, l'hôtel Dupuis en arrière, la gare à droite.*

A Saint-Martin-de-la-Cluze, la gare a été un centre d'activité et plusieurs bâtiments en témoignent au fil du temps : la gare bien sûr, la maison de la garde-barrière, une petite maison qui fera office de « bureau postal » pour transmettre les dépêches arrivant à la gare à l'intention des gens du bourg, une remise pour chevaux en face, et un hôtel-restaurant aujourd'hui fermé et transformé en résidence privée.



*Au 1er plan, tout à gauche dans le coin, le bureau postal, et de l'autre côté de la route, la remise, ancien relais de diligences. Au 2<sup>nd</sup> plan, l'hôtel-restaurant à gauche, la maison du garde-barrière au centre, la gare à droite.*

Pour compléter le tableau, voici la photo de la maison de la Coynelle qui aurait servi de bureau de poste. En bord de route, aujourd'hui envahie par la végétation.



### L'hôtel restaurant DUPUIS

Sur le mur :

HOTEL

CAFE  
RESTAURANT  
DE LA GARE  
DUPUIS





*Qui reconnaîtra les siens ?*

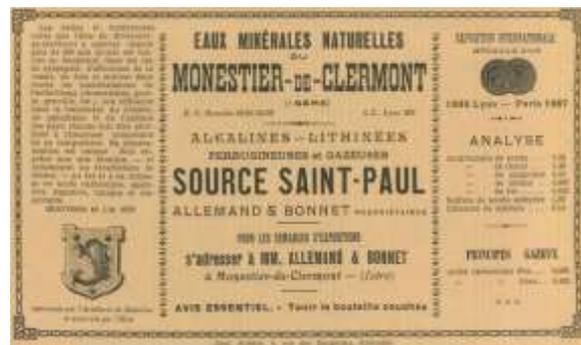


Le restaurant a été ensuite pizzeria avant de devenir résidence privée.

## A Monestier-de-Clermont

### Monestier-de-Clermont : période thermale et sportive

À compter de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, une source d'eau minérale est exploitée de façon artisanale au niveau local et alimente les auberges de la commune où quelques touristes en villégiature peuvent ainsi bénéficier d'une modeste cure thermale. L'exploitation de cette source s'arrêtera au milieu du XX<sup>e</sup> siècle mais le bâtiment de captage, aujourd'hui propriété de la Communauté de Communes du Trièves, a été rénové et accueille des expositions temporaires.



Le développement du village est d'abord dû à la voie ferrée, très utilisée avant le développement de l'automobile individuelle. Avec la RN 75, Monestier-de-Clermont a de tout temps été une étape importante sur la Route des Alpes, et a connu, de par sa situation de moyenne montagne, un engouement pour la villégiature d'été et les premiers sports d'hiver.

Nombreuses sont les anciennes photographies et cartes postales illustrant cet « âge d'or », représentant des rassemblements et des manifestations sportives.





Les skieurs investissent la rue (la RN75), devant « l'Hôtel du Lion d'Or Barthélémy Dussert ».

Dans les années 1950, de très nombreuses activités – commerçants, artisans et services publics - se sont concentrées principalement le long de la Grand-Rue entre l'embranchement de la route vers Gresse et la rue qui conduit à la gare de Monestier.

*[plus de 85 activités, liste établie par Daniel CHARVET et Lionel RIONDET]*

Dans la partie haute du bourg, entre l'entrée sud du village et l'ancienne gendarmerie, de nombreuses grandes maisons avec parcs ont été construites : ces « villas Gaymard » du nom de l'architecte, accueillait des familles bourgeoises de Grenoble.



- 1 : la gare
- 2 : la villa Plantefolie
- 3 : des villas Gaymard
- 4 : le bâtiment de captage des eaux minérales
- 5 : la remise, ancien relais de chevaux

## **Les hôtels ont prospéré à cette époque**

Un article de Lionel Riondet pour la revue des « Amis de la Vallée de la Gresse » en fait un inventaire pour les années 1900

[ NB : article paru dans la revue n° 77 en juin 2016 ]

### **Les Hôtels de Monestier-de-Clermont vers 1900**

Reportons-nous à la fin du XXe siècle. Modeste bourgade d'environ 600 habitants, Monestier-de-Clermont voit sa vie économique se développer considérablement à travers notamment le commerce du foin et des céréales. Elle est aussi stimulée par les premiers effets du tourisme. Les arguments sont nombreux en faveur du développement du village en temps que lieu de villégiature : la proximité de Grenoble, la desserte aussi bien routière (route 75 ouverte en 1830) que ferroviaire (voie ferrée en 1878), l'altitude (800 m) recommandée par les médecins de l'époque et un équipement hôtelier existant depuis fort longtemps dû à sa position sur un axe de communication.

La création d'un syndicat d'initiative en 1907 stimule l'économie touristique. Pour rendre le séjour des villégiateurs plus confortable et attrayant, des aménagements urbains (électrification, adduction d'eau) sont réalisés, des circuits pédestres aménagés et des concours de ski organisés. Monestier-de-Clermont se veut alors une petite station estivale, hivernale et aussi thermale en raison de la présence d'une source d'eau minérale. Tout au long de la Grand-rue, s'égrainent alors une série d'hôtels-restaurants qui travaillent aussi bien avec une clientèle de passage qu'avec les touristes qui viennent passer un séjour au village. Visitons, du sud au nord, ces établissements.

#### **L'HÔTEL DE LA GARE**

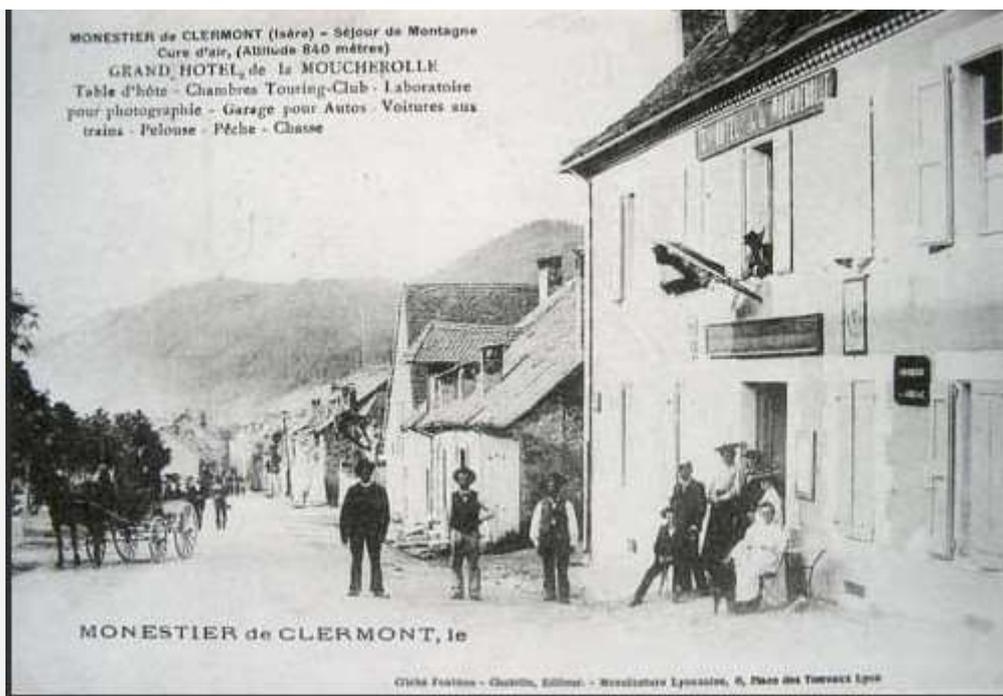
C'est la première auberge que rencontrent les passagers descendus du train. Créée à l'occasion de la construction de la voie-ferrée, elle fut dénommée au départ « Hôtel du chemin de fer ». Objet d'une importante rénovation juste avant 1900, elle prend pour près d'un siècle le nom d' « Hôtel de la Gare ». Tenu par Emile Terrier, originaire de Gresse, l'établissement, idéalement situé à proximité de la gare, également restaurant et café, recevait les passagers et les employés de la ligne de chemin de fer ainsi que les usagers de la route nationale. Une bascule permettait de peser les chargements de foin de la région, foin réputé pour son excellente qualité expédié par voie ferrée. Certaines années, jusqu'à 800 wagons chargés de foin partaient de la gare de Monestier-de-Clermont tant en direction de Grenoble et Paris que de Marseille.



Le quartier était aussi très animé par la présence, juste en face, de l'ancienne gendarmerie édifée en 1902 (l'actuelle a été construite en 1987). A la suite d'Emile Terrier, c'est la famille Perrin-Maréchal qui, sur deux générations, pendant près de 50 ans, tint l'établissement qui était réputé pour la qualité de sa cuisine. Une pompe à essence, installée devant l'hôtel, concourut à l'animation du quartier. L'activité hôtelière de l'établissement cessa en 1995. Sous le nom de Sangliers Rieurs, il n'assura plus désormais que le service de restauration et de bar. Depuis, il a pris successivement comme intitulé « La Route 75 », puis « La Gargouille » pour être aujourd'hui « Le Zinc ». A noter que le garage de l'hôtel est devenu en 1994 le siège du club de rugby l'A.S.M., devenu depuis Rugby Club Vif Monestier Trièves.

### **LE GRAND HÔTEL DE LA MOUCHEROLLE**

C'était un des plus grands et plus beaux hôtels du village. Construit à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, il disposait de huit chambres dotées de tout le confort moderne d'alors, d'un garage et même, avant-gardiste, d'un laboratoire photo. Les clients avaient à leur disposition un vaste parc s'étendant jusqu'au ruisseau de l'Oche et un service de voitures leur permettant de parcourir la région. Outre les touristes, y logeaient notamment les conducteurs de voitures à cheval désignés sous le nom de rouliers ou de voituriers. Avant la construction de la gendarmerie, l'hôtel accueillit même pendant quelques temps les gendarmes à cheval. L'établissement de fonctionna pas très longtemps, une quinzaine d'années environ.



Il fut racheté vers 1912 par M. Joseph Allibert. Celui-ci avait monté en 1906 un atelier de fabrication de semelles intérieures. Son entreprise connaissant une expansion rapide, il cherchait un site plus vaste. L'hôtel fut alors transformé en une usine qui, peu à peu, par aménagements successifs, occupa tout l'emplacement du parc. L'émblématique entreprise Allibert deviendra une firme internationale spécialisée en produits chaussants puis, après la Seconde Guerre Mondiale, en produits en matière plastique. Elle est de nos jours, sous le nom de Tarkett, l'un des leaders mondiaux de revêtements de sols. On peut remarquer que la structure du bâtiment où étaient installés les bureaux de l'entreprise rappelle son ancienne fonction d'hôtel avec ses rangées de fenêtres de chambres au rez-de-chaussée et à l'étage. Jusqu'en 2014, les locaux ont accueilli les établissements De Clermont qui ont maintenu après Allibert l'activité de fabrication de produits chaussant à Monestier. L'entreprise est maintenant installée dans la zone artisanale des Carlaïres et l'ancien site momentanément abandonné.

### **L'HÔTEL DU LION D'OR**

Le plus ancien établissement hôtelier de Monestier-de-Clermont en activité était l'hôtel du Lion d'Or, situé au carrefour du chemin des Chambons. Il est cité dès le XVII<sup>e</sup> siècle. Une date, vraisemblablement 1462, est gravée sur le fronton de la porte, près de laquelle on peut voir, à l'étage, une belle fenêtre à meneau. Il est cité dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle ; le propriétaire en était alors Pierre Achard. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, Barthélémy DUSSERT en est le tenancier. Originaire des Saillants-du-Gua, ancien conducteur de diligence, il s'était marié en 1852 avec une fille du

village et avait racheté l'hôtel. Il fit peindre sur la façade une magnifique enseigne à son nom dont il ne reste aujourd'hui que quelques traces mais qui était parfaitement lisible il y a peu. Barthélémy était aussi « entrepreneur de voitures publiques » c'est à dire qu'il assurait le transport de personnes et de marchandises et qu'il louait également des voitures à cheval. Une remise (aujourd'hui « La Diligence ») et une vaste écurie qui, dit-on, pouvait accueillir 60 chevaux, faisaient face à l'hôtel. L'écurie a été détruite lors du bombardement de Monestier le 13 juillet 1944 et a fait place à un petit parking. Renommé pour la qualité de la cuisine de la patronne, l'établissement vit, d'après la tradition, de mémorables concours à celui qui mangerait le plus de raviolis. Certains participants arrivaient, dit-on, à en ingurgiter plus de cent...



En cette fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le tourisme se développant procura à l'établissement une belle prospérité. L'animation était particulièrement forte, au printemps et à l'automne lors du passage de ceux qu'on appelle les « Cannois ». Ceux-ci étaient de riches familles qui passaient l'été au frais en Suisse ou en Savoie et la mauvaise saison sur la Côte d'Azur. Ils transitaient par Monestier-de-Clermont où ils faisaient étape au Lion d'Or. Cette période qui durait plusieurs semaines était marquée par une grande effervescence au village. Les voyageurs y stimulaient en effet le commerce car ils se procuraient des victuailles, notamment du fromage, objet d'une abondante production locale. Ils achetaient aussi du foin qu'ils faisaient diligenter vers le midi par voie ferrée. L'animation à l'hôtel était également forte lors des célèbres concours de ski et fêtes organisées dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, comme le prouvent plusieurs cartes postales anciennes. Elles montrent en outre que la bâtisse, ancien relais des diligences, abritait le bureau de poste.

Au décès de Barthélémy Dussert en 1902, c'est Alfred Piot, originaire de Grenoble, qui devint propriétaire de l'hôtel. Et ce jusqu'en 1912, date à laquelle il fit construire, à quelques encablures de là, le « Modern'hôtel ». Le bâtiment perdit alors sa vocation hôtelière pour devenir maison d'habitation. Notons qu'il abrita aussi dans les années 20, l'atelier de fabrication de pantoufles d'Alfred ROBERT.

## L'HÔTEL PIOT

L'hôtel Piot fut donc créé par Alfred Piot en 1912 sous le nom de « Modern'hôtel ». Situé chemin des Chambons, doté de tout le confort moderne, il est jouté d'un vaste jardin d'agrément. Il fut pendant un siècle l'établissement phare du parc hôtelier local. Il accueillait à la fois les usagers de la route qui faisaient étape au village et les touristes qui y effectuaient des séjours de plusieurs jours, semaines ou mois. Doté de 30 chambres, l'hôtel PIOT était réputé par la qualité de son site dont les clients appréciaient le calme et de son excellente cuisine.



Durant un siècle, au cours de quatre générations (Alfred, Lucien, Michel et Gérard), secondés par leurs épouses, les Piot virent défiler dans leur hôtel un grand nombre de clients dont certains, célèbres, ont laissé trace sur le précieux livre d'or de la maison : les acteurs Raimu, Mireille Darc, Jacques Villeret, les chanteurs Richard Anthony et Marie Laforêt, les écrivains Joseph Kessel, Pierre Benoît et André Roussin, de l'Académie Française. Celui-ci y écrivit dans les années 60 quelques-unes de ses célèbres pièces de théâtre. Appréciant beaucoup le site monétéron, il acquerra plus tard une résidence au village. Une page de l'hôtellerie triévoise s'est tournée en 2013. L'établissement a fermé ses portes pour faire place à une résidence collective.

## L'HÔTEL DE LA POSTE

Situé à l'angle de la place de l'Hôpital et de la Grand-rue, il portait ce nom en raison de la présence du bureau de poste qui s'était installé à proximité au début des années 1900. La place porta d'ailleurs officiellement le nom de « place de la poste » avant de reprendre assez vite son nom ancestral de « L'Hôpital ». Etablissement très fréquenté, l'hôtel fut tenu pendant deux générations par la famille Berthier. Il accueillait les voyageurs de passage qui empruntaient la route 75 ou la voie ferrée. Ponctuellement, l'hôtelier allait chercher à la gare les clients et leurs bagages avec une voiture tirée par un cheval puis plus tard par un âne. Une carte postale ancienne nous montre M. Berthier menant son âne boire à la fontaine qui jouxtait l'hôtel. Se déroulaient dans ce restaurant à la cuisine réputée de nombreux banquets, notamment celui des vétérans de la guerre de 70.



Après s'être brièvement intitulé « En Deux Mots », l'établissement, dénommé aujourd'hui « Le Monest », assure la restauration et le bar mais n'a plus la vocation d'hôtel. La rénovation de la place de l'Hôpital, en 2012, a vu la fontaine, qui avait été déplacée en amont, reprendre judicieusement sa place initiale, vis-à-vis du restaurant.

## L'HÔTEL MAJOR

Autre célèbre hôtel monétéron, il avait été intitulé ainsi à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle en raison du surnom de son propriétaire, Frédéric Samuel (1821-1896), qu'on appelait « le Major ». Vaste établissement de deux étages, il bénéficiait en outre d'une annexe située de l'autre côté de la place de la Halle. Cette halle,

malencontreusement démolie en 1909, avait accueilli pendant des siècles les marchés du village et apportait un cachet certain au lieu. L'hôtel possédait, donnant sur la halle, une terrasse où les clients profitaient du calme de la place. La même famille Samuel (puis Dusserre) tint l'établissement pendant quatre générations.



Né en 1878, époux d'Eugénie Samuel, Alphonse DUSSERE était ébéniste. Il fabriqua notamment des luges et des bobsleighs qui étaient loués aux clients pratiquant les sports d'hiver à Monestier-de-Clermont. Son fils René (dit « Cagnotte »), outre sa grande qualité de cuisinier, fut passionné de photos et a laissé plusieurs centaines de portraits de personnes de Monestier et de la région. Son fils Jean-Claude lui succéda et tint l'établissement jusqu'à son décès en 1982. L'hôtel ferma alors ses portes pour devenir une résidence.

## L'HÔTEL DU NORD

Juste en amont du rond-point actuel de la route de Grasse, se situait l'hôtel du Nord. Il était jouté d'une vaste remise car l'établissement (comme l'hôtel du Lion d'Or) avait comme autre activité le voiturage. L'hôtel changea de site pour s'installer juste de l'autre côté de la rue. Il y connut une belle activité tant comme hôtel (surtout avec des pensionnaires comme clients) que comme café-restaurant. Il fut géré au début du XX<sup>e</sup> siècle par la famille BINI puis Emile FAYEN qui fut maire de Monestier de 1908 à 1919 et son épouse, puis, plus tard, successivement par les familles ALBERTO, RIONDET et ALBERRELI. Il cessa ses fonctions à la fin du siècle dernier.



### **Epilogue**

*Existant depuis fort longtemps, l'hôtellerie monétéronne s'est considérablement développée au XIXe siècle pour perdurer remarquablement au siècle suivant. Mais la fin de celui-ci voit un changement dans les moeurs touristiques. Le développement de l'automobile, du réseau routier et des autres moyens de transport aboutit à ce que l'on négocie souvent les trajets d'une seule traite. On ne fait plus guère étape entre les sites de résidence et de vacances. D'autre part, les lieux d'accueil en séjour se sont diversifiés (gîtes et campings notamment). Tout ceci, conjugué à l'attrait pour le sud, la mer et les pays lointains, a concouru au déclin irrémédiable du parc hôtelier local. Depuis 2013 et la fermeture de l'hôtel Piot, il n'y a plus aucun hôtel à Monestier-de-Clermont.*

*Lionel Riondet*

\*\*\*\*\*

Certains hôtels ont accueilli pendant la seconde guerre des réfugiés et quelques témoignages de l'époque en font état, tel celui du mathématicien Léon Scharwz, adolescent réfugié à Monestier-de-Clermont.

Peu ont perduré et l'Hôtel Piot, sans doute le dernier, a fermé en 2013.

## L'Hôtel PIOT à Monestier-de-Clermont

Quatre générations se sont succédé à la tête de cet hôtel : Alfred et Emerance, Lucien et Jeanne, Michel et Ginette, et Gérard et Patricia qui ont tenu l'hôtel jusqu'à sa fermeture en 2013 ... après 100 ans d'activité dans ces murs qui ont aujourd'hui changé de destination.



Lucien, Ginette, (Marielle le bébé), Jeanne, Yvette (soeur de Michel), Gérard enfant, Michel  
photo de l'été 1954 – collection Piot



*Cuisine traditionnelle*



*Gérard au fourneau*

Petit tour du livre d'or de l'hôtel, mis en mots par Patricia Piot :



En 1902, Alfred PIOT devient propriétaire, à l'âge de 29 ans, de l'Hôtel le Lion d'Or à Monestier-de-Clermont. Il dynamise l'établissement en participant activement à l'essor touristique du village, notamment lors des premiers concours de ski organisé en Dauphiné entre 1908 et 1914.

En 1912, il entreprend la construction du « *Modern' Hôtel Piot* » qui accueillera ses premiers clients en 1913. A son décès en 1925, son fils Lucien, qui a fait ses classes au *Negresco* de Nice, et son épouse Jeanne prennent les rênes.

Pendant 100 ans, quatre générations vont œuvrer:

- 4 femmes remarquables : Emerance, Jeanne, Geneviève, Patricia
- 4 grands chefs : Alfred, Lucien, Michel, Gérard, ont mijoté une cuisine de terroir appréciée des grands gastronomes.

Pour mémoire, ce commentaire du comte Gérard de Kergolay (Suisse) en 1960 :

« Si vous voulez oublier misère  
Venez faire un petit tour en Isère  
A Monestier au Modern'Hôtel Piot, vous savourez  
Des mets si fins que vous en redemanderez  
Et un accueil si chaleureux vous attendra  
Qu'une idée fixe sans cesse vous reprendra  
Revenir au plus vite dans ces lieux de délices  
Ou rien ne passe ni lasse mais tout glisse  
Délicatement dans votre estomac et œsophage  
Si bien que l'on peut certes citer la parole du vieux sage  
Lucullus : chez Lucullus a mangé  
Et ne voudrait plus jamais en prendre congé. »

Tout au long des années, de prestigieux hôtes ont également séjourné au Modern'Hôtel :

l'auteur André Roussin, Joseph Kessel, Mireille Darc, Richard Anthony ...

Et l'illustre Jacques Villeret qui tout en se restaurant, a mentionné les premiers projets du film « un Dîner de Cons ».

De nombreux collaborateurs et jeunes stagiaires ont participé chacun à leur manière à l'évolution de l'Hôtel PIOT. Certains ont fait de belles carrières, citons une cheffe étoilée à Lausanne et un chef à Autrans.

Ce sont de belles histoires, faites d'instant ému, de situations cocasses, de rencontres enrichissantes, de gourmandises, de saveurs !

C'est un siècle d'émotion et de splendeur dans cette bâtisse riche d'histoires, qui se referme en 2013.

La carte du centenaire rappelant les quatre générations ...



Et quelques vues anciennes



Le bouledrome de l'hôtel était réputé et très fréquenté !

Photo du 3<sup>e</sup> challenge CASTELLAN



## Entre Monestier-de-Clermont et Clelles

Quelques établissements bordent la route ...

... à Roissard

« **Aux deux daims** », un restaurant réputé au fil du temps évoqué ci-dessous par Agnès LEQUIN

« **le Sineipy** » : le rendez-vous des Routiers depuis que **le Chalet** (à Saint-Michel-les-Portes) est fermé

... à Saint Martin de Clelles

le snack station « **OYO** »

les **Routiers** dans le village

... à Clelles

un snack en bord de route

un hôtel restaurant snack relais motards sur l'ancien tracé

un hôtel restaurant poste à essence devenu station service

un snack en bord de route, anciennement station d'essence

Découvrez-les à travers des témoignages ou des vues anciennes au fil du temps.

## «Aux Deux Daims »

*Situation : commune de Roissard, lieu-dit « le Dédain »  
en bord de route, au sud du col du Fau.*

**Agnès LEQUIN évoque ici l'histoire du lieu  
et la période où sa famille a tenu  
l'auberge des « Deux Daims ».**



« Je voudrais bien vous conter l'histoire d'un petit coin de terre que j'affectionne particulièrement.

Au débouché du Col du Fau, soyez prêts à découvrir l'invincible et fière sentinelle du Trièves, ce plateau qui s'étale comme alanguie et ondule entre villages pittoresques et champs picorés de mille couleurs.

Elle est là, altière, en bordure de la Route départementale 1075, fenêtres tournées vers l'extraordinaire chaîne de l'Obiou et du Grand Ferrand.

Elle est là, adossée au Baconnet, comme protégée par les crêtes du Balcon-est du Vercors.

Elle est là, bâtie généreuse coiffée d'une imposante toiture typique du Trièves en tuiles écailles et sa double génoise, équipée de larges murs épais en pierre du Riofol, le fameux torrent des Peyrouses.

Entourée de clos cultivés, elle fut tout d'abord une ferme avec ses quelques vaches, son cochon et son poulailler ; leur écurie était voûtée, presque enterrée, soutenue par un pilier d'un seul bloc en pierre, surmontée d'une grange à fourrage.

Le coin habitation regardait vers le levant. La cour s'ornait d'un four à pain, d'une fontaine (au fronton gravé 1889) alimentée d'une source naturelle.

A sa naissance, un 15 avril 1868 à Grenoble, Melle Paquier Louise ne devinait pas encore la chance qu'elle aurait d'habiter cette maison bordée par un charmant ruisseau, face à cet époustouflant paysage.

Ses héritiers, une fille Henriette Armand née en 1892 et un fils Jean Guigues né en 1908, en furent conjointement propriétaires et la louèrent à des agriculteurs parents de Georgette Rostaing qui habita plus tard au hameau du Fau à Roissard.

Pendant de longues années, le sentinelle resta endormie. Nous l'avions remarquée.

Aussi le 1er octobre 1981, les enfants de Jean Guigues (Michel né en 1932 et Claire née en 1939) nous vendirent cette maison rendue exceptionnelle grâce au savoir-faire de mon mari.

Elle devint alors à la date jamais oubliée du 25 mai 1982 : Auberge « Aux Deux Daims ».

L'évidente analogie s'établit avec le nom du lieu-dit « Le Dédain » et par conséquent un couple de deux daims de Lorraine animèrent pendant deux décennies le pré sous la maison et firent l'admiration de nos hôtes et leurs enfants.

**Quel privilège ! Quelle histoire ! C'est l'histoire d'une vie rêvée et vécue avec passion entre ces murs protecteurs.**

**Une étable devenue salle à manger de restaurant ... en deux mots : une table, une sympathie.**

**Une grange à foin devenue appartement réchauffé d'une immense cheminée ... en deux mots : nid douillet, force de vie.**

**Ici on peut baisser les bras, on avance ensemble vers des lendemains prometteurs.**



1991

**Clientèle assidue, fidèle, profitant de cette halte reposante, diverse aussi entre travailleurs, voyageurs empruntant « la Route des Alpes », cet itinéraire vers le soleil du sud, vers la mer Méditerranée et ses délices, vers le séjour en cure thermale, vers la résidence secondaire, vers la visite espérée aux petits-enfants, et sans oublier mes hôtes adorés du dimanche pour le plaisir de se retrouver, de fêter anniversaires et rendez-vous familiaux ... tout cela fut la récompense jour après jour de ce métier choisi et sacré.**

**Dans ce décor de rêve propice au bonheur ... à l'intérieur rassemblés autour de l'inébranlable pilier sous les voûtes et dans un décor feutré ... à l'extérieur déployés sous la pergola fleurie ... chantaient des échanges tamisés, des paroles habitées de confidences, des promesses amoureuses, des dialogues susurrés ou animés, et des rires bien sûr !**

**Le souvenir de ce « concert de table » inoubliable restera à jamais gravé dans mon cœur et ma mémoire de restauratrice.**

**A travers ce court récit, il m'a été donné la joie, une fois de plus, de te remercier Belle Auberge, de te rendre hommage, Chère Demeure, accueillante Sentinelle du Trièves.**

**Et vive la société "la Brochetière" qui depuis 2018 poursuit l'aventure.**



photo automne 2001

Jun 2022 / Agnès LEQUIN

## En bord de route ... à Roissard ... Le Sineipy

L'Hôtel le SINEIPY a été construit en 1965 par Monsieur Gabriel PELLET pour une mise en service en 1973 : sept chambres et petit déjeuner compris.

Agrandissement de l'établissement avec création d'une salle de restaurant et de deux chambres supplémentaires dans les années 1980.



A l'arrêt d'activité de Monsieur Gabriel PELLET, plusieurs locataires se sont succédé, puis l'hôtel-restaurant a été repris par son petit fils Frédéric RIBOULET en 2001.

A ce jour la fille de Frédéric et arrière petite de Gabriel, est venue rejoindre la lignée familiale.

Sa situation en bord de route et le grand espace de parking en font une halte très fréquentée par les routiers.

L'hôtel *Le Sineipy* porte un nom ressemblant à celui du massif qui lui fait face, *Le Sénépy*, entre vallée du Drac et Matheysine, qui porte en ses sommets le plus grand alpage organisé de France. Près de 10 000 génisses s'y rassemblent l'été pour une saison en altitude.

## En bord de la route ... à St-Michel-les-Portes

### *Sur la Route des Alpes ...*

#### « Le Chalet du Mont-Aiguille »

##### Naissance et disparition d'un restaurant étape

« En 1952, un éboulement détruit une partie de la route nationale sous le village de Saint-Michel, non loin du domicile de Joseph et Fernand COCHARD.



Des travaux importants vont être mis en oeuvre d'abord pour rétablir la circulation avec un pont provisoire, puis pour construire une longue déviation afin d'éviter le terrain instable où passait précédemment la route entre St-Michel et St-Martin-de-Clelles.

Joseph et Fernande ouvrent une cantine pour nourrir les ouvriers qui sont très nombreux pour ce gros chantier.



A la fin des travaux (1956), satisfaits de leur expérience, ils décident de faire construire un chalet bar restaurant équipé de pompes à essence, en bordure de cette nouvelle route.

Le chalet a été construit en 1957 par l'entreprise Ferrero de Vourey pour Joseph et Fernande et leurs enfants Geneviève et Jean-Marie.

← *famille Cochard*

Le restaurant ouvre ses portes en 1958 ... et Joseph décède en juillet 1958 à la suite d'un accident. Fernande continue avec son fils Jean-Marie et une serveuse jusqu'à la fin de l'année 1962. Ayant des problèmes de santé, elle décède en avril 1963 à l'âge de 56 ans.

De 1963 à 1965, Monsieur et Madame Marcel DUMAS en deviennent les gérants, puis Madame Berthe SIBILLE prend la suite pendant de longues années jusqu'en 1982.

Elle est surnommée « La Berthe » par les routiers qui fréquentent régulièrement le restaurant « *les Routiers* », fort apprécié aussi par un grand nombre de touristes.

Le restaurant est repris en 1983 par Geneviève VALLENTIN et son fils Thierry.

L'établissement ferme en 1987 et devient la résidence principale de Geneviève et Roger Vallentin.

Le chalet construit pour la nouvelle route a été détruit en septembre 2020 pour l'aménagement de la RD 1075. En passant à cet endroit aujourd'hui, nul ne peut se douter qu'il y existait un chalet bien connu des habitués de la route 75.



*Source de l'article : bulletin de la mairie de St-Michel-les-Portes*

## En bord de la route ... à Saint-Martin-de-Clelles

lieu-dit « La Condamine »

### Station-service – Restaurant-snack de M. et Mme Jacques DAVIN

Natif de Lus-la-Croix-Haute, Jacques Davin, en 1965, était mécanicien chez Pierre Barbe garagiste à Clelles.

En 1979, après avoir acheté un terrain appartenant à M. Daniel Feraudet, travaux publics et transports à Clelles, il installe sur une ancienne carrière une station-service avec 3 pompes (gas-oil, super et essence ordinaire). Dans le garage créé, il effectue des réparations et dépannages.

La station-service OYO ( l'enseigne est encore visible ) se fournit en carburants chez un négociant en pétrole de Grenoble, M. Gaillard.



M. Davin se souvient de quelques clients connus de tous : Bernard Tapie, Haroun Tazieff...

En 1988, M. Davin et son épouse créent un restaurant-snack et terrasse, proposant à la clientèle de passage une cuisine traditionnelle. La cuisine était de qualité se souviennent les plus anciens.



Après vingt années de service M. Davin, en 2008, prend sa retraite.

Il exerça aussi du transport de personnes, avec l'autorisation préfectorale de mise en exploitation d'une voiture de petite remise (VPR, voir encadré). Il fit du transport de cantines scolaires, du collège de Monestier-de-Clermont vers les écoles de Clelles et Monestier-du-Percy. Pour des compagnies d'assurances, il véhicula les malheureux passagers victimes de panne, sur la Côte d'Azur comme en Suisse.



En France, une **voiture de petite remise** est une voiture mise à disposition d'une clientèle moyennant paiement, dans certains territoires où l'offre de taxis est faible ou inexistante.

L'appellation de « petite remise » remonte à l'Ancien Régime, où il y avait, à proximité du Louvre, une « grande remise » et une « petite remise », en fonction de l'importance des voitures et de la qualité des personnes transportées.

Ces deux expressions sont restées pour désigner des types différents de véhicule loués avec chauffeur, mais l'activité de « grande remise » est maintenant appelée officiellement exploitation de voiture de tourisme avec chauffeur (VTC). Une voiture de petite remise comprend au maximum huit places, en plus de celle du conducteur. Elle doit porter une plaque distinctive indiquant la commune de rattachement.



Depuis 2010, plus aucune autorisation ne peut être délivrée. Cette autorisation, personnelle, n'étant pas cessible, les véhicules de petite remise disparaîtront avec l'arrêt d'activité des détenteurs actuels d'autorisation.

Contrairement aux taxis, mais comme les véhicules de tourisme loués avec chauffeur, les voitures de petite remise n'étaient autorisées ni à faire de la publicité sur les voitures, ni à circuler ou stationner sur la voie publique dans l'attente de clients : elles devaient être sollicitées au préalable pour une course.

## Un pas de côté ... à St Martin-de-Clelles

Au cœur du village, un restaurant a fonctionné quelques années.

Madame Monique Flandin a ouvert son restaurant en 1966 et en 1972 il y a eu une extension. Elle avait le macaron « Les Routiers ».

Certains routiers quittaient donc la route nationale pour casser la croûte, comme en témoignent ces camions garés dans la rue devant le restaurant.

Son mari André Flandin était chauffeur chez ONATRA (Vitrolles 13).

Elle a arrêté son activité en 1999.



La photo avec les 2 camions prise en 1970



La photo avec le restaurant date de 1987

## A Clelles ...

### au quartier de la gare

La construction de la ligne de chemin de fer a vu aussi l'apparition d'hôtels, trois pour le seul quartier de la gare :

- 1 - l'Hôtel du Mont Aiguille bien connu des voyageurs du début du 20<sup>e</sup> siècle,
- 2 - l'Hôtel Chrétien face à la gare, en service jusque dans les années 1980,
- 3 - l'Hôtel Ferrat, sur l'ancien tracé de la RN75, toujours en activité maintenant sous le nom « Le Traîneau ».



## L'hôtel FERRAT

Quelques images au fil du temps ... apparition et disparition d'une pompe à essence, évolutions des automobiles, aménagements de façades, orientation de l'escalier et modification du bassin fontaine ...

Plusieurs générations se sont succédé depuis la création de l'Hôtel ...



*En bonus, une réunion d'hommes posant devant l'hôtel vers 1925 ... banquet d'anciens combattants ? beaucoup portent au revers du veston une cocarde ou une médaille ... ou autre manifestation commémorative ?*



## Au bord de la route ... à Clelles

**Situation : en bord de route nationale 75, au lieu dit actuellement « La Remise »**

A droite, le garage BARBE (station d'essence AZUR) ... à gauche, l'hôtel-restaurant ALLARD (station d'essence ANTAR) – années 1970



### Le garage BARBE

En quelques images, voyage dans le temps : de la grange au garage automobile, de la station service au snack sur le route des vacances ...

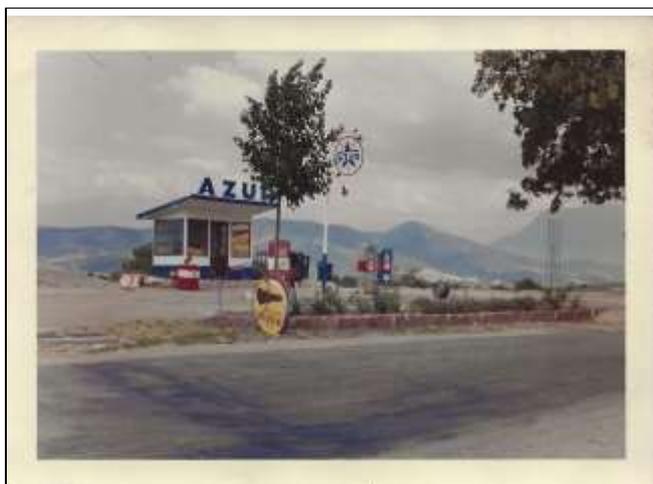


*Le bâtiment initial (avant 1955)*



*Premières transformations*

A partir d'une vieille grange existante, création du premier garage automobile tenu par Pierre BARBE. Sur l'illustration de droite, on remarque plusieurs enseignes et marques : Renault, Castrol, Coltrame, Azur de l'autre côté de la route qui paraît encore bien étroite à cette époque.



*Station d'essence AZUR devenue station TOTAL*

La station d'essence AZUR dépendant du garage BARBE était de l'autre côté de la route dans les années 1960, puis a été une station TOTAL, fermée en 1985.

Ce bâtiment a ensuite été transformé en snack en 2007, tenu par Dominique Barbe et Nathalie Bourgeat pendant quelques années. Il s'appelle maintenant « chez FERNI - la route de la mer »



*Le Snack BARBE*



*Chez FERNI*



*Garage de Pierre BARBE*



*« Meca Wheels »*

Le garage à l'enseigne RENAULT est passé chez d'autres propriétaires (CARTON, puis PELLOUX) et a été transféré à quelques centaines de mètres au nord, toujours en bord de route et à l'enseigne RENAULT.

Aujourd'hui, le bâtiment abrite une autre atelier de mécanique dédié aux motos et aux quads.

## LA REMISE

**Le lieu-dit tient son nom du relais qui existait sur l'itinéraire de la route royale, relais pour les diligences (ou les malles-poste pendant quelques années).**

A gauche, le grand bâtiment a deux issues : les attelages rentraient d'un côté et sortaient de l'autre. On retrouve cette disposition dans d'autres relais le long de la route.

A droite, l'hôtel qui recevait les voyageurs, devenu au fil du temps hôtel-restaurant pour les touristes de passage. Un poste à essence est venu compléter l'installation, puis une station-service.



Sur cette vieille carte postale, on voit le poste à essence près du portail de la remise, et au-dessus des deux automobiles, un panneau au nom d'Élie PASCAL, qui tenait un atelier de mécanique (transféré ensuite dans la village de Clelles). Jean-Clément ALLARD a acheté en 1935 à Monsieur ACHARD, agriculteur à Clelles.

## Hôtel ALLARD

La pompe à essence est toujours près du portail.





Plus tard, installation de deux pompes à essence plus accessibles aux véhicules de passage.

Station service  
marque ANTA

*photo datée de 1957*



La maison sur la droite a été transformée et est maintenant le bâtiment de la station service.

Les deux pompes que l'on aperçoit derrière Madame Arlette ALLARD ont laissé la place à une plus grosse installation de postes de distribution de divers carburants, accessibles jour et nuit.



*photographie de 1957*



Actuellement, seule demeure la station service, propriété de M. Jean-Louis Ville. Les bâtiments de la remise et de l'hôtel ont changé de destination.

*En bonus, une belle photo de juillet 1926 : un groupe posant devant le portail de la Remise. Sept adultes sont identifiés, trois autres personnes sont encore inconnues.*



**Devant le portail de « La Remise ».** Bicyclette, canne de marche, raquette de tennis ... les temps changent ...



- 1 – Alice ARTHAUD (épouse d'Alphonse CHRETIEN cantonnier)
- 2 – Rosine VILLARD (fille de Jean Villard n °7)
- 3 – 4 – 6 – non identifiés (peut-être des gens de passage à l'hôtel ?)
- 5 – Mme Jeanne ALLARD
- 7 – Jean VILLARD (grand-père de Jean à Clelles – décédé en 1933)
- 8 – Melle FLUCHAIRE dite « La Nivelles »
- 9 – 10 : les époux Louis MAILLET (qui habitaient « au ruisseau », centre de Clelles)

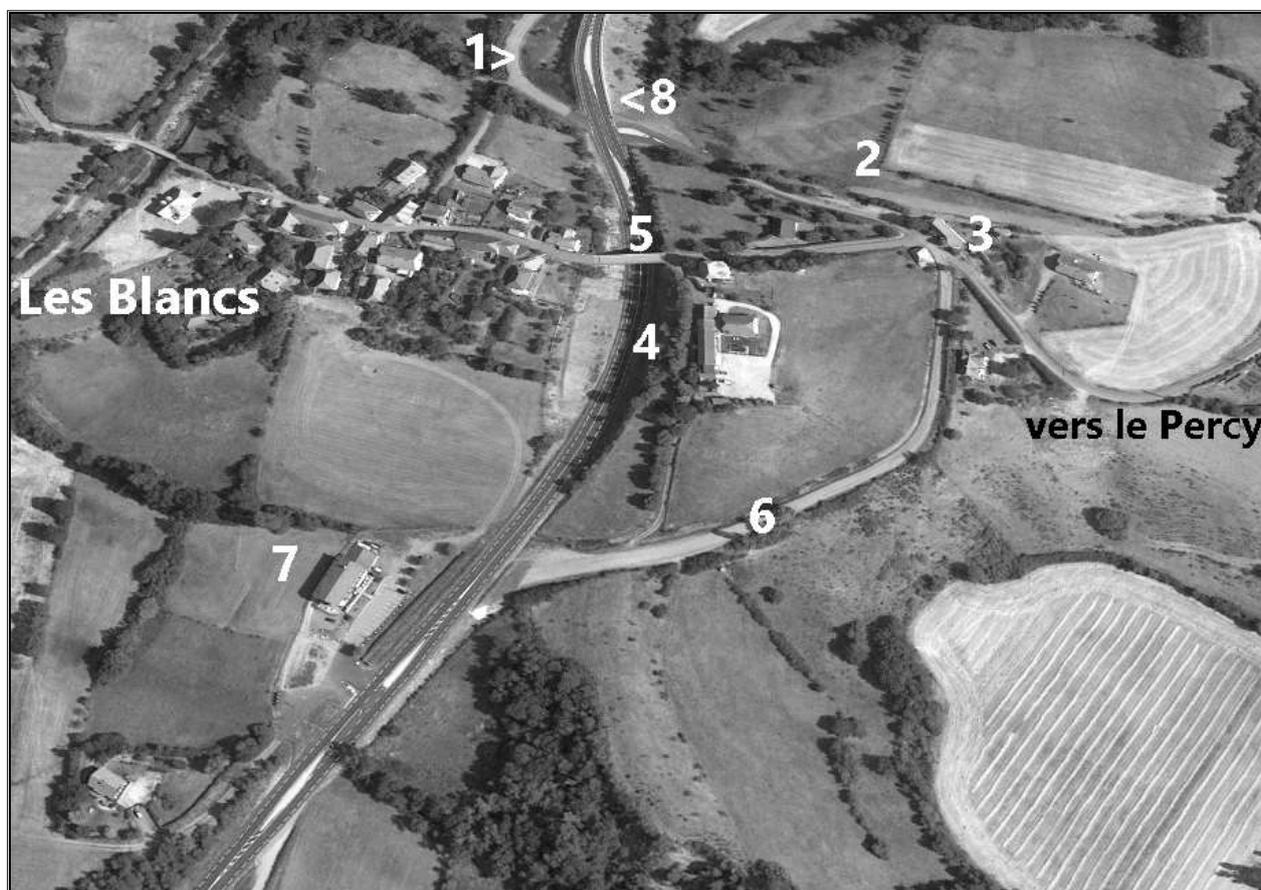
*[renseignements et photographie Jean VILLARD – Clelles]*

## Entre Clelles et le col de la Croix-Haute

### Au bord de la route ... au Percy

Sur la commune du Percy, au lieu-dit « *Les Blancs* », la route présentait deux grands virages pour contourner le relief entre le hameau des Blancs et l'ancien tracé de la route.

Depuis les rectifications de tracé, les virages ont été coupés, un grand creux comblé, une trouée faite et un pont construit au-dessus de la route rectifiée.



1 – ancien tracé, aire de chaînage actuelle	2 – emplacement du poids public	3 – l’Hôtel du Trièves	4 – la grande tranchée
5– le pont au-dessus de la route	6 – ancien tracé, en cours de revégétalisation	7 – l’Hôtel restaurant Le Chamois d’Or	8 – l’effondrement de 1995



En 1995, gros effondrement sur le nouveau tracé de 1974 (point 8 de la photo aérienne), qui nécessite deux ans de travaux ... la déviation reprend l'ancien tracé (point 1 ci-dessus).

La route descendant des hameaux de *Chabulière* et des *Blancs* et rejoignant le village du *Percy*, coupait la nationale dans le virage face à *l'Hôtel du Trièves*, lieu anodin au temps des hippomobiles, mais plus dangereux au temps des automobiles, comme en témoignent ces deux clichés de 1955.



Constat de gendarmerie

En arrière plan, la première maison du hameau des Blancs.

En arrière plan, à gauche de la camionnette, le poids public.  
La route qui monte à gauche conduit aux Blancs.





Précédemment, la route passait devant le poids public, toujours en place, et devant un hôtel en service au fil des années jusqu'au nouveau tracé.

Fabrication DUCHESNE & CIE Lyon 1926  
charge maxi 10 tonnes.

Poids public réservé aux usagers de la commune et autres agriculteurs en possession d'un carnet à souches.

Depuis 1963, entretien effectué par Raymond Ailloud-Perraud. En 1965 réfection du tablier (de bois en métal). Toujours en service mais très peu utilisé.

## L'Hôtel du Trièves

cet hôtel est représenté sur plusieurs photographies, scènes de la vie courante, la presse à foin, la pompe à essence à main sur un simple bidon, les gens posant devant l'établissement.



*au verso : 21 mars 1937*

Après la famille EVRARD, l'Hôtel du Trièves a été tenu par Raymond Ailloud-Perraud.



*Victor et Alice EVRARD (à gauche)*



*Evrard et Joubert (en haut) à la presse à foin*



### *L'Hôtel du Trièves*

De gauche à droite :  
Joseph BERTRAND  
Victor EVRARD  
Sabine MAILLEFAUD épouse  
JOUBERT  
Un homme non identifié  
Maurice BERTRAND (devant)  
Marie JOUBERT épouse  
BERTRAND

*La pompe à essence : pompe à  
main sur bidon*

L'hôtel présentait sur sa face nord sans fenêtre une grande peinture murale publicitaire aujourd'hui disparue.



*Tableau de Richard TASSAN – 1995*

Le lieu a aussi été représenté par Édith BERGER, vue prise à partir du hameau des Blancs.



*Le Percy – Édith Berger – janvier 1950*

*Les piétons en premier plan sont sur la route des Blancs, au centre l'hôtel du Trièves, en arrière le village du Percy.*

## **Le Chamois d'Or**

### **Hôtel-bar-restaurant de M. et Mme CHASSEVENT au Percy**

Le 14 octobre 1974, M. Roger Carton crée l'établissement sur l'ancienne route (RN 75), après l'ouverture de la tranchée des Blancs.

[Auparavant, M. Carton avait géré à partir de 1966 un bar-restaurant, taxi, ambulance et transports scolaires à Saint-Maurice-en-Trièves, qui fut repris par M. Poncet. L'établissement s'appelait STOP BONNE TABLE].

Ainsi, l'ancienne et dangereuse courbe disparaît et en conséquence le restaurant « Hôtel du Trièves», propriété de Mme et M. Raymond Ailloud-Perraud, perd sa clientèle et ferme peu après. Ce restaurant avec une pompe à essence à bras, tenu par la famille Evrard, avait été créé sur un ancien relais de diligences.

En 1995, la route RN 75 s'effondre dans la courbe qui précède la tranchée. Deux années seront nécessaires pour remettre en service la route.

En 1997, M. et Mme Chassevent, après rachat du Chamois d'Or, s'établissent après quelques modifications parcellaires. Ils font goudronner le parking, construire un garage et planter une haie.

En 2012, l'hôtel compte 20 chambres réservées à la clientèle de passage.



En 2023, suppression de l'hôtel, le restaurant demeure.

Au restaurant, la clientèle est surtout locale (75%). Pour le quart restant, il s'agit de la clientèle de passage, l'été. Des personnalités connues s'y arrêtèrent : Jean-Jacques Goldmann (et son vélo), Frédéric François, le pilote Ari Vatanen.

Après 30 ans d'activité, M. Chassevent voit toujours autant de monde sur la route, mais pour lui, les priorités ont changé. Le voyage familial, d'une certaine lenteur, en étapes, ne se fait plus. Le voyageur veut aller vite et cherche une restauration rapide. En terme d'hébergement d'autres propositions existent, gîtes, Airbnb ... c'est toute une économie qui change.

## Le snack de l'aire du Trièves

### *Le « Snack Le Trièves » fête ses 30 ans*

L'aire du Trièves, sur la commune de Monestier-du-Percy, est la plus grande aire de repos entre Grenoble et Sisteron : parking de 200 places, point d'eau, sanitaires, point de recharge pour véhicules électriques, tables de pique-nique, grand panneau d'informations touristiques.



Ouvert depuis août 1994, le snack est géré par Manu DRAIN qui connaît bien l'histoire de cette route 75, et toutes ses péripéties et anecdotes.

## La Remise de Monestier-du-Percy

**Ce bâtiment a changé plusieurs fois de propriétaires et de destination**

Le tracé de la route 75 a été rectifié, mais elle passait juste devant le bâtiment comme on le voit sur les photos anciennes.

Depuis 1840, cette ancienne remise, a connu des propriétaires successifs :  
Famille **ALLOUARD**, Famille Bernard de **PELAGEY**



En 1936, M. **MORIN**, banquier à Marseille, achète à M. de PELAGEY la propriété de Casseyre comprenant La Remise et la forêt d'Esparron.

Dans les années 40, la Remise est occupée par M. **CHARRIERE** qui y tient un bistrot auberge.

*[ notez, sur la photo ci-dessous, la grosse publicité peinte ANTAR sur le mur de la partie centale du bâtiment : la remise ]*

En 1951, les **Pères de Timon David**, congrégation religieuse fondée à Marseille au XIXème siècle, dont une communauté sise à Aix-en-Provence, achètent à la famille MORIN le bâtiment de la Remise, pour y installer sa colonie de vacances, « **La colonie Notre-Dame des Relais** ».



*Les photographies de cet article ont été fournies par Pierre MILLE*



Pendant une quarantaine d'années, la colonie a accueilli des garçons, uniquement.



Dans la partie Ouest du bâtiment se situaient la cuisine, les parties techniques et les sanitaires. Dans la partie Est, sur deux niveaux les dortoirs et la chapelle.



En 2008, après une longue période d'inoccupation, Thierry TORRES, en recherche d'un atelier pour ses activités artistiques, obtient du propriétaire le prêt de la partie Ouest du bâtiment

En 2009, Thierry Torres et Christophe Cloarec achètent, à la congrégation, la totalité du bâtiment. Thierry et Marion TORRES y créent la pizzeria « PIZZ'ART » tout en maintenant les activités artistiques de Thierry. Actuellement, Christophe Cloarec crée des appartements pour seniors dans sa partie acquise.

## à Saint-Maurice-en-Trièves

### **STOP, Bonne Table**

Bar-restaurant, taxi, ambulance, transport scolaire géré par Mr Roger Carton de 1966 à 1974 sur la commune de Saint-Maurice-en-Trièves.

En 1974, Mr Carton fit construire l'hôtel-restaurant-bar le Chamois d'Or au Percy, situé en bordure de la RN 75, à la sortie sud de la tranchée des Blancs, nouvellement ouverte. En 1997, l'établissement fut racheté par Mr Chassevent.



### **LE CHALET**

Tout d'abord camping, puis restaurant, Le Chalet est devenu aujourd'hui un restaurant avec chambres d'hôtes.



Yoann et Clothide ROUX ont pris la succession de la famille PONCET.

## LE RELAIS DE LA COMMANDERIE

*Dans la commune de Saint-Maurice-en-Trièves, un lieu-dit « La Commanderie » rappelle qu'aux temps anciens, les Chevaliers Saint-Jean-de-Jérusalem (appelés aussi Ordre des Hospitaliers, ordre religieux catholique hospitalier et militaire) avaient plusieurs propriétés le long des routes, dans le but de créer des hôpitaux, d'accueillir des pèlerins, d'aider les malheureux.*

*La direction générale se situait à Saint-Gilles dans le Gard, la direction régionale à Valence. Des Commanderies voisines étaient à Vizille et à Échirolles\**

*[source : Aimé Baup – « Sanctuaires du Trièves »]*

*(Échirolles\* où un quartier de la ville et un collège portent ce nom).*

Le bâtiment photographié ici avait encore une fonction de ferme avant d'être transformé en un nouveau lieu d'accueil moderne pour les usagers de la route.



*photographie extraite du livre « Sanctuaires du Trièves » (Aimé BEAUP)*



Au rez de chaussée, une boulangerie-snack pour les gens de passage, touristes ou routiers, à l'étage un restaurant.

**« Ô Col », au col de la Croix-Haute**

Etablissement sur la limite des deux départements : le parking est dans la Drôme, le restaurant en Isère.

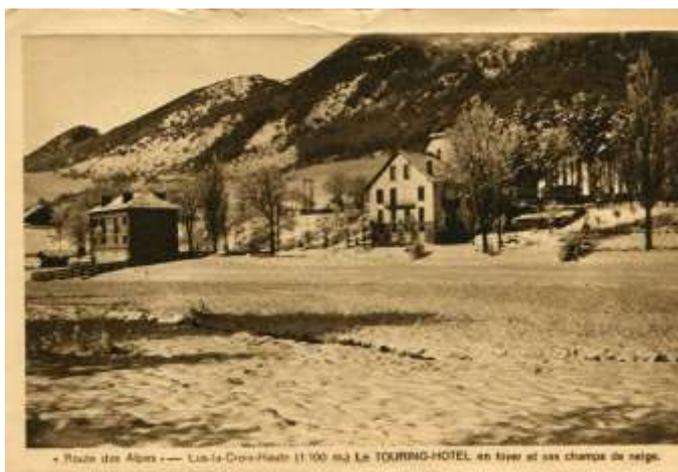


## Entre le col et Lus-La-Croix-Haute

Le restaurant « la taverne du Jocou » au hameau « La Croix-Haute » aujourd'hui « Team Pause »



## L'hôtel TOURING CLUB à la gare de Lus



Les touristes ont fréquenté très tôt les hôtels de Lus-la-Croix-Haute grâce à la nationale et au train. Parmi eux, l'hôtel de la gare, « le Touring », créé par Monsieur Reymond, surnommé « l'anglais », a illustré de nombreuses cartes postales. Il est aujourd'hui inexploité.



*Carte datée de 1936*



*et photographie actuelle*

## Pompes à essence

Les premières pompes à essence sont rustiques : pompe à main placée sur un bidon de carburant, comme on le voit sur certaines illustrations.

Différents modèles apparaissent au fil des progrès techniques.

Les points où l'on peut remplir son réservoir sont beaucoup plus nombreux que de nos jours. Chaque village a sa pompe ... et quelques hôtels restaurants en bord de route aussi.

Elles apparaissent sur les cartes postales.

A St Martin-de-Clelles – ancienne station OYO - Davin

A Clelles – à l'hôtel Ferrat / à la Remise Allard / garage Barbe

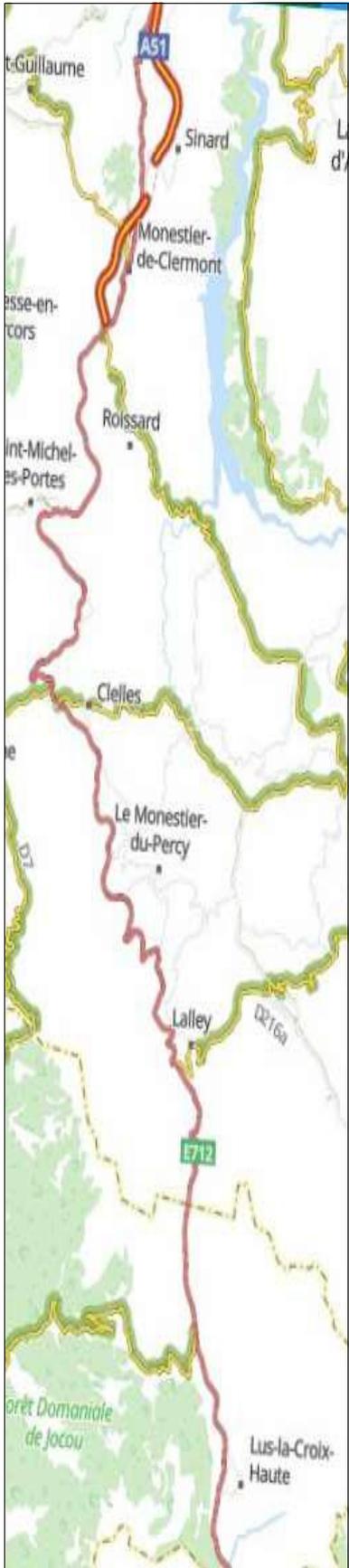
Au Percy – à l'hôtel du Trièves, les Marronniers

Il en demeure quelques exemplaires « antiques ».  
Pour illustrer un de ces vieux modèles, voici la pompe de Lalley, devant l'Hôtel du Finet.



## Chapitre 3

# Publicités et signalisations



## Publicités peintes sur les murs, informations touristiques, signalisation routière

### St Martin-de-la-Cluze

Panneau « 45<sup>ème</sup> parallèle »

### Monestier-de-Clermont

Dans le village : plaque de cocher et borne KM 161

Peinture murale « Agneau du Trièves »

Col du Fau – publicité murale « ANTAR »

### Roissard

Panneaux signalisation altitudes du col du col du Fau

Direction sud : 898 m / Direction nord : 899 m

Lieu-dit Farceyre : « le cerf volant »

### St-Michel-les-Portes - Ancien tracé route 75

à Gerbaud devant l'ancienne gare : ancienne borne « 40 km de Grenoble »

à Vicaire : Publicités murales (boissons)

### St-Martin-de-Clelles - Ancien tracé route 75

Vestige disparu près du pont St Michel : panneau « Z » virages

Panneau « Chemin de l'ancienne RN75 »

### Clelles

Ancien tracé par la Gare : panneau en béton distances km

Lieu-dit Montagne - Publicités murales (boissons)

### Le Percy - Ancien tracé route 75

aux Blancs – peinture murale « boisson Byrrh »

à Casseyre - publicité murale « montre Harwood »

### Lalley

Plaque de cocher

### Col de la Croix-Haute

Panneaux altitudes du col

Direction sud : 1175 m / Direction nord : 1179 m

## Publicités sur les murs

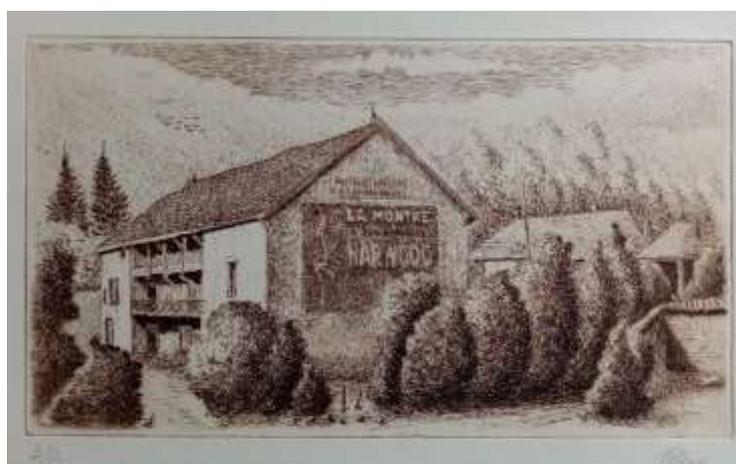
Les publicités en bord de route sont presque aussi anciennes que l'usage de l'automobile.

Avant que de grands panneaux ne soient installés en bord de route par des agences de publicité (Avenir, par exemple), ce sont les murs des maisons en bord de route qui ont servi de support aux différentes marques vantant les produits indispensables au voyageur-consommateur : essence et alcools dans la majorité des cas.

Certaines de ces "fresques" ont complètement disparu et d'autres sont encore reconnaissables bien qu'altérées par le temps, mais les photographes des années passées ont fait oeuvre de conservation, et ces traces d'une autre époque ont inspiré les artistes, dessinateurs, peintres, graveurs.

La plupart d'entre elles sont sur des portions de route délaissées par les travaux de rectification, telles les publicités peintes dans le hameau de Vicaire (Saint Michel-les-Portes) ou à Casseyre (Le Percy).

Les publicitaires louent des murs, telle *Provence Publicité* (agence de Marseille) à Casseyre ... pour une publicité de montre sans remontoir.



*HARWOOD (le Percy – Casseyre) – gravure de Jean-Pierre ANGELIER*

Et à l'époque, pas encore d'injonction "Boire ou conduire, il faut choisir" ... fleurissent alors sur les murs les *Noilly Prat*, *Kronenbourg*, *Bonal*, *St Raphaël quinquina*, *Byrrh gin tonique*, pour ne citer que quelques marques.



*SAINT RAPHAËL (St-Michel – Vicaire) – gravure Jean-Pierre ANGELIER*



*BONAL (St-Michel – Vicaire) – gravure Jean-Pierre ANGELIER*



*NOILLY PRAT (Celles – Montagne) – gravure Jean-Pierre ANGELIER*



*BYRRH (Le Percy – les Blancs) – peinture Richard TASSAN*



*peinture J FRANCK et gravure Jean Pierre ANGELIER*  
 Aujourd'hui, ce mur a été entièrement recouvert d'un enduit beige uni.

On trouve aussi au col du Fau une publicité *ANTAR*.

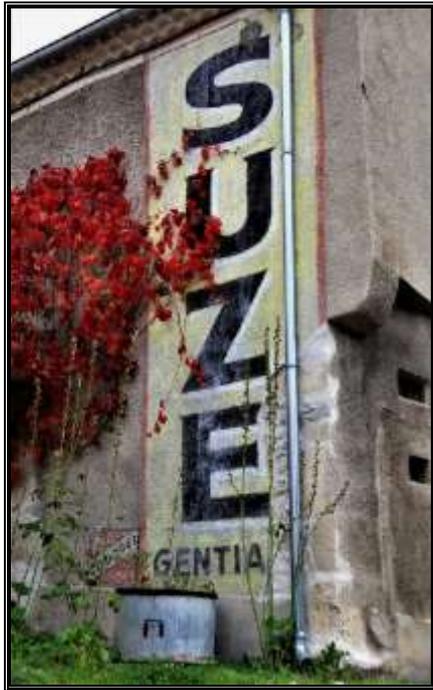


*gravure Jean Pierre ANGELIER*

Et à la Remise au pied du col à Lalley, une annonce *TEXACO* a disparu avec la démolition du bâtiment.



Dans la descente du col de la Croix-Haute en direction de Lus, au lieu-dit « Logis de l'Ours », on distingue encore sur les murs d'une remise une publicité pour les alcools *St Raphaël* d'un côté et *Bonal* de l'autre.



Ouvrez l'œil quand vous traverserez le Trièves et passerez le col ... peut-être verrez-vous d'autres traces diverses, et vous ne manquerez pas de nous les communiquer ! Cette SUZE est un peu plus loin.

Aujourd'hui : un arrêté préfectoral est en vigueur depuis janvier 2021, réglementant les panneaux publicitaires le long de la route entre les deux cols ... dans le but de préserver le paysage ...

... ce qui n'empêche pas la prolifération des panneaux de signalisation ou l'édification d'antennes relais qui ne sont pas toujours bien placées dans le paysage, ou de dispositifs mystérieux nomades et furtifs ...

## Œuvres d'art contemporain



← Le radar fixe de St Michel les Portes, qui a remplacé un vieux modèle souvent « décoré » ...

Aux heures matinales, essai de camouflage ...

Radars mobiles qui va et vient entre le col du Fau et Lalley →



## Une signalisation qui évolue

### Signalisation actuelle



De l'imposant panneau en béton au modeste panneau métallique.

Une ligne virtuelle bien particulière, qui ponctue pratiquement l'entrée dans le Trièves : le 45<sup>e</sup> parallèle nord, sur la commune de St-Martin-de-la-Cluze



Des panneaux d'altitude aux cols : altitudes fluctuantes selon que l'on passe les cols dans un sens ou dans l'autre

Au col du Fau : 898 mètres dans le sens nord-sud, 899 dans le sens sud-nord

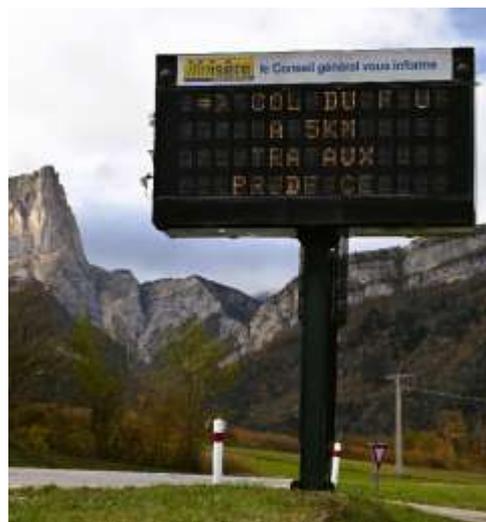


Au col de la Croix-Haute, 1175 mètres dans le sens nord-sud, 1179 dans le sens sud-nord.



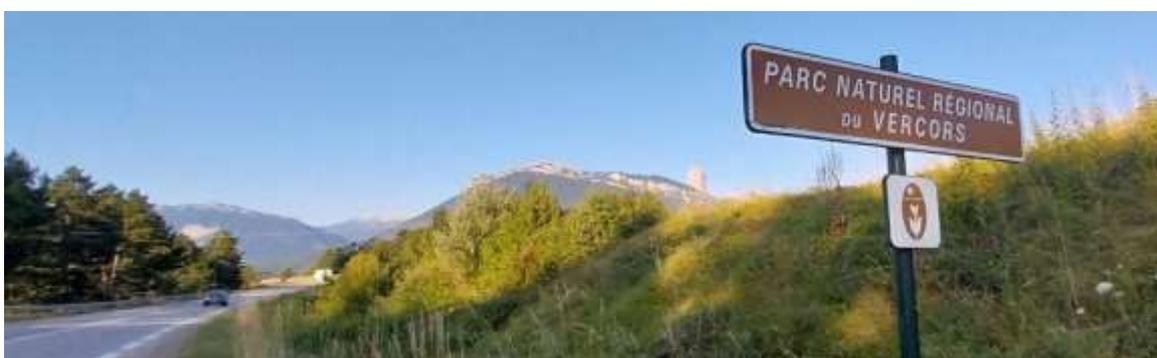
Panneaux de « Bienvenue en Trièves » en venant du sud, et aussi de « Bienvenue dans la Drôme » en allant vers le sud.

Panneau lumineux pour des infos sur les conditions de circulation.



Des panneaux « Parc Naturel du Vercors » quand on pénètre dans le périmètre du Parc

à St-Michel-les-Portes » côté nord



Des panneaux qui rappellent aux usagers que c'est bien la route d'hiver des Alpes  
→ Equipements obligatoires du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars



A la limite entre Vif et Saint-Martin-de-la-Cluze



Aire de chaînage au Percy et vers la Croix-Haute.

## Des panneaux d'information touristique



## - des panneaux du bon usage de la route



## Signalisation disparue ou témoin d'une autre époque

### Vieilles bornes routières

Quelques vestiges encore visibles

Une borne en pierre, format carré, avec inscription « 40 km de Grenoble » située sur l'ancien tracé de la RN75 devant la gare désaffectée de St-Michel-les-Portes quand la route passait par les hameaux de Vicaire et de St-Michel, avant l'effondrement de 1952. Une borne de ce type existe aussi à l'entrée du pont de Brion, comme sur les autres routes autour de Grenoble au kilomètre 40.



Une borne rouge et blanche, située au centre de Monestier-de-Clermont, portant les inscriptions RN75 et le kilométrage 121.



Une autre borne rouge et blanche, RN75 et kilométrage 124, qui finit ses jours dans une maison de retraite de vieilles bornes dans un jardin de Chichilianne avec d'autres modèles plus ou moins anciens.



### Vieilles plaques de cocher et panneaux de directions

Avant l'usage de l'automobile, les diligences assuraient le transport des voyageurs et des plaques de signalisation indiquaient au cocher directions et distances à parcourir. Ces plaques en fonte étaient placées sur les murs des relais, à hauteur de cocher. Il existe encore dans le Trièves des exemplaires de cette signalisation remplacée plus tard par des plaques en ciment.

L'une d'entre elles a été réinstallée à Monestier-de-Clermont (voir l'encart ci-dessous l'histoire de cette « retrouvaille »)



Une autre se trouve actuellement à la forge de Lalley. La seconde partie, indiquant les directions vers le sud, est cassée et incomplète.



D'autres plaques en fonte donnaient des indications kilométriques, telle celle située au cœur du village de Lus-la-Croix-Haute.



Ce panneau d'un autre modèle, plaque métallique émaillée sur support ciment, retrouvé à la forge de Lalley, se trouvait en bordure de RN75 à l'embranchement de la route de « Grande Communication 66 » menant à Lalley puis à Mens.



Panneau indicateur en ciment, toujours en place à Clelles, près de la gare, sur la portion de route délaissée en 1974, face à l'Hôtel Ferrat.



Ci-dessus, un panneau réformé, stocké au Centre d'Entretien Routier de Monestier-de-Clermont, et des cousins plus lointains, à Claix Pont-Rouge.

## Monestier de Clermont à travers les siècles :

Lionel Riondet raconte ...

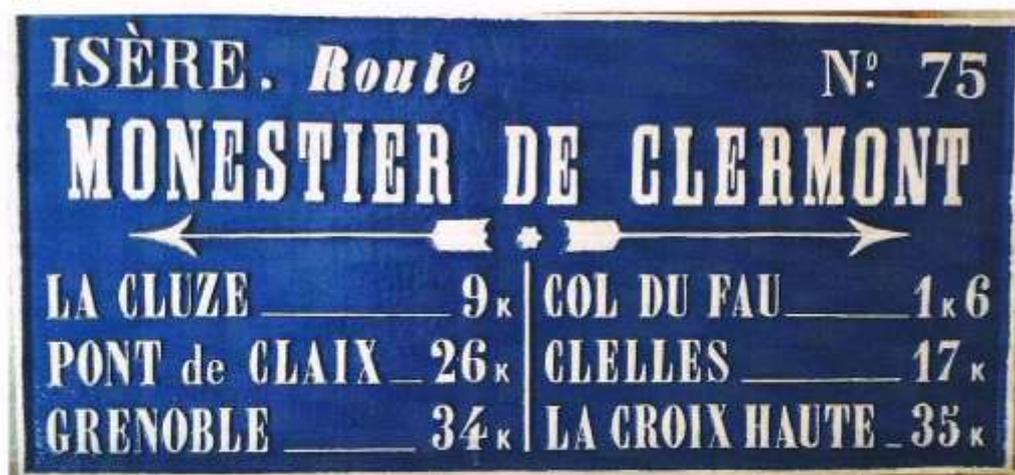
### La « plaque de cocher » retrouvée

Récemment, une plaque de cocher concernant Monestier-de-Clermont a été retrouvée. Était dénommée naguère « plaque de cocher » un panneau de signalisation placé aux carrefours pour indiquer les directions. Cette appellation nous reporte plus d'un siècle en arrière, époque à laquelle les véhicules étaient tirés par des bœufs ou des chevaux : diligences, carrioles, charrettes, etc.

Cette plaque se trouvait, arrivée là par on ne sait quel cheminement, chez un particulier en Italie. Elle a été repérée sur internet par le maire René Chalvin qui a pu la récupérer par l'intermédiaire de M. Jamois, collectionneur et réparateur de ce genre d'objet ancien à Paris. Celui-ci en a en outre assuré une belle restauration.

Divers indices, notamment une carte postale ancienne, nous permettent de dire avec une grande certitude que cette plaque était placée au carrefour de la Grand-rue et de la route menant à Saint-Guillaume et Gresse (aujourd'hui RD n°8). Elle indiquait aux cochers venant de ces villages la direction du sud vers Clelles et le col de la Croix-Haute, et celle du nord vers La Cluze, Le Pont-de-Claix et Grenoble, avec le kilométrage à accomplir.

Le projet est de remettre cette plaque de cocher à sa place originelle, devant la maison médicale. Une belle trouvaille qui renforce le petit patrimoine local et rappelle la période de la fin du XIXe siècle qui vit se réaliser de nombreux aménagements routiers.



article de Lionel Riondet paru dans le journal municipal de Monestier de Clermont - juin 2018

### Avis de recherche

Un panneau situé tout près du moulin de St Michel après le vieux pont en pierre était encore en place il y a quelques temps. Une rareté dans le paysage routier actuel !

Ce panneau « Z » signalait indifféremment les virages à droite ou à gauche, aujourd'hui disparus dans l'effondrement de la route en 1952.

Pour le panneau, c'est plus récent.

« Les Amis du Panneau » ont lancé un appel au ravisseur en juillet 2021 dans les Nouvelles du Pays... sans succès pour le moment ... mais ne désespérons pas du genre humain ...



JUILLET-AOÛT 2021  
Numéro 383

LE COURRIER DES LECTEURS ET DES LECTRICES

MON VIEUX PANNEAU

Nous sommes un certain nombre à pratiquer la Départementale 1075, qui passe juste en dessous du village de Saint-Michel-les-Portes. Les plus anciens se souviennent du tracé des années 50. À l'époque, c'était alors la "Route Nationale 75 de Chalon-sur-Saône à Sisteron". Elle passait par les hameaux du Vicaire et de Saint-Michel, descendait au niveau du moulin de Saint Michel et remontait par Saint-Martin-de-Cielles. Il y avait tout le long de la route, à l'époque, de beaux clous d'argent pour baliser la chaussée, des poteaux pour les câbles électriques, des panneaux de signalisation routière, des bornes kilométriques... On trouve même encore aujourd'hui ici ou là des traces de la route goudronnée. Pas très loin du moulin, il y avait un panneau, "attention, virage dangereux". Il était magnifique, avec des trous aux trois angles, pour les catadioptrés. Chaque promeneur le connaissait. Il avait ses fans, ses admirateurs, qui amenaient leurs amis voir ce panneau, témoin des temps anciens, témoin de la vie des hommes d'il y a quelque 68 ans... Mais tout cela, c'était avant.

Avant fin mars 2021, quand ce panneau a disparu... Quelqu'un a meulé proprement le poteau métallique du panneau, a laissé le poteau dans le fossé et est parti avec le panneau. L'indélicat, par son geste, nous en dit beaucoup sur l'époque que nous vivons, où l'on ne sait plus distinguer le mien du tien, le public du privé.

Tout le monde est bien triste.

S'il vous plaît, si vous rencontrez ce panneau, rapportez-le. Il a sa place qui l'attend...

•) Signé : Les amis du Panneau !

## Signalisation pirate

Nombreuses sont les traversées d'animaux passant des coteaux boisés vers les terrains plus dégagés. Le panneau officiel conforme à la norme en vigueur montre un cerf s'élançant allègrement pour franchir la Nationale.

Pendant quelques mois, un artiste anonyme a revisité tous les panneaux entre le col du Fau et le col de la Croix-Haute et l'animal est vraiment devenu un cerf volant, masqué et capé comme un super héros. Il avait même migré aussi sur la route de Gresse-en-Vercors.

On a pensé que c'était une espèce en voie de disparition, il ne restait qu'un individu en place à Roissard au lieu dit Farceyre, et un autre en réserve protégée dans un enclos de St-Martin-de-Clelles.



Une correspondante nous éclaire un peu sur cette espèce très locale.

\*\*\*\*\*

*"Prenez une photo, pas le panneau " ; c'est ce qui a été affiché à l'arrière des panneaux pour que les coquins de voleur de panneaux laissent Supercerf tranquille !*

*Dans les années 2012 ou 2013, le département de l'Isère a installé de nombreux panneaux de prévention de traversées de faune sauvage et avait réalisé dans « Isère magazine » un article.*

\*\*\*\*\*

*Supercerf et les Superbiches portent des capes rouges et brament au fond du bois.*

*Voici leur manifeste du 30 juillet 2013.*

Mais depuis quelques semaines, d'autres spécimens de cette espèce en péril refont leur apparition le long de la route. L'anonyme a entendu l'appel de la forêt !

Les traversées intempestives et les excès de vitesse de ces cerfs volants sont comptabilisés par cet appareil orienté pour cette tâche.

### **SUPERCERF, le Manifeste.**

**SUPERCERF** respecte les panneaux de signalisation en tant qu'objet : **SUPERCERF** ne dégrade pas les supports et utilise des matériaux amovibles.

**SUPERCERF** respecte les panneaux de signalisation en tant que support de sécurité : **SUPERCERF** utilise des matériaux réfléchissants.

**SUPERCERF** par son détournement, ne change pas le message du panneau.

**SUPERCERF** observe les réclamations des usagers de la route concernant son intervention.

**SUPERCERF** agit librement, sans contrainte et assure la maintenance de son intervention.

**SUPERCERF** prend des décisions après avoir acquis 2/3 des consentements de ses membres.

**SUPERCERF** possède une adresse électronique :

[supercerfetsuperbiches@gmail.com](mailto:supercerfetsuperbiches@gmail.com)

Chaque intervention de **SUPERCERF** est un évènement artistique. Une photographie de chaque action fait mémoire.

**SUPERCERF** véhicule un message poétique.

**SUPERCERF** participe à la beauté du Monde.





D'autres espèces, plus vulnérables encore, tiennent aussi à se faire connaître !

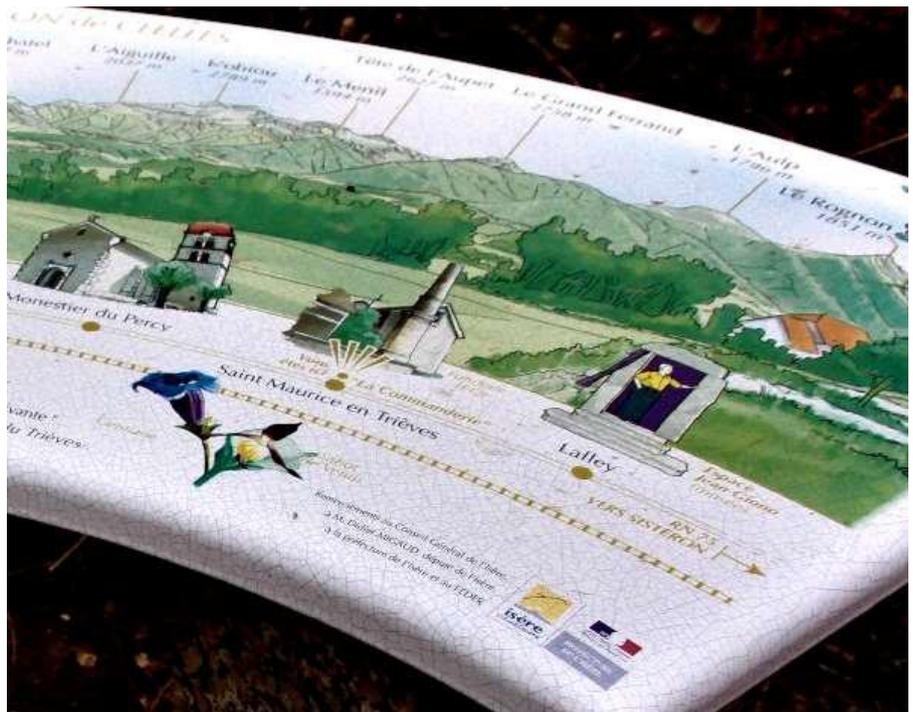
Salamandres, hérissons, enfants ...



## Signalisation information touristique

### La table d'orientation de Saint-Maurice-en-Trièves

Au lieu dit « la Commanderie », face au bâtiment commercial se trouve, en bord de route, un grand parking très utilisé par les routiers qui font une pose à la boulangerie-snack. Et pendant longtemps, face au panorama de la chaîne de montagnes, une belle table d'orientation en lave émaillée indiquait aux touristes de passage le nom des sommets et des villages du Trièves.



Elle a été défigurée par les outrages du temps ou des malveillances et est maintenant détruite. Dommage !



Une nouvelle table d'orientation serait bienvenue, face à la vision panoramique des montagnes et des villages visibles de ce point.

***Points d'information touristiques***



Vestiges d'un panneau d'information à St Martin de la Cluze – La Coynelle  
Vérifiez les numéros avant d'appeler !

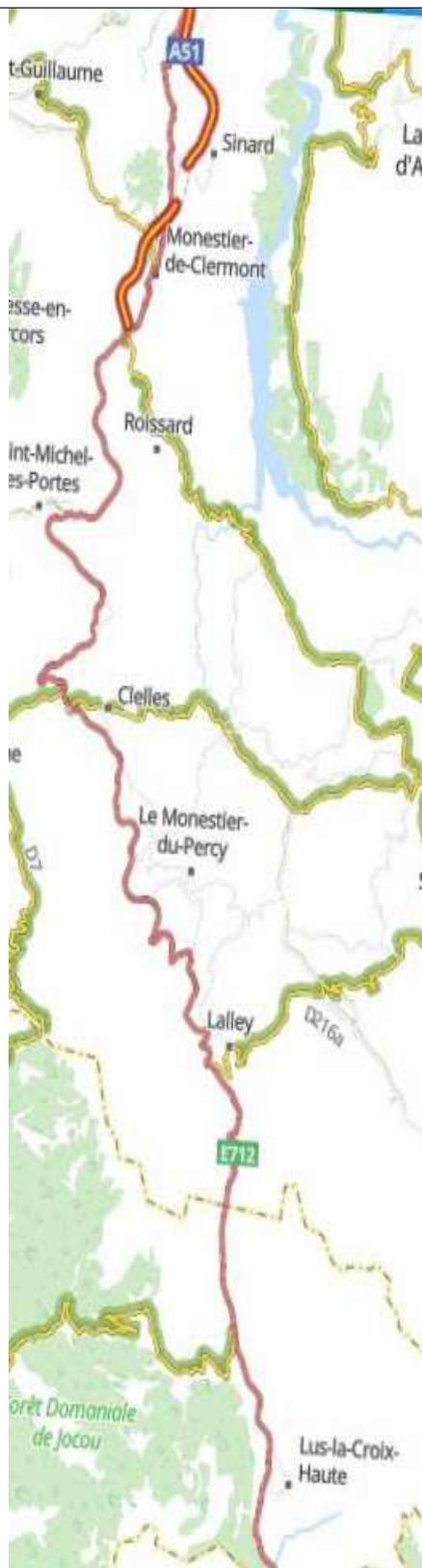
Chapitre 4

Mémorial

Stèles

Monuments

... pour ne pas oublier ...



## Mémorial ... au long de la route Monuments commémoratifs, stèles, croix

\*\*\*\*\*

Avignonnet – en bord de route au lieu-dit Fontfroide  
Stèle « **Marcel LOISEAU et Rolande ALBERTO** » 1944

Roissard – dans la carrière et au Col du Fau  
Monument pour « **les 11 otages de Vif** » 1944

Roissard – en bord de route au lieu-dit Farceyre  
Monument « **Ernest GRANIER** » 1944

Le Percy – en bord d'une délaissée de la route  
Stèle « **Elmo CASALE** » 1963

Monestier-du-Percy – en bord de route  
Monument « **Curé BOREL** » 1944

St-Maurice-en-Trièves – au dessous de la route  
Monument « **DAGAND, GIROUD, ADAGE** » 1944

Lalley – en bord de route sur le rocher  
Plaque « **Louis PICARD** » 1944

Lalley – en bord de route  
Monument « **Notre Dame du Trièves** »

Lalley – en bord de route avant la voie ferrée  
Monument « **Jean GAYVALLET et Louis PICARD** » 1944

La Croix-Haute – au-dessus de la route  
Deux monuments pour le pilote **Albert BOUTHIER**  
et les passagers **M. BARREAU et Mme ALUTA**  
Avion accidenté en 1931

La Croix-Haute – en bordure de route sur une délaissée  
Stèle « **Lieutenant Robert TAYLOR** » 1944  
Avion accidenté

Tout au long de la route, des plaques mémorielles rappellent des événements tragiques, accidents ou faits de guerre. Certaines sont visibles en bord de route, d'autres juste un peu à l'écart et souvent ignorées.

### **Des stèles relatives à la période de la seconde guerre mondiale**

Hommages aux combattants, aux résistants, aux otages, aux victimes civiles ...

#### **Avignonet, virage des Cadorats,**

**Stèle commémorative pour  
Marcel LOISEAU et pour Rolande ALBERTO  
13 juillet 1944  
en bord de la route 75 au lieu-dit Fontfroide (Avignonet)**



#### **Marcel LOISEAU**

**[Pseudonymes dans la Résistance : Marcel, Jean Aimar]**

**Né le 14 septembre 1919 à Meung-sur-Loire (Loiret), mort au combat le 13 juillet 1944 à Avignonet (Isère) ; résistant de l'Armée secrète, homologué Forces françaises de l'Intérieur**

Marcel Loiseau s'engagea dans la Résistance et rejoignit les rangs de la Compagnie Stéphane relevant du secteur 6, Grésivaudan de l'AS-Isère [Armée secrète].

Ses services sont homologués à partir du 15 février 1944.

Le 13 juillet 1944, il participait à une embuscade sur la RN 75 au lieu-dit "Les Cadorats", commune d'Avignonet (Isère). En danger d'être capturé, il préféra se tuer avec une grenade plutôt que de tomber aux mains des Allemands..

Son nom figure sur une stèle commémorative érigée à Monestier-de-Clermont (Isère), sur le monument aux morts de Meung-sur-Loire, sur la plaque commémorative dans l'église de cette commune et sur une plaque apposée au 51 de la rue du Général De Gaulle à Meung-sur-Loire.

*cf la notice biographique sur MAITRON.FR* <https://fusilles-40-44.maitron.fr>

## Rolande ALBERTO

Née le 28 janvier 1920 à La-Cluze-et-Paquier (aujourd'hui, Saint-Martin-de-la-Cluze, Isère), massacrée le 13 juillet 1944 à La-Cluze-et-Paquier ; employée d'hôtel ; victime civile.



Rolande, Rosine, Marie Alberto était la fille de Jean-Baptiste et de Rosine Bocchiatti. D'origine italienne, la famille obtint la nationalité française par décret du 14 janvier 1934. Rolande Alberto était employée à l'hôtel Rochas à Gresse (aujourd'hui Gresse-en-Vercors). Elle eut un enfant, né de père inconnu, dont elle confia la garde et l'éducation à ses parents. Et le 13 juillet 1944, elle se rendit à bicyclette à La-Cluze-et-Paquier (aujourd'hui, Saint Martin-de-la-Cluze), pour leur rendre visite et voir son enfant. L'après-midi de ce même jour, un groupe de combattants des Forces françaises de l'Intérieur fit sauter le Route Nationale 75 au tournant "des Cadorats" à Sinard. Après le combat qui s'ensuivit et le départ des Allemands, les résistants découvrirent au bord de la route, au lieu-dit "Fontfroide" à La-Cluze-et-Paquier, limitrophe de la commune de Sinard, le corps d'une femme dont la tête était criblée de balles. Elle fut identifiée comme étant Rolande Alberto. Ses papiers, son argent et sa bicyclette avaient été volés. Son nom figure sur les monuments aux morts de Gresse-en-Vercors (39-45) et de Monestier-de-Clermont, sur une plaque commémorative dans l'église de Gresse-en-Vercors et dans celle de Monestier de-Clermont, et sur une stèle érigée sur la commune de Sinard à proximité du lieu du massacre.

*cf la notice biographique sur MAITRON.FR* <https://fusilles-40-44.maitron.fr>

## Monestier-de-Clermont

### Monument au Col du Fau Les Onze Fusillés du 20 juillet 1944





Le 20 juillet 1944, 11 hommes arrêtés à Vif (Isère) le jour même, furent sommairement exécutés dans une carrière au Col du Fau à Roissard, (Isère) en représailles d'un attentat commis par la Résistance sur un motocycliste allemand. Le grand monument est au col en bord de route.



Un autre monument commémoratif, non visible de la route, se trouve dans la carrière...

... ainsi qu'une plaque commémorative à Vif, sur une maison de la *Place des 11 otages*.



Voir les notices de l'évènement et les notices des onze fusillés sur le site [Maitron.FR](https://fusilles-40-44.maitron.fr/) (dictionnaire biographique) <https://fusilles-40-44.maitron.fr/>

## Roissard au lieu-dit Farceyre

### Monument pour Ernest GRANIER



au-dessous du col du Fau, en bord de route.

**Né le 3 novembre 1893 à Bourg-Saint-Maurice (Savoie), sommairement exécuté le 22 juillet 1944 à Roissard (Isère) ; ingénieur, officier de réserve ; victime civile**

[...] Le 20 juillet 1944, onze hommes, arrêtés à Vif (Isère), furent sommairement exécutés par les soldats allemands au Col du Fau, sur la commune de ROISSARD.

C'est Ernest Granier qui demanda au menuisier Henri Maffiodo et à Marius Claret, transporteur, d'aller chercher les corps.

Le 21 juillet 1944, lorsqu'il arriva au Col du Fau, les victimes avaient déjà été mises en bière. Il redescendit vers Monestier-de-Clermont dans le camion de Marius Claret.

Ce dernier témoigna : « *En cours de route, nous avons rencontré une patrouille allemande. M. Granier, qui parlait un peu l'allemand, se mit à causer avec ces soldats pour leur faire comprendre que c'était lâche ce qu'ils avaient fait. Une discussion s'en suivit entre les soldats allemands et M. Granier. Le même jour, M. Granier a été emmené dans la cour d'une maison où il a subi les sévices des Allemands en furie. Ensuite, il a été amené à la Gestapo qui siégeait à l'Hôtel Moderne à Monestier-de-Clermont. Depuis je n'ai plus eu des ses nouvelles.* »

Le dimanche matin 23 juillet 1944, Le corps d'Ernest Granier fut retrouvé dans un boqueteau au lieu-dit "Farceyre" sur la commune de Roissard (Isère).

Il avait deux balles dans la tête et le bras droit cassé. L'après-midi même, le corps fut ramené et déposé à la mairie de Monestier-de-Clermont.

La date de son décès fut fixée au 22 juillet 1944.

Son nom figure sur les monuments aux morts de Monestier-de-Clermont et de Bourg-Saint-Maurice (Savoie), sur la plaque commémorative de l'Institut National Polytechnique de Grenoble (Isère), sur la plaque commémorative 1939-1945 apposée dans l'église Saint Maurice à Bourg-Saint-Maurice et sur la plaque commémorative apposée dans l'église de Monestier-de-Clermont.

Extrait de la notice biographique sur le MAITRON : <https://fusilles-40-44.maitron.fr/>

## Saint-Maurice en Trièves, sur la route menant au village, juste sous la RN75



### André Georges DAGAND

Né le 29 juillet 1921 à Lyon (Rhône, aujourd'hui Métropole de Lyon), abattu le 20 juillet 1944 à Saint-Maurice-en-Trièves (Isère) ; bûcheron ; victime civile, réfractaire au S.T.O.

La famille habitait à Lyon. Voulant échapper au service du travail obligatoire, il se réfugia à Autrans (Isère) où il trouva un emploi de bûcheron.

Le 20 juillet 1944, il se trouvait à Saint-Maurice-en-Trièves lorsque les troupes allemandes occupèrent le village.

Vers 11 heures, André Dagand, voulant leur échapper, tenta de traverser la route au lieu-dit "Les Boissières" mais il fut immédiatement abattu.

Il obtint la mention "Mort pour la France".

Il est désormais enterré au cimetière n°1 d'Ambérieu-en-Bugey (Ain), carré 3, sépulture 318. Son nom figure sur une plaque commémorative à Saint-Maurice-en-Trièves.

Extrait de la notice biographique sur le MAITRON : <https://fusilles-40-44.maitron.fr/>

## Raymond Marius Lucien GIROUD

Né le 3 février 1916 à Saint-Michel-les-Portes (Isère), sommairement exécuté le 4 août 1944 à Saint-Maurice-en-Trièves (Isère) ; cultivateur ; résistant de l'Armée secrète, homologué Forces françaises de l'Intérieur et interné résistant (D.I.R.)

Célibataire, il habitait avec sa mère, veuve, à Chichilianne (Isère) et était cultivateur. Il s'engagea dans la Résistance et rejoignit le maquis du Trièves, secteur 4 (Vercors Trièves) de l'AS Isère *Armée secrète*. Il aurait également combattu dans la compagnie Philippe. Il fut chargé d'une mission de liaison dans le Vercors avec Robert Adage. Après l'ordre de dispersion donné le 23 juillet 1944 par le chef militaire du Vercors, François Huet, ils réussirent à quitter le massif pour poursuivre le combat dans le Trièves. Le 4 août 1944, ils furent faits prisonniers à Saint-Maurice-en-Trièves (Isère), alors qu'ils tentaient de se restaurer dans un verger. Ils furent sommairement exécutés le soir même à 22 heures au lieu-dit "Le Village". Raymond Giroud obtint la mention "Mort pour la France" et fut homologué résistant, membre des Forces françaises de l'Intérieur, et interné résistant (D.I.R.). Il fut décoré de la Médaille de la Résistance à titre posthume. Il est désormais enterré dans le cimetière communal de Chichilianne. Son nom figure sur une plaque commémorative à Saint-Maurice-en-Trièves.

*Extrait de la notice biographique sur le MAITRON : <https://fusilles-40-44.maitron.fr/>*

## Robert ADAGE

Né le 25 avril 1922 à Grenoble (Isère), sommairement exécuté le 4 août 1944 à Saint-Maurice-en-Trièves (Isère) ; dessinateur ; résistant de l'Armée Secrète, homologué Forces françaises de l'Intérieur et interné résistant (DIR)

Il s'engagea dans la Résistance et rejoignit le maquis du Trièves, secteur 4 (Vercors Trièves), de l'AS Isère [*Armée secrète*]. Il fut chargé d'une mission de liaison dans le Vercors avec Raymond Giroud. Après l'ordre de dispersion donné le 23 juillet 1944 par le chef militaire du Vercors, François Huet, ils réussirent à quitter le massif pour poursuivre le combat dans le Trièves. Le 4 août 1944, ils furent faits prisonniers à Saint-Maurice-en-Trièves (Isère), alors qu'ils tentaient de se restaurer dans un verger. Ils furent sommairement exécutés le soir même à 22 heures au lieu-dit "Le Village". Robert Adage obtint la mention « Mort pour la France » et fut homologué résistant, membre des Forces françaises de l'Intérieur, et interné résistant (DIR). Il fut décoré de la Médaille de la Résistance à titre posthume. Son nom figure sur une plaque commémorative à Saint-Maurice-en-Trièves, sur la plaque commémorative du lycée Champollion à Grenoble (Isère), sur le monument aux morts de Gresse-en-Vercors (Isère) et sur une plaque commémorative dans l'église de cette commune.

*Extrait de la notice biographique sur le MAITRON : <https://fusilles-40-44.maitron.fr/>*

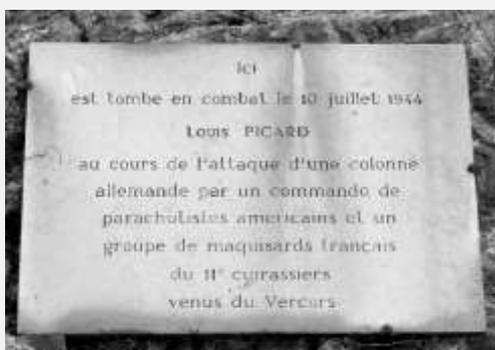
## Lalley – monument en bord de route près du col de la Croix-Haute

### Louis PICARD

Né le 12 novembre 1921 à Givors (Rhône) et mort au combat le 10 juillet 1944 à Lalley (Isère)  
Militaire du 11ème régiment de Cuirassiers ; résistant FFI du Vercors, « Mort pour la France ».

Le 10 juillet 1944, 17 résistants, dont Louis Picard, et 14 soldats américains attaquèrent un convoi allemand sur la RN 75 au col de la Croix-Haute, sur les communes de Lus-la-Croix-Haute (Drôme) et de Lalley (Isère). Louis Picard est touché d'une balle allemande en plein cœur au cours de l'attaque.

Une plaque commémorative est apposée sur le rocher, en bord de route à l'endroit où il est abattu. « Ici est tombé le 10 juillet 1944 Louis PICARD au cours de l'attaque par un commando de parachutistes américains et un groupe de maquisards français du 11e cuirassiers venus du Vercors »



Dans le même secteur, en bord de route près du col de la Croix-Haute, juste avant le passage de la route sous la voie ferrée, un monument commémoratif est érigé.

Il rend hommage à Jean Gayvallet et à Louis Picard avec cette inscription :

« À LA MÉMOIRE DE LOUIS PICARD TOMBÉ AU COMBAT  
LE 10 JUILLET 1944 »

Notice sur MAITRON.FR : <https://fusilles-40-44.maitron.fr>

À LA MÉMOIRE DE  
JEAN GAYVALLET  
VICTIME DE LA BARBARIE  
ALLEMANDE  
LE 10 JUILLET 1944  
LA COMMUNE DE LALLEY  
RECONNAISSANTE

À LA MÉMOIRE DE LOUIS PICARD  
TOMBÉ AU COMBAT  
LE 10 JUILLET 1944



## Jean GAYVALLET

**GAYVALLET Jean, Fernand - Né le 1er juin 1926 à Vienne (Isère), sommairement exécuté le 10 juillet 1944 à Lalley (Isère) ; soldat de 2ème classe au 11ème régiment de Cuirassiers, homologué Forces françaises de l'Intérieur et interné résistant.**

Jean, Fernand Gayvallet était le fils de Pierre Alphonse Gayvallet, brigadier-chef de police, et de Suzanne Habonneau. La famille habitait 9 rue de la Charité à Vienne (Isère). Comme son père et son frère aîné, il s'engagea dans la Résistance et fit partie des maquisards du Vercors, camp Bourgeois (Camp 13). Il signa un engagement au 11ème régiment de Cuirassiers reconstitué. Le 10 juillet 1944, dix-sept résistants, dont Jean Gayvallet et son frère Marcel, et quatorze soldats américains attaquèrent un convoi allemand sur la RN 75 au col de la Croix-Haute, sur les communes de Lus-la-Croix-Haute (Drôme) et de Lalley (Isère). Les pertes allemandes furent importantes.

Jean Gayvallet, blessé, fut capturé par les Allemands, torturé, puis sommairement exécuté. Le corps de Jean Gayvallet, portant des traces de coups de baïonnette, de chaussures à clous, de crosse de fusil, plusieurs os brisés, atteint de cinq balles dans la tête, fut identifié par son frère Marcel.

Jean Gayvallet obtint la mention « Mort pour la France », fut homologué membre des Forces françaises de l'Intérieur et interné résistant. Il fut décoré de la Médaille de la Résistance à titre posthume.

Son nom figure dans la liste des soldats du 11ème régiment de Cuirassiers morts ou disparus. Il figure aussi sur la stèle érigée à Lalley à proximité du lieu de l'exécution, en bordure de la route départementale 1075, environ 1 km avant le col, sur le monument aux morts de Lalley et sur celui de Voiron (Isère) où la famille habita longtemps.

*Notice sur MAITRON.FR : <https://fusilles-40-44.maitron.fr>*

## La stèle absente – pont de Darne, entre Clelles et St Martin de Clelles

Le 6 septembre 1944, des troupes américaines et françaises traversent le Trièves et se dirigent vers Grenoble.

Un camion militaire est accidenté au pont de Darne et se renverse dans le ravin de l'Orbanne. Plusieurs soldats sont blessés et deux meurent dans l'accident.

Ce sont deux soldats du 6<sup>e</sup> RTS (régiment de tirailleurs sénégalais) originaires d'Afrique :

- le **caporal BAGA**, né en 1912 à Zara Tonkodogo (Burkina – ex Haute Volta)
- le **soldat Mougma ADHDINOUMA**, né en 1925 à Boukir Ouahigouya (Mali – ex Soudan français)

Les décès sont déclarés à St-Martin-de-Clelles et ils sont inhumés en pleine terre au cimetière de la commune.

Le 15 juillet 1958, les corps sont transférés à la Nécropole Nationale de la DOUA, à Villeurbanne – rang A18 – tombes 50 et 51.

Tous deux ont la mention « Mort pour la France ».

La Nécropole de la Doua a été inaugurée en 1954. Ce lieu honore la mémoire des combattants français, ressortissants des anciens territoires coloniaux et protectorats et alliés tombés lors des guerres de 1914-1918 et 1939-1945. Le site MEMOIRE des HOMMES recense plus de 8000 soldats venus des colonies et protectorats pour combattre en France ... et y mourir.



Cet accident est tombé dans l'oubli, comme les deux victimes mentionnées. Et ces « combattants lointains » n'ont sans doute pas eu tous les honneurs qu'ils méritaient, ni les destins qu'ils espéraient.

Dans notre région, un cimetière particulier, situé à Chasselay (dans le Rhône) regroupe une cinquantaine de sépultures de tirailleurs sénégalais exécutés sommairement en 1940 dans différents lieux près de Lyon, dont à Chasselay. Un important travail de mémoire a été fait avec écoliers et collégiens autour de ces événements et de cette nécropole à l'architecture soudanaise. Une série de petites vidéos décrit ce projet et rappelle ces événements tragiques.



<https://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/le-tata-senegalais-de-chasselay>

Deux photographies de « tirailleurs sénégalais » prises à Monestier-de-Clermont en septembre 1944.



*Revue des troupes ... à pied ... et à cheval (aux Carlaires sans doute)*

*[photos de la collection Albert Riondet (MdC)]*

## Lus-la-Croix-Haute – Stèle en mémoire du Lieutenant TAYLOR en bord de route, près des Lussettes



Une stèle, inaugurée en juin 2002, près du lieu du crash,  
en bord de route, commémore la mémoire de ce pilote américain.

### La dernière mission de Robert Dudley Taylor

Le 15 août 1944 les troupes franco-américaines débarquent sur les plages de Provence. Les alliés ouvrent un second front en France et se préparent à une âpre bataille. Comme en Normandie, une des clés du succès est de priver l'adversaire de ses sources d'approvisionnement. Au soir du jour J provençal des reconnaissances aériennes montrent un fort trafic logistique qui entre autre emprunte la voie ferrée Grenoble-Marseille. Ainsi il est décidé de l'interrompre définitivement à un endroit qu'il sera très difficile de reconstruire : le viaduc ferroviaire au nord du col de la Croix-Haute dans la Drôme. L'édifice est placé sur la liste des cibles à traiter en priorité.



16 août 1944 : à l'aube l'état major du 1st Fighter Group reçoit le programme des missions du jour. Ce groupe est basé à Aghione sur la côte orientale corse. Il est composé des 27th, 71st et 94th Fighter Squadrons et emploie exclusivement le Lockheed P-38 Lightning (versions F-LO et J-LO).

Il y a fort à faire en ce lendemain de débarquement et les missions vont s'enchaîner toute la journée jusqu'au coucher du soleil. Une mission concerne l'escorte de 27 bombardiers B17 du 301st Bomb Group qui doivent s'occuper du pont « Pique-Pierre » sur l'Isère au nord de Grenoble.

10h07 : 12 P38 du 94th FS décollent, certains sont porteurs de bombes de 500 et 1000 livres pour bombarder en piqué des cibles d'opportunité. Le vol se déroule sans encombre jusqu'au Mont-Aiguille (Isère) où une formation nuageuse très dense empêche les chasseurs de trouver les B17 et par conséquent de jouer leur rôle de chiens de berger. Le leader de la formation, le Major Harris, donne l'ordre de mettre cap au sud vers des cibles terrestres. Ainsi, nos 12 appareils prennent la route du col de la Croix-Haute.

Arrivés sur les lieux 9 avions larguent à 4000 pieds 18 bombes de 500 livres et 4 autres de 1000 livres sur le viaduc et l'entrée du tunnel : un seul engin tombe sur l'ouvrage et l'endommage. Les 3 P38 restants, ceux du Major Harris et des Lieutenants Taylor et Karl s'occupent d'un objectif situé un peu plus au sud : le pont ferroviaire des « Lusettes ».



*Portrait du jeune Robert Dudley Taylor en uniforme, et emblème de son unité, le 94th Fighter Sq.*



*P38 du 2nd Lt Taylor, 1st FG / 94th FS*

Harris en tête de file emmène ses deux ailiers et largue deux bombes sans toutefois atteindre le pont.

Taylor suit son leader et se sert de ses mitrailleuses, n'ayant pas été doté d'engins explosifs. Il vole bas, très bas, sûrement beaucoup trop... Après avoir fait usage de ses armes de bord, il amorce sa ressource dans ce paysage très encaissé. Sa trajectoire l'amène proche de la crête d'une colline dont il accroche les arbres. Le bi-moteur vacille dans les airs, se cambre puis, déséquilibré, s'abîme et explose dans un pâturage du quartier « Bel Hôte » sur la commune de Lus-La-Croix-Haute. Karl qui suit de très près son camarade ne peut qu'assister impuissant au crash de l'appareil.

11h45 : le 2nd Lt Robert Dudley Taylor, 21 ans décède.

Il était né le 9 juillet 1923 à Winchester dans le Kentucky. Son incorporation datait du 7 janvier 1944, il effectuait ce jour là sa 4e mission.

Le jeune pilote américain n'est pas la seule victime du drame : par le plus funeste des hasards, Madame Louise Pavier qui accompagne son troupeau à quelques dizaines de mètres de l'accident est heurtée par des débris de l'appareil. Grièvement blessée à une jambe elle est transportée à l'hôpital de Gap où elle décédera quelques jours plus tard.



*Les obsèques du pilote américain R. D. Taylor le 17 août 1944 en présence des habitants du village.  
Son cercueil est entouré par des Maquisards (Collection Jean-Louis Delattre)*

Robert D Taylor est inhumé le 17 août 1944 dans le cimetière local. La population est venue en masse, forte du soutien des autorités du bourg qui bravent ainsi le joug des troupes d'occupation. Des unités de la Résistance sont présentes pour rendre les honneurs militaires au défunt.

Source : [https://www.laquerretombeeduciel.fr/pilote\\_americaain\\_P38\\_Debarquement\\_Provence.m.htm](https://www.laquerretombeeduciel.fr/pilote_americaain_P38_Debarquement_Provence.m.htm)

## Des stèles relatives à divers accidents

### Le Percy – Stèle « Elmo CASALE »

en bord d'une délaissée de la route au lieu-dit Bonnardel

#### **Anselmo CASALE**

Né en 1931 à Turin (Italie) - Mécanicien automobile chez Lancia

Décédé le 21 janvier 1963 lors d'un accident sur la RN 75, sur la commune du Percy.

La voiture de service de l'équipe Lancia a eu un accident le deuxième jour du 32ème Rallye automobile de Monte-Carlo 1963. La Lancia Flavia était conduite par le mécanicien Anselmo Casale, de Turin, employé de Lancia pendant 15 ans ; l'ingénieur Pier Luigi Carestia, directeur d'équipe, Francesco Rocco voyageaient avec lui.

Dans la soirée du 21 janvier 1963, les trois hommes avaient fourni une assistance aux voitures de l'équipe au poste de contrôle d'Uriage-les-Bains, près de Grenoble. Le rassemblement a ensuite continué son parcours, tandis que les véhicules d'assistance sont retournés à Monte-Carlo par un itinéraire plus court, pour attendre les voitures de course à la fin de l'étape.

Sur le chemin de Monte-Carlo, la Lancia Flavia a dérapé sur la glace sur la commune du Percy, au lieu-dit Bonnardel, entre Grenoble et le col de la Croix-Haute. La voiture a quitté la route et a heurté un arbre. Anselmo Casale a été tué sur le coup, tandis que ses compagnons Carestia et Rocco ont été légèrement blessés.



*Source : Journal La Stampa (Turin, Italie) numéro du 23 janvier 1963, page 7.*

### Monestier-du-Percy – croix et plaque pour l'abbé BOREL

En limite de Monestier-du-Percy et de St-Maurice-en-Trièves – virage en épingle – la voiture du Curé BOREL, prêtre à Prébois et Tréminis, quitte la route et finit dans le fossé.



*Une petite croix à peine visible dans le virage fatal*





*Plaque dans l'église de Prébois*



**Lalley – monument « Notre Dame du Trièves »**  
en bord de route près du col de la Croix-Haute

Construction en bord de route d'un petit monument carré. Sur une face, une niche avec statue de la Vierge, sur l'autre une plaque ce texte :

*Notre Dame du Trièves, protégez les habitants du Trièves  
et les voyageurs qui le découvrent.*

*Souvenez-vous aussi de tous les enfants  
de cette région qui sont morts pour la France.*

*Érigé en 1960 par Henry CASTELLAN*

*Restauré en 1992 par S.D. CASTELLAN et J. CHENAL*



## Lus la Croix-Haute – lieu-dit Chassarel - Accident d'avion en 1931

### COL DE LUS LA CROIX HAUTE – 15 juillet 1931



La berline monomoteur Nieuport-Delage, type 641, n° 10, immatriculée F-AJRB, appartenant à la Compagnie STAR, s'écrase dans le brouillard, vers 12 heures, lors de son approche sud du Col de Lus la Croix Haute. L'appareil effectuait la liaison aérienne régulière Cannes- Paris avec escale sur le terrain d'aviation de Moirans, à proximité de Grenoble.

Le pilote, Albert BOUTHIER, ainsi que deux passagers trouvent la mort dans cet accident, deux autres passagers sont commotionnés.

Sur les lieux de l'accident, un monument commémore la mémoire du pilote, et l'autre celle de ses deux passagers.



L'accident est relaté dans la presse de l'époque, dans « L'Excelsior » (journal de Roanne, ville d'origine du pilote) le 16 juillet 1931 et dans « le Petit Dauphinois » le 17 juillet 1931.

Les deux monuments sont juste au-dessus de la route sur la droite en direction du sud.

## Chapitre 5

# Evènements au fil du temps

## Accident sur la voie ferrée

Collision entre un autorail et un camion citerne au passage à niveau n°29 sous le col de la Croix-Haute.

Cet événement est relaté dans le très précieux livre « l'Étoile de Veynes » [édité en 1999 par Presses & Éditions ferroviaires] en ces termes :

Le 13 avril 1987, l'autorail 58606 Veynes-Grenoble, bien à l'heure, quitte la gare de Lus-la-Croix-Haute à 8 h 40 en direction du col.

Le temps n'est pas des plus cléments en ce début de printemps, mais la RGP\* brave la tourmente sans le moindre inconvénient.

Quand le train approche du hameau des Lussettes, un camion citerne vient de franchir par la route nationale 75 le col de la Croix-Haute en sens inverse et commence sa descente qui devrait le conduire vers Aspres-sur-Buèch et Sisteron.

Arrivé à la hauteur du PN 29, au lieu-dit *Chassarel*, le conducteur du camion n'aperçoit pas les barrières fermées ni les feux rouges clignotants, masqués par des rafales de neige, et continue son chemin.

A cette époque, la maisonnette de garde est encore debout, lui cachant aussi les phares de l'autorail qui grimpe vers le col à pleine puissance.

Il se rend compte du danger quelques mètres seulement avant le passage à niveau, donne un coup de volant vers la gauche pour éviter la barrière, mais c'est trop tard. Il la brise à l'instant précis où l'autorail apparaît derrière la maisonnette, le heurtant de plein fouet.

Le camion, sous la violence de l'impact, est littéralement scindé en deux morceaux : la cabine tombe dans le ravin à droite de la voie et la citerne à gauche.

Son chauffeur s'en sort avec seulement quelques blessures. Le contrôleur veynois Rossetto et le mécanicien grenoblois Gonzales sont miraculeusement indemnes.

*\*Les rames à grand parcours (RGP) sont des éléments automoteurs diesel de la SNCF composés d'une motrice de type autorail et d'une remorque avec cabine de conduite,*



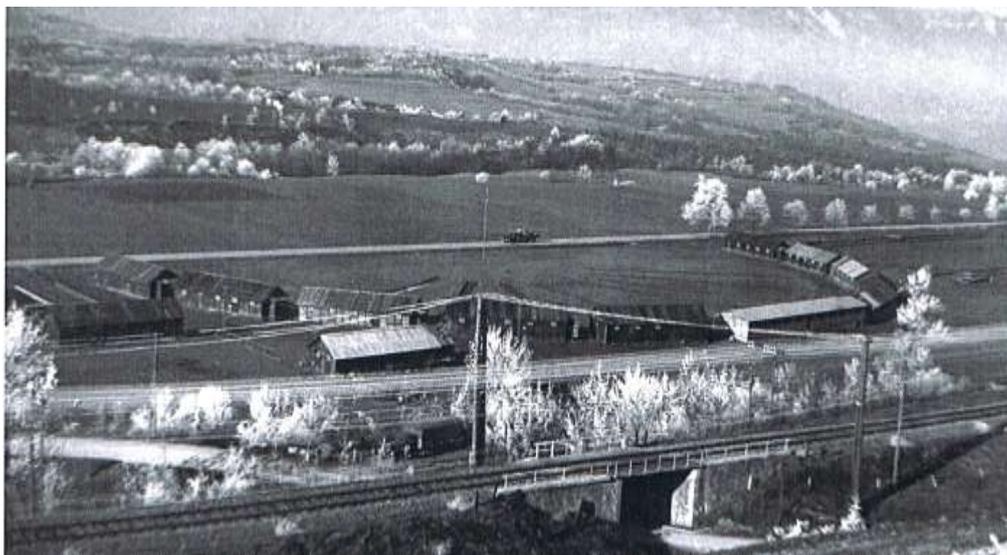
A droite, la citerne, couchée près de la route, et la maison de garde-barrière disparue de nos jours (signal automatique).

On voit à gauche sans doute le mécanicien qui constate les dégâts.

Le chauffeur du camion, Monsieur Ruatta, dit « Djidji », habitant Clelles, pratiquait régulièrement ce trajet.

## Des Chantiers de La Jeunesse Française

**A l'entrée nord de Monestier-de-Clermont**, au lieu dit « *Les Carlaïres* » (site de l'actuelle zone artisanale) le long de la route nationale 75, un grand camp est installé en 1940. C'est le site des Chantiers de Jeunesse du Groupement n°9, implanté dans le Trièves, qui se décline en une dizaine de sites dispersés dans différentes communes alentour.

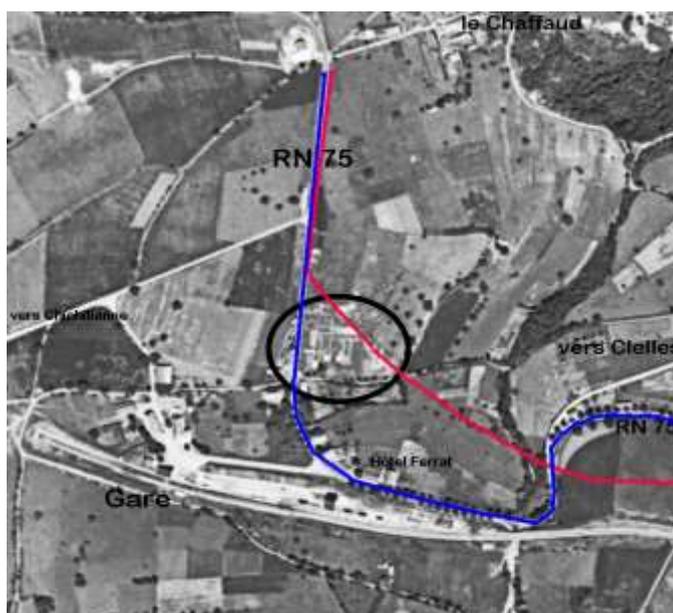


*Le camp aux Carlaïres, entre voie ferrée et RN75  
(photo Fonds Irène Sauvebois)*

**A l'entrée de Clelles** : le témoignage d'un ancien de Clelles évoque des bâtiments occupés par les chantiers de jeunesse au lieu dit « *Etève* », quartier situé près de la gare.

Ce lieu a été identifié comme étant le terrain situé entre l'ancienne route 75 et le nouveau tracé des années 70 (terrain occupé actuellement par une exploitation de débit de bois).

Les bâtiments sont détruits on ne sait quand mais il est resté des traces assez longtemps : une photo aérienne de 1950 laisse apparaître les fondations ou l'emprise au sol de ces bâtiments.



*En bleu l'ancien tracé, en rouge, le tracé actuel*



*Le camp installé à Clelles à l'emplacement repéré sur la carte ci-dessus*

### **Des passagers clandestins**

Août 1991, les presses locale (*Dauphiné Libéré*) et nationale (*le Monde*) révèlent un évènement peu banal dans la région : des immigrés philippins voyageaient clandestinement dans une citerne.

C'est au cours d'un banal contrôle de gendarmerie qu'un camion, immatriculé en Allemagne et allant à Naples, est arrêté par la brigade de Lus-la-Croix-Haute. Deux passagers dans la cabine, au comportement bizarre, intriguent les gendarmes qui découvriront 3 autres personnes sous une bache et 14 femmes dans une cuve de 5 mètres de long et 1,30 m de diamètre.

Tous sont Philipins ayant quitté leur pays en pensant trouver du travail en Europe. Le chauffeur italien et un Philippin organisateur du trafic ont été écroués à Valence.

## **Chapitre 6**

# **L'entretien de la route**

## L'entretien de la route

L'entretien de la route a été une préoccupation continuelle, tant pour les usagers devant l'emprunter que pour les services devant l'entretenir.

Le déneigement est assez efficace de nos jours mais a été un sérieux problème quand les moyens techniques étaient sommaires.

Département de l'Isère

Monestier-de-Clermont, le 14 février 1844

**Le MAIRE de la commune du Monestier-de-Clermont**, Chef-Lieu de Canton

A Monsieur le Préfet,

Je croirais manquer essentiellement à mes devoirs si je restais plus longtemps sans vous signaler ce qui se passe sur notre route ; (n° 75) depuis le 29 janvier dernier, jour où il a commencé à tomber de la neige. Battue par tous les vents elle a été coupée sur différents points par des fondrières qui en ont amputé la circulation au point où des routiers étrangers ont été forcés de séjourner en ce bourg pendant plusieurs jours et voyant qu'on ne prenait aucun moyen pour la faire ouvrir, d'y laisser leurs chargements et de se retourner par Grenoble.

L'administration des Ponts et Chaussées n'a jusqu'à ce jour pris aucune mesure pour faire ouvrir leurs fondrières et journellement je suis harcelé par les habitants qui se plaignent de cette indifférence disant qu'on n'a pas agi ainsi sur les autres lignes, qu'ils sont écrasés par les logements militaires et privés de la circulation du routage qui les indemnise en partie.

J'ai appris par des voyageurs auprès desquels j'ai pris des informations que dans la Drôme, l'administration a fait procéder à l'ouverture et qu'aujourd'hui le routage pourrait librement circuler tandis que dans cette partie de la route sur notre département rien ne s'opère et que même aucune mesure ne paraît se prendre pour faire cesser cet état de chose.

Je viens donc, Monsieur le Préfet, vous prier, avec les plus vives instances, d'ordonner que l'on mette la main à l'œuvre immédiatement pour faire cette ouverture.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, la nouvelle assurance de ma respectueuse considération.

L David

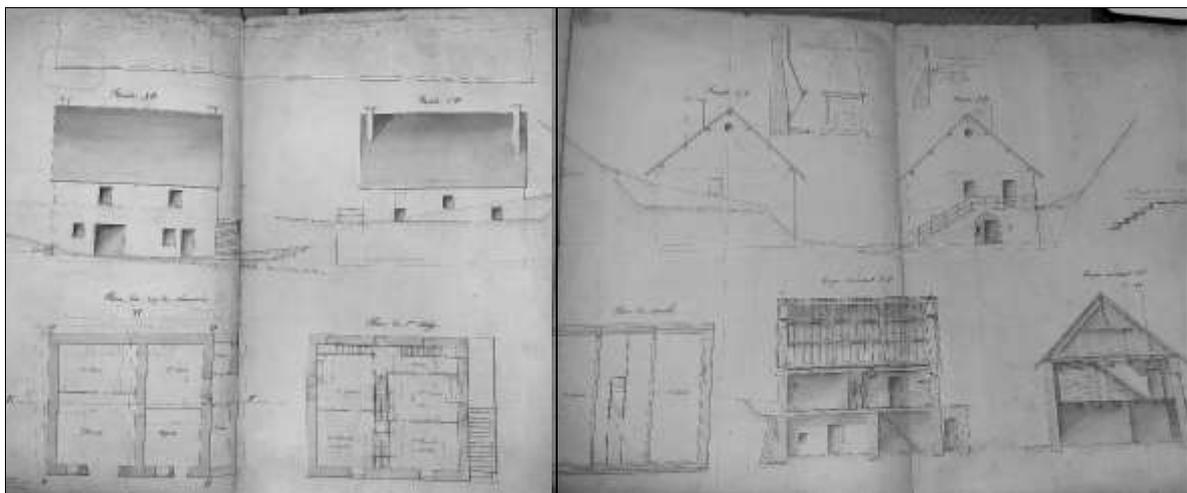
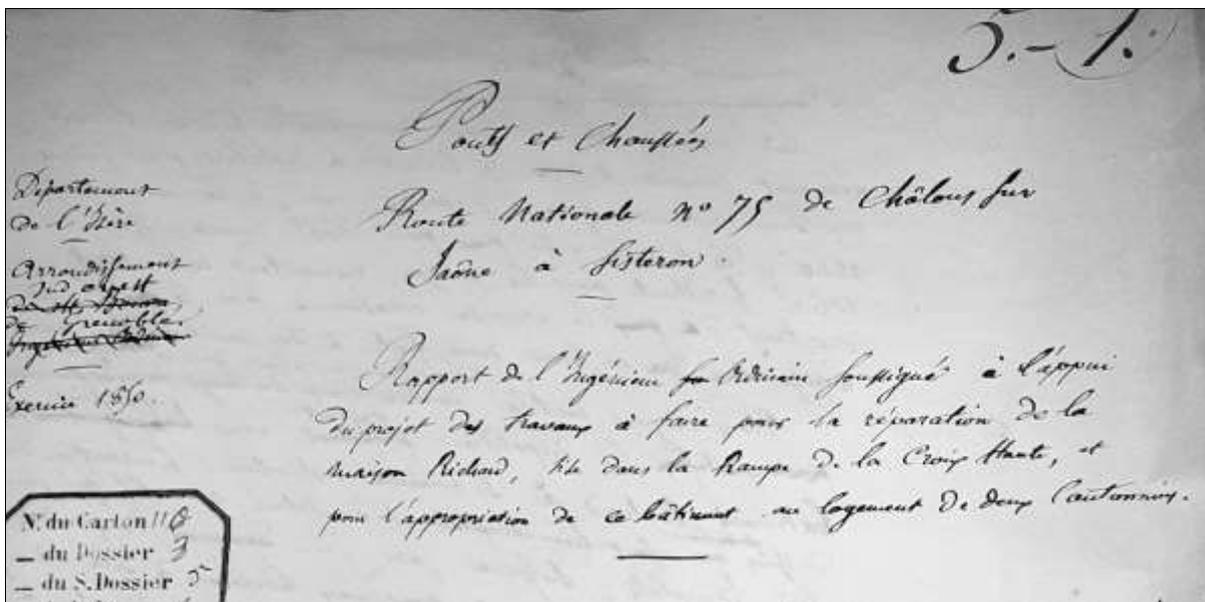
### La maison des cantonniers

Pour entretenir les routes, des « maisons de cantonniers » bordaient les routes de loin en loin. Celle qui est située en montant au col de la Croix-Haute est encore visible.

Cette modeste construction a été conçue selon les mêmes règles que des ouvrages plus importants : rapport de « l'ingénieur ordinaire », avant-métré et estimation du coût, plan général de la route, coupe et élévation de la maison...



Sur la route du col, la maison des cantonniers au début du 20<sup>e</sup> siècle et de nos jours



Documents aux Archives départementales de l'Isère

Pour apprécier le mode de travail de l'époque, voici in extenso le rapport de « l'ingénieur ordinaire » du 1850.

**Ponts et Chaussées**  
**Route Nationale n°75 de Châlon-sur-Saône à Sisteron**

**Rapport de l'ingénieur ordinaire sousigné à l'appui du projet des travaux à faire pour la réparation de la maison Richard, sise dans la rampe de la Croix-Haute, et pour l'appropriation de ce bâtiment au logement de deux cantonniers.**

Le col de la Croix-Haute, qui limite sur la Route Nationale n°75 les départements de l'Isère et de la Drôme, est à 1100 ou 1200 mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer. C'est dire que le climat y est très froid, que les hivers y sont longs et rigoureux et que les tourmentes accumulent fort souvent sur le col ou sur les versants d'énormes quantités de neige qui interceptent la circulation et mettent en péril la vie de voyageurs surpris par le mauvais temps. C'est dire aussi qu'il y aura la plus grande utilité à établir dans cette région un refuge pour les voyageurs et un logement pour les cantonniers chargés d'exécuter d'urgence les travaux nécessaires pour le déblaiement des neiges. L'opportunité d'un pareil établissement est avec raison depuis longtemps admise : les rigueurs du dernier hiver ont d'ailleurs prouvé qu'il n'y avait pas seulement utilité mais urgence à le réaliser dans le plus court délai possible.

La maison Richard construite au bord de la route à deux kilomètres du Col de la Croix-Haute est très bien située au point de vue de notre projet. Il n'existe dans toute la rampe de la Croix-Haute aucun emplacement plus convenable. Les neiges ne s'amoncellent jamais autour en très grande quantité, et les abords en sont par conséquent faciles à toute époque de l'année. La maison construite depuis peu d'années est d'ailleurs en bon état dans toutes ses parties, et assez spacieuse pour être appropriée facilement aux divers objets que l'on a en vue sans qu'il fasse y faire aucune addition importante. Le prix auquel nous avons traité avec les héritiers Richard s'élèverait, compris huit ares de terrain à distibuer pour jardins aux deux cantonniers qu'on se propose de loger à la somme de 1260<sup>f</sup>. Le terrain entre pour 200<sup>f</sup> dans ce chiffre. Les 1060<sup>f</sup> restant pour la maison représentent certainement moins du tiers de la dépense occasionnée par la construction. L'acquisition en serait donc faite à des conditions très avantageuses.

Nous croyons inutile d'expliquer en détail dans ce rapport les dispositions projetées pour approprier le bâtiment Richard à sa nouvelle destination. L'inspection des dessins et du détail estimatif qui sont très complets suffira pour faire comprendre et apprécier les dispositions. Nous nous bornerons à dire ici que les principales réparations à exécuter consisteront à pratiquer autour du bâtiment des clapisses d'assainissement, à remplacer la couverture en chaume par une toiture en tuiles, à faire une escalier extérieur pour accéder au premier étage qui doit servir de logements, à exhausser en pignons les faces latérales, à diviser par des cloisons le rez de chaussée, le 1<sup>er</sup> étage et le comble, à construire deux cheminées et enfin à crépir les murs à l'extérieur et à l'intérieur. Nous avons placé au rez de chaussée la remise qui doit servir d'abri et de refuge aux voyageurs, le magasin nécessaire pour l'entrepôt des outils de tout genre appartenant à l'administration, et qu'il est indispensable d'avoir sur les lieux lorsqu'il y a des neiges à déblayer, et enfin deux écuries auxquelles on peut arriver soit de l'extérieur, soit de l'intérieur par deux escaliers en échelle de meuniers qui communiquent avec le 1<sup>er</sup> étage. Ces dernières communications nous ont semblé utiles à aménager pour que les écuries qui seront très chaudes en hiver puissent être habitées pendant les grands froids, et au besoin tenir lieu de chambres à coucher, comme cela se pratique fréquemment dans les campagnes où le combustible est rare.

L'escalier extérieur conduira par un corridor aux deux logements projetés composés chacun d'une cuisine et d'une chambre. Cet escalier est exposé au nord ouest, il eût été mieux placé du côté opposé. En raison des déblais considérables pour les murs de soutènement que cette disposition eût engendré, nous nous sommes décidés à l'établir à la place indiquée aux dessins, après nous être assurés

sur les lieux qu'il n'y avait jamais plus d'amoncellement de neige de ce côté que de l'autre. L'emplacement laissé vacant au sud est sera d'ailleurs pour l'habitation un accessoire fort utile attendu qu'il sera possible de l'aplanir à très peu de frais et d'en faire une espèce de cour ou terrasse de plein pied avec le 1<sup>er</sup> étage. Sous l'escalier sont aménagées deux petites caves et l'entrée extérieure de l'une des écuries.

Un escalier en bois conduira du corridor du 1<sup>er</sup> au comble qui sera divisé par des cloisons en planches en deux galetas ou greniers.

Les dépenses prévues pour le détail estimatif peuvent se grouper comme il suit :

- Maçonneries à mortier de toute nature	571,76
- Crépissages extérieur et intérieur	196,95
- Toiture, compris charpente, litelage et tuiles	711,44
- Cloisons en briques et escaliers	323,14
- Equarissage à plâtre, garnitures et ... à plâtre	65,52
- Sommiers pour supporter le plancher du comble à la place du mur de refend qui doit être démoli	90,40
- Fermetures, placards, croisées, cloisons du galetas, arrières linteaux	995,81
- Cheminées	121,12
- Escaliers en bois	145,00
- Serrurerie	<u>216,15</u>
Total	2666,69

On voit ainsi que plus de la moitié des dépenses prévues par le détail estimatif sont indépendantes des nouvelles dispositions projetées et qu'elles n'ont pour objet que d'assainir la maison et de la placer dans de bonnes conditions de durée et de solidité. Les travaux d'appropriation considérés séparément se montent en réalité qu'à la somme de 12 à 1300 f. On en conclura que nous nous sommes attachés avec le plus grand soin à renfermer notre projet dans les limites d'une stricte économie, et que nous en avons exclu toute dépense qui n'était pas d'une absolue nécessité.

L'ensemble du projet compris dépense d'acquisition et ... à valoir monte à 4200 f. Le calcul le plus sommaire prouvera qu'une construction neuve établie dans les mêmes conditions eut coûté au moins 2000 f de plus. Donc si on admet le principe du projet, on admettra aussi le projet lui même comme étant le plus économique.

Le crédit alloué en 1850 pour l'entretien de la Route Nationale .... dans la sous répartition un nouvel article au projet proposé. Rien ne s'opposera donc à ce qu'il soit exécuté dans le courant de cette campagne, et qu'on puisse en retirer dès l'hiver prochain l'utilité qu'on est en droit d'en attendre.

Grenoble, le 31 mai 1850  
L'Ingénieur Ordinaire  
*Signature*

Nota : si nos propositions sont adoptées nous serions d'avis que l'exécution des travaux soit confiée au S<sup>r</sup> Miraillet Antoine d'Avers, commune de Lalley, auteur de la *soumission* annexée au présent rapport. Ce S<sup>r</sup> Miraillet a déjà exécuté pour le compte de l'administration divers travaux d'art et a fait preuve dans ces entreprises d'exactitude, de soin et d'une capacité suffisante. Le rabais qu'il offre est d'ailleurs avantageux, à raison des faux frais assez considérables que l'isolement de localité lui occasionnera par suite du manque d'ouvriers spéciaux dans le pays même. Pour tous ces motifs nous pensons qu'il y a lieu d'accepter la *soumission* que le S<sup>r</sup> Miraillet nous a remise.

Grenoble, le 6 juillet 1850  
*Signature*



## **Le récit d'un voyage dans une tempête de neige**

***en avril 1868***

A propos de la tourmente qu'il y a eu la semaine dernière, sur les montagnes du Dauphiné on nous écrit de la Croix-Haute :

« La neige n'arrêtait pas de tomber. M. Hilaire Curtil, maire de Prébois, avait décidé de franchir le col de la Croix-Haute pour se rendre à Marseille par Sisteron. Il partit accompagné de deux de ses amis marseillais dans une voiture attelée de trois chevaux. Une douzaine d'hommes de Prébois les accompagnaient.

De Prébois à Lalley tout alla assez bien. On voulut les dissuader de continuer, mais ils poursuivirent. La route jusqu'à la Croix-Haute offrit quelques difficultés, mais on en vint à bout car la herse avait pu déblayer la voie jusque là.

Au sommet du col la tourmente était dans toute sa fureur. La voiture fut prise dans une fondrière. Le froid était intense. Les chevaux tremblaient. Les hommes descendirent de la voiture. On dut dételer les chevaux. Finalement, à grand peine, les hommes rejoignirent une ferme voisine.

Quelques verres d'eau de vie et un bon feu leur redonnèrent des forces. Ils décidèrent de redescendre. Six cantonniers du poste voisin sont arrivés avec leurs pelles. Les chevaux furent attelés et la voiture dégagée. Les cantonniers sont intervenus trois fois. La descente fut pénible. A six heures, après huit heures d'efforts, les voyageurs arrivèrent à Clelles. Le lendemain ils passèrent le col de Monestier-de-Clermont et arrivèrent à Grenoble. De tout l'hiver ce fut la plus grande tempête. Sans le courage de M. Curtil, celui des hommes de Prébois et des cantonniers, tout aurait pu finir en catastrophe.

***source : LE DAUPHINE - 4e et 5e années de parution - de mai 1867 à mai 1869 - (Page 440)***

## Mémoires des cantonniers et agents de la DDE

La population locale est parfois mise à contribution pour ouvrir la route.



*Habitants de Lalley déneigeant la route du col – photo G Pellegrin*

Au col même, le chalet-refuge abritait le cantonnier et sa famille.



Cette photographie (éditée en carte postale) présente le chalet refuge du TCF (Touring Club de France). Elle date sans doute d'avant 1920 car on y voit le traîneau utilisé pour déneiger (on y attelait les chevaux), qui sera remplacé par un premier chasse-neige mécanique à partir de 1929, comme le précise les carnets tenus par les employés de l'époque.

## Les Carnets de bord au col de la Croix-Haute

Carnets anciens, des années 1929 à 1936, conservés par Gilbert Pellegrin, habitant de Lalley, conducteur de travaux à la retraite ... en service au Col de la Croix-Haute, tout comme avant lui, son père et son grand-père.

Ces carnets ont été photocopiés par Christian David (ancien chef du service des routes pour ce secteur à la DDE) qui nous les a communiqués avec quelques photos des engins et personnels de cette période. D'autres photographies confiées par Gilbert Pellegrin complètent cette évocation.

En voici quelques extraits pour illustrer ce travail de consignation des données :

### **Carnet de bord – Neige hiver 1926-27**

#### **Neige le 17 mai 1926**

35 centimètres de neige – traineau km 62 et col

#### **Neige le 2 octobre**

durée de la chute : 6 heures - épaisseur : 35 cm - traineau 5 colliers durée du trajet 4 heures - une vingtaine d'autos en panne

#### **Neige du 5 au 30 novembre**

durée de la chute : 8 h – épaisseur : 28 cm – traineau le 1<sup>er</sup> décembre 5 colliers, durée du trajet 4 heures

#### **Neige du 4 décembre**

Épaisseur 20 cm – tourmente et congères – Traineau le 5, aller Lus gare, resté en panne entraînement de magnéto et de pompe cassés, radiateur fêlé – en panne manque de gicleur à la barrière Cassorel Traineau le 6 , 8 colliers durée du trajet 4h30

Tracteur rentré le 15 décembre – essence brûlée 160 litres, graisse 4 kg, huile 8 litres

#### **Tourmente du 4 janvier 1927**

Nombreuses congères, tracteur le 5 janvier, aller au km 67 côté nord et à la gare .....

*[extrait du carnet]*

Pour chaque jour, des précisions chiffrées sur la neige, le temps de travail, la consommation du chasse-neige

Dans les premiers carnets consultés, il est question de colliers : « traineau 5 colliers », traineau 8 colliers ».

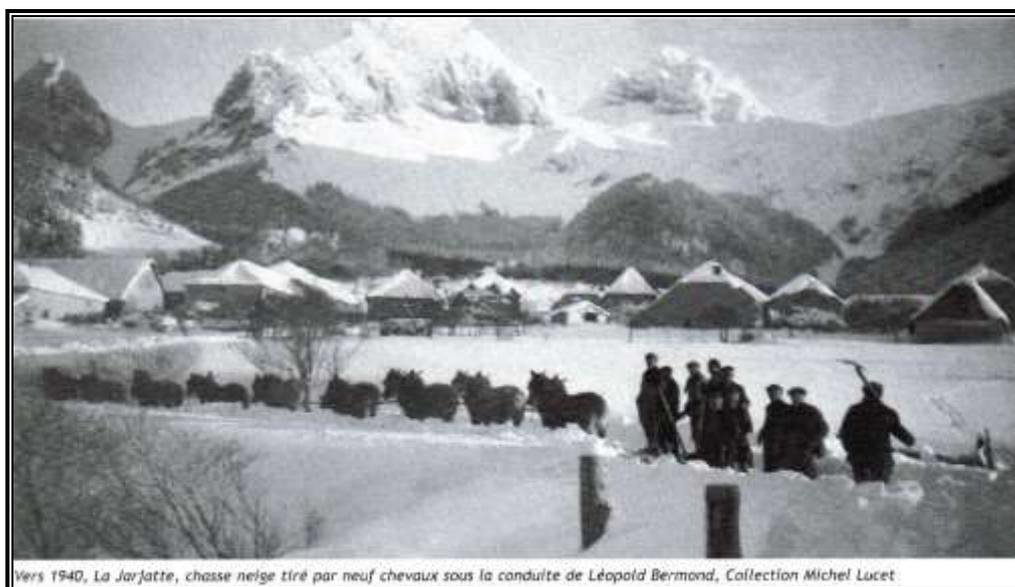
Système abandonné quand les appareils motorisés ont été plus fiables.



Déneigement à Méaudre en 1932. On a recouru aux moyens traditionnels en attendant la fin de la guerre (coll. DDE).

NB : Les colliers ... il s'agit de nombre de chevaux attelés au traineau pour déneiger la route, comme on le voit sur cette photo prise à Méaudre en 1982.

Autre illustration « des colliers »



Vers 1940, La Jarjatte, chasse neige tiré par neuf chevaux sous la conduite de Léopold Bermond, Collection Michel Lucet  
*Chasse-neige tiré par des chevaux – Lus la Croix-Haute – vers 1940 – photo Michel Lucet  
in Notre vie à Lus-la-Croix-Haute (Mémoire de la Drôme)*

**Ces carnets sont très précis** et plusieurs pages présentent des renseignements au jour le jour organisés en colonnes ... dates, quantité de neige tombée, durée de la chute, engins utilisés, durée de l'intervention, observations diverses ... les premières pages sont mieux renseignées que les dernières.

Par exemple : pour l'hiver 28-29, les engins sont variés selon les dates : le traîneau (14 jours avec un nombre de colliers, entre 5 et 10), le « tank » pendant 5 jours (845 litres d'essence, 38 litres d'huile, 19 kg de graisse), deux jours où les hommes déblaient les congères à la pelle.

#### **Hauteur de neige d'antan**

Hiver 1928-1929 (du 24/11/28 au 6/4/29) : 257 cm  
Hiver 1929-1930 (du 26/10/29 au 14/03/30) : 243 cm  
Hiver 1930-1931 (du 16/10/30 au 10/03/31) : 342 cm  
Hiver 1931-1932 (du 27/11/31 au 11/04/32) ; 62 cm  
Hiver 1932-1933 (du 28/11/32 au 23/03/33) : 148 cm  
Hiver 1933-1934 ( 30/10/33 au 1/03/34) : 235 cm  
Hiver 1934-1935 (du 7/11/34 au 1/03/35) : 281 cm  
Hiver 1935-1936 (du 0/12/35 au 17/03/36) : 295 cm  
Hiver 1936-1937 (du 2/12/36 au 27/03/37) : 277 cm

Les engins motorisés ont évolué au fil du temps, le premier étant un char d'assaut de la guerre de 14-18, aménagé en chasse-neige dans les années 1920. Engin un peu capricieux si l'on en croit les carnets.





*Quelques photographies des engins utilisés*



*Vers 1953, le chasse-neige de la Nationale 75 : un camion de la marque Latil équipé en chasse-neige. Devant, de g. à d. le troisième, le facteur Louis Jean des Touches, le cinquième, le facteur Jean Jouve, le neuvième Félix Grand  
Collection Emmanuelle MITTRE*

## Photo de famille



*Trois générations de Pellegrin au service de la route  
Gilbert est assis sur la lame entre père et mère.*

## **Chapitre 7**

# **Tourisme et transports**

## Tourisme

Le Touring Club de France favorisa « la route d'hiver des Alpes » dès 1920, créant un trajet touristique de Paris à la Côte d'Azur.



Mais la route était déjà fréquentée depuis quelques années par les touristes qui ont changé leurs habitudes : le train, très utilisé pour venir aux « sports d'hiver » à Monestier-de-Clermont, a été supplanté par l'automobile, comme le décrit Lionel RIONDET dans son article « Les Cannois », paru dans une revue locale.

## Les Cannois

*Dans l'article suivant, Lionel RIONDET évoque « les Cannois », terme générique de tous les touristes migrants et aisés qui alternaient mer et montagne pour leur villégiature et faisaient étape à Monestier-de-Clermont.*

## Les « Cannois »

La position géographique de Monestier-de-Clermont sur une voie de passage ancestrale en a fait, au fil du temps, un lieu d'étape traditionnelle. Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, on note que la présence du « grand chemin de Grenoble en Provence » provoque « *un peu de commerce* ». Cette activité commerçante modeste s'est trouvée grandement stimulée par l'ouverture en 1830 de la Route Royale qui, en rendant carrossable le col de La Croix-Haute (jusqu'alors chemin muletier), devint un des grands axes nord-sud de traversée des Alpes.

A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le tourisme se développe. Monestier-de-Clermont profite de ce phénomène et en connaît des retombées économiques non négligeables. Petite station estivale, hivernale et thermale, le village est équipé de plusieurs hôtels qui accueillent les touristes venant effectuer un séjour de quelques jours ou quelques semaines. Mais la vocation de village-étape connaît aussi un regain certain. Notamment lors du passage des « Cannois ».

Deux fois par an, au printemps et à l'automne, le village était animé pendant plusieurs semaines par l'arrivée de touristes en transit qu'on désignait sous le nom générique de « Cannois ». Il s'agissait de personnages aisés, voire riches, parmi lesquels de nombreux Suisses, qui résidaient l'été à Zurich, Interlaken, Genève, Aix-les-Bains, Challes-les-Eaux ou Annecy. En octobre, ils gagnaient la Côte d'Azur et s'établissaient à Nice, Menton et souvent Cannes (d'où leur appellation) pour échapper aux rigueurs de l'hiver. Cette migration saisonnière se faisait à l'envers de celle d'aujourd'hui où les vacances d'été se passent principalement dans la chaleur du Midi et celles d'hiver dans les montagnes pour la pratique du ski. En mai, les « Cannois » repassaient dans l'autre sens pour rejoindre les Alpes pour un estivage au frais.

Leur passage était très attendu des Monétérons. L'arrivée de ces équipages, qui voyageaient en convois comportant plusieurs dizaines de chevaux, provoquait admiration et curiosité. La prestance de ces belles bêtes qui marchaient toujours au pas car la route était longue et le cliquetis des fers sur la chaussée ne manquaient pas d'impressionner la population locale. On disait, comble de raffinement, que les sabots des chevaux étaient caoutchoutés à leur arrivée sur les lieux de villégiature pour ne pas troubler la tranquillité des résidents. On se préoccupait déjà de pollution sonore... Les tenues distinguées des « Cannois » ne manquaient pas de susciter des commentaires, surtout de la part des villageoises qui contemplaient les toilettes de ces dames d'un regard envieux. On se réjouissait aussi de la perspective de commercer fructueusement.

Car cette clientèle huppée était une aubaine pour l'économie locale. Toute cette belle société logeait à l'hôtel du Lion d'Or, l'établissement le plus réputé du village. La mémoire villageoise rapporte même qu'un « maharadjah égyptien » (sic) y aurait été accueilli. Cette auberge existait depuis fort longtemps ; sur le registre paroissial de Monestier-de-Clermont, est notée en 1673 la présence de Pierre Achard, « marchand et hoste du Lion d'Or ». En cette fin de XIX<sup>e</sup> siècle, c'est Barthélemy Dussert, dont le nom s'affiche en grand sur la façade, qui en est le tenancier. Originaire des Saillants-du-Gua, il était conducteur de diligences lorsqu'il épousa en 1852 Sophie Pollin, une fille du village. Ils achetèrent alors l'auberge et en firent en quelques années un hôtel réputé pour son confort et sa cuisine soignée, Mme Dussert étant un remarquable cordon-bleu. L'établissement était muni de vastes écuries pouvant accueillir une quarantaine de chevaux et d'un hangar attenant où logeaient les rouliers et où l'on mettait à l'abri les voitures. Profitant de l'étape, les « Cannois » se ravitaillaient en produits locaux : œufs, beurre et surtout fromage, notamment le bleu et le déjâ très connu Sassenage. Ils achetaient aussi de l'avoine

pour leurs attelages, produit moins cher et de meilleure qualité que dans le Midi. Il en était de même pour le foin dont la production était une des activités principales du canton. Certains clients, notamment les Suisses allemands Carl et Jut, s'en procuraient même plusieurs wagons qui étaient acheminés de la gare de Monestier à destination de la Côte d'Azur. En outre, la région put bénéficier de retombées commerciales car la qualité des marchandises fournies était de ce fait connue. De nombreuses commandes de céréales, de foin et de denrées (notamment le fromage) étaient passées en provenance du Midi, ce qui stimulait d'une façon non négligeable l'économie locale.

L'avènement de la circulation automobile et les circonstances difficiles de la Grande Guerre mirent fin à cet original épisode qui dura une quarantaine d'années et marqua durablement la mémoire villageoise. Les habitants de Monestier-de-Clermont gardèrent en effet longtemps le souvenir du passage des « Cannois ».

Lionel RIONDET

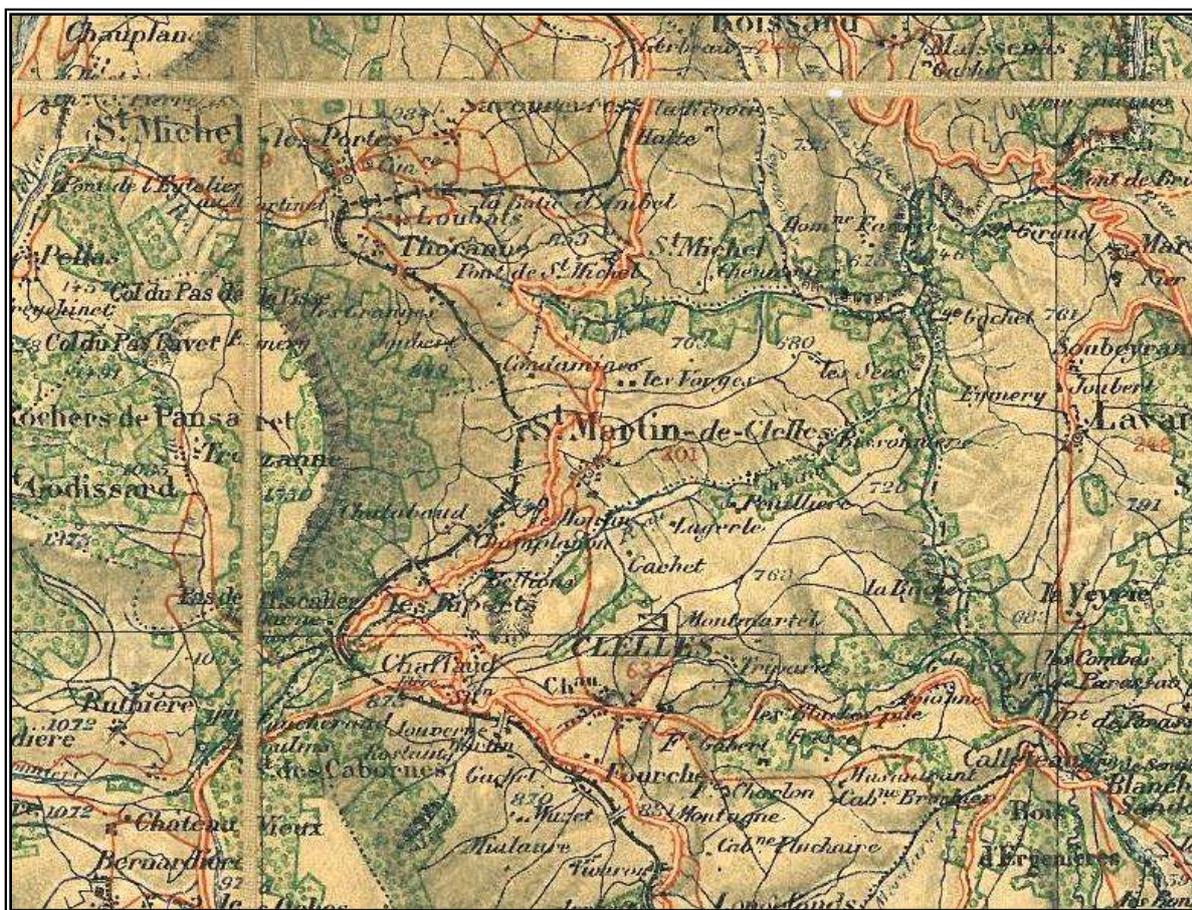
## Les premiers documents touristiques

De nos jours, l'automobiliste consulte de moins en moins souvent une carte routière pour se déplacer ... mais cette pratique s'est développée dès l'apparition de l'automobile.

### **Une carte routière de 1899**

Les cartes routières de la fin du XIXe siècle reprennent le format et la présentation des anciennes cartes du royaume connues sous le vocable de cartes Cassini présentées en feuille puis en carte pliable collée sur toile pour une meilleure conservation.

Cette carte papier sur toile se plie en huit, format pratique quand on est automobiliste. Ce format sera conservé pour les cartes ultérieures jusqu'à notre époque. L'agrandissement ci-dessous montre la portion de la Route Nationale 75 entre Gerbaud (Roissard) et Longefonds (Clelles).



Notez que la route passe : en contrebas de la voie ferrée sur toute la longueur de cette partie, dans le village de Saint-Michel et franchit le torrent de Grosse Eau au Pont de St-Michel (où se trouvait un moulin en réhabilitation aujourd'hui), ensuite au-dessus du village de St-Martin-de-Clelles et juste au pied du viaduc de Darne, puis près de la gare de Clelles (la déviation date des années 1970)

*NB : la route départementale qui vient de Chichilianne n'a pas encore son tracé rectiligne et suit le tracé d'un chemin qui traverse le hameau d'Etève. L'intérêt de cette carte, outre le tracé de la route, est de présenter toute une série de noms de lieux-dits, hameaux ou fermes isolées, que l'on retrouve dans les vieux documents (cadastre Napoléon, actes divers, recensements, etc.) et dans la mémoire des Anciens.*

### Un guide touristique de 1899

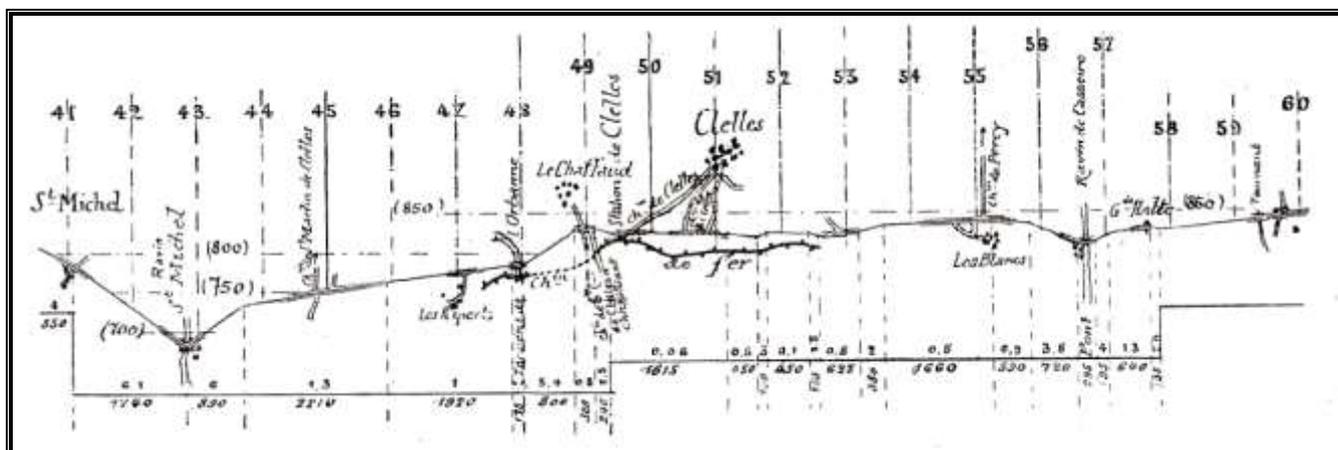
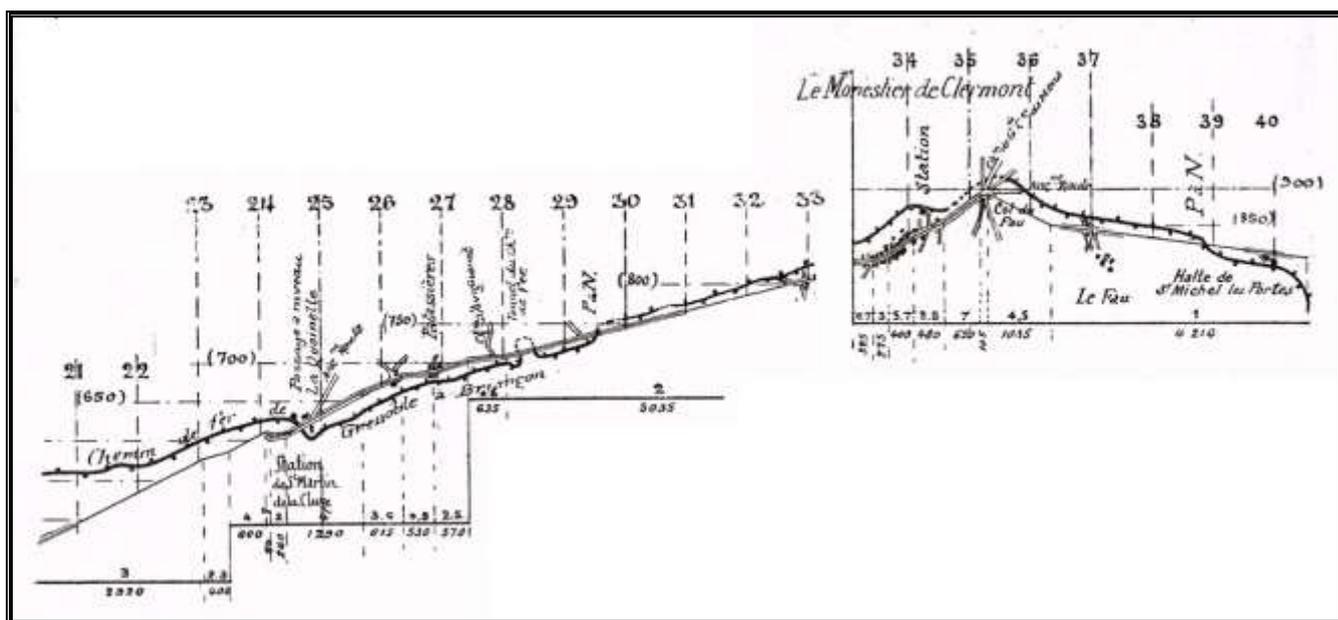
**LES ROUTES DES ALPES DU DAUPHINE**  
 (Isère, Drôme, Hautes-Alpes)  
 ITINÉRAIRES AVEC PROFILS DES PENTES  
 A l'usage des Cyclistes et des Automobilistes

Dans notre région, un petit fascicule relié cartonné, format à l'italienne d'une centaine de pages, paraît en 1899, sous le patronage et avec le concours du Touring Club de France et du Syndicat d'initiative de Dauphiné. Edité par Alexandre Gratier et Cie, libraires éditeurs à Grenoble.

Il ne s'agit pas d'un guide touristique au sens habituel, mais bien d'un guide technique : ces itinéraires décrivent très précisément la route à parcourir, côtes, descentes, embranchements, repères, etc. chaque texte descriptif de l'itinéraire étant illustré par des schémas montrant le profil de la route, kilomètre par kilomètre.

Parmi tous les itinéraires décrits, quelques pages concernent le Trièves : le n°7 ... "De la Mure à Clelles par Mens" et le n°8 ... "De Grenoble à Gap par Lus-la-Croix-Haute et Veynes".

A titre d'exemple, voir ci-dessous deux extraits de l'ITINERAIRE n°8, correspondant à notre RN 75, entre St Martin de la Cluze et Monestier du Percy.



Sans doute fallait-il étudier la carte bien en amont pour préparer son voyage ...  
Ce guide s'adressait aux cyclistes chevronnés, mais la pratique de la bicyclette  
était déjà dans les moeurs de loisir, illustrées par cette photographie : sortie entre  
amis et en famille... et en habit du dimanche !



### **Le syndicat d'initiative de Grenoble et du Dauphiné**

Avec le développement du tourisme et des habitudes de villégiature, le syndicat d'initiative de Grenoble et du Dauphiné édite chaque année une brochure d'annonces de « villas et logements à louer – hôtels correspondants du syndicat d'initiative » pour différents secteurs du département.

A titre d'exemple, le fascicule de 1913 et deux annonces du Trièves, où l'on retrouve des hôtels connus et des loueurs identifiées.



**Monestier-de-Clermont.** — Alt. 832 m. — Pop. 605 hab. — Situation : vallon de prairies, abrité, forêts de sapins, à 34 kil. de Grenoble, sur la ligne de Grenoble à Gap. Prix : aller, 4.80, 3.25, 2.10; A.-R., 7.20, 5.20, 3.40. — ☞ 7. — Méd. à Vif. — Pharm. — Sports d'hiver. Piste de luge et de bobs. Champs de ski réservés. Tremplin de saut.

*Excursions :* Vallon du Mont-Aiguille, Gresse, Fontaine Ardente, Pont de Brion, etc.

**HOTELS.** — Hôtel Piot, 20 ch., 25 lits, parc ombragé, électr., chauff. centr., bains, P. D. 0.60, D. ou Di. 2.50, ch. à 1 lit 2 fr., à 2 lits 4 fr., pension (8 j.) 6 à 7 fr. Tél. 13.

Hôtel Major (Samuel-Dusserre), 6 ch., 6 lits, jardin, ombrages électr., P. D. 0.50, D. ou Di. 2.50, pension (15 j.) 6 fr.

**CHATEAU.** — 8 à 9 pièces, prix 900 francs. S'adresser à M. Faucherand, notaire au Monestier-de-Clermont.

2 APPARTEMENTS de 8 pièces et 1 de 4 pièces, dépendances, oratoire, ombrages, cour et jardin. Prix à débattre. — S'adresser à M. Terrier, café du Lion d'Or, au Monestier-de-Clermont, ou à Terrier, hôtel, à Saint-Michel-les-Portes.

**Clelles.** — Alt. 820 m. — Pop. 602 hab. — Situation : de la ligne du chemin de fer de Grenoble à Gap, à 51 kil. de Grenoble. Prix : aller, 6.40, 4.30, 2.80; A.-R. 9.60, 6.90, 4.50. — ☞ 7.

**HOTELS.** — Hôtel du Mont-Aiguille (Durif-Taveau, prop.) — 12 ch., 15 lits. — Jardin, ombrages, électricité. Ch. 1 lit 2 fr., 2 lits 3.50. P. D. 0.50, D. 2.25, Di. 2.50, pension (25 jours), 6 fr. — Téléph. 7. Hôtel de la Gare (Ferrat, prop.).

**VILLA** de 12 pièces, pouvant se diviser en deux appartements (l'un, au rez-de-chaussée, 5 pièces; l'autre au 1<sup>er</sup> étage, 7 pièces). Salle de bains et w.-c., dépendances, balcon autour de la maison, jardin d'agrément, ombrages. Prix total : 800 fr. M. Bertrand, hôtel, à Clelles.

**MAISON MEUBLÉE** confortablement, 5 pièces. Prix pour la saison : 500 fr. Ferrat, Hôtel à Clelles.

Le guide de 1913 présente pour la première fois une annonce du nouvel hôtel Piot qui vient d'ouvrir (voir plus haut l'article sur le centenaire)

**Voir le col, comme en 1933 !**

**Les vieux textes ont du bon.** Grâce à eux, on peut revivre par exemple la promenade automobile de la montée vivifiante au col de la Croix-Haute !

Une attention signée Michelin.

[NB : cet article reprend différents éléments abordés dans les chapitres précédents mais nous le reproduisons ici tel quel dans la mesure où sa vocation était de faire un tour d'horizon (presque) complet dans le guide Michelin de l'époque]

### Voir le col, comme en 1933

**Après Vif, nous abordons la montée en direction du col.**

Cette chaussée, nous raconte Georges Reverdy dans *Les routes de France au XIXe siècle* n'a pas été tout d'abord conçue comme une voie nationale. C'est en effet le département de l'Isère qui prend en charge les premiers travaux. La départementale 1 (ainsi nommée en 1802) doit aller en direction de Marseille par le col de la Croix-Haute. Là, le département de l'Isère ne fait que suivre d'anciens exemples: *l'Atlas culturel des Alpes occidentales* indique qu'une piste traversait déjà la région du Trièves au IIIe siècle avant J.C. et que l'étymologie même des noms de la région est ici liée aux structures routières romaines (Trièves: carrefour de trois routes). Pour le préfet de l'Isère, en 1815, le travail de construction n'allait pas être compliqué. Cité dans l'ouvrage *Histoire du Trièves*, il écrivait ainsi à l'époque que la nature n'ayant « *mis aucun obstacle invincible à la réalisation de la route, (...) à notre avis les seuls ouvrages un peu essentiels qui restent à faire pour ouvrir la route aux voitures sont le pont de Saint-Michel les Portes et les escarpements des rochers de la Croix-Haute au lieu-dit Le Châtelet. Tout le reste se fera à la pioche* »...

Les travaux dureront de 1828 (date à laquelle la voie est classée royale) à 1838. C'est cette dernière année que seront effectués les empierrements de la chaussée jusqu'aux limites de la Drôme. C'est « *un jeune polytechnicien, Louis Crozet, nommé vers 1825 ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de l'Isère* », qui décida de rompre l'isolement du Trièves en faisant réaliser cette voie, précise encore *l'Histoire du Trièves*.

Les premiers virages arrivent au village du Crozet ( où l'on passe sous les viaducs de l'A51, mais c'est une autre histoire...). Du Genevray au lieu-dit Charousse, la D1075 « colle » littéralement à l'autoroute et à la « route ferrée » des Alpes, un chemin de fer ouvert en 1878 entre Grenoble et Gap. Peu avant le lieu-dit les Cadorats, la voie tracée au XIXe diverge nettement de la R.N.75 des années cinquante. Par le chemin des Cadorats et la D110, elle va rejoindre le Collet pour retrouver la D1075 juste

avant Monestier-de-Clermont. De son côté, la route moderne, telle qu'elle est dessinée sur la carte Michelin n°77 de 1943 suit avec une grande fidélité le tracé de la voie ferrée.

Principal bourg traversé durant la montée Monestier-de-Clermont. L'hôtel du Lion d'Or était la plus ancienne auberge-relais du village. L'établissement, dont les écuries pouvait accueillir 60 chevaux, est cité dès le XVIIe siècle.

Ici se tient en 1908 un mémorable concours de ski. Sur l'arc de triomphe qui accueillait les milliers de visiteurs on pouvait lire la devise « la montagne est l'école du fort »! En 1959, on traverse Monestier par la Grand-Rue. Dans le village voisin de Gresse-en-Vercors, des téléskis sont installés en 1962. La neige, qui, parfois tombait en abondance dès les abords du col du Fau (899 m) pouvait d'ailleurs poser de sérieux problèmes aux voyageurs : dès 1924, des essais de déneigement à l'aide « de tracteurs à chenilles » sont réalisés au col de la Croix-Haute, mentionne George Reverdy dans Les routes de France du XIXe siècle (1900-1951).

### **Sinon, le voyageur est charmé par les paysages traversés.**

Dès le col du Fau, l'œil s'émerveille devant toutes les chaînes de montagnes qui entourent le plateau du Trièves. Mais surtout, voilà, à droite de la route, le Mont-Aiguille, « *extraordinaire récif calcaire* » nous dit le *Guide Bleu de la France automobile (1954)* qui culmine à 2086 m et dont l'ascension fut réussie pour la première fois en 1492 par Antoine de Ville, gendarme du roi.

En 1837, la route est « *élargie et régularisée* » jusqu'au pont de Saint-Michel, signale Reverdy. C'est un passage qui n'est plus utilisé par la route moderne, déviée plus haut. « *Un grave éboulement* » survenu en mars 1952 a imposé ce changement.

Plus loin, dans la deuxième partie du XXe siècle, on contourne désormais la gare de Clelles, on rectifie des virages au niveau du hameau des Blancs et du château de Casseire sur la commune du Percy. Notre route nationale surplombe maintenant Saint-Maurice-en-Trièves. Ce petit village d'altitude sans histoire abritait, à la fin du XIXe siècle, une fonderie d'or. Mais pas de ruée vers l'or dans le coin... la matière première arrivait de toute la France par le chemin de fer jusqu'à la petite entreprise, située au bord du ruisseau de Bonson. Encore un peu plus loin, non loin de Lalley, au lieu-dit la Remise, se trouvait une « maison de poste », visible sur la carte d'état-major du XIXe siècle. Encore quelques virages autour de la maison cantonnière des Déviras, et voilà le col de la Croix-Haute (1179 m). Les lieux ne sont pas si impressionnants... la voie ferrée est juste à côté. Des trains de voyageurs Paris-Briançon sont passés par là en 1976, hissés en triple traction par de puissantes machines diesel BB67400.

Aussitôt le col franchi, nous voici dans le département de la Drôme. L'itinéraire (D1075), qui redescend désormais en pente douce vers Aspres-sur-Buech, fera partie de la route d'hiver des Alpes, créée en 1923 par le Touring Club de France. Cette voie, éminemment touristique, carrossable en toutes saisons et sillonnée par plusieurs lignes d'autobus, reliait Aix-les-Bains à Nice en passant par Grenoble et Sisteron. Dans les temps anciens, le seuil du col de la Croix-Haute, raconte Suzanne Sauvan dans l'article « *Le Haut-Bochaine (du col de la Croix-Haute au Pont-La -Dame)* », est « *praticable pour les gens à pied ou à dos de mulet toute l'année (...). La route qui y passe, dite « petite route de Provence », a été fort anciennement pratiquée: en 1445, on la trouve jalonnée d'auberges à Saint-Julien, au Monestier-du-Percy. Le connétable de Lesdiguières l'améliore et en 1683 elle figure sur l'État des grandes routes du royaume. Le 6 juillet 1683, une ordonnance du Bureau des Finances du Dauphiné lui impose la largeur de 20 pieds (6,96 mètres). En 1746, lors de l'irruption des Impériaux en Provence, on y fait passer les troupes et les munitions envoyées de Lyon et de Grenoble* ». Mais les véhicules à roue n'y passeront régulièrement que bien plus tard, on l'a vu.

Voici donc ce que dit la Statistique du département de la Drôme (1835) sur la route n°75 : « C'est une route de troisième classe nouvellement tracée, qui longe le département de la Drôme à l'est, sur une longueur de 9.934 mètres. La grande communication vicinale de Die à Grenoble, par Châtillon et le col de Grimone, rejoint cette route à Lus-la-Croix-Haute. Là, nous dit le Guide Bleu 1954, les environs prennent « *un aspect méridional* ». « *La nature devient plus âpre et plus sauvage, les montagnes sont encore plus nues. Descendant rapidement le long des eaux du ruisseau de Lunel, on traverse le petit village de la Croix-Haute* », évoque de son côté, Adolphe Joanne, dans l'Itinéraire général de la France en

1865. Notre chaussée passe les lieux-dits le « Bel-Hôte » puis le « Grand-Logis » en amont de Lus-la-Croix-Haute. La carte d'état-major du XIXe publiée par le Géoportail de L'INA montre, elle, une auberge, située à « la Meyrie », face à Lus.

Outre l'élevage, la vallée vivait de l'industrie du bois; « *les troncs étaient transportés par flottage sur le Buëch. Au printemps, quand les eaux devenaient grosses, on constituait des radeaux en assemblant au moins 7 à 8 grandes pièces de bois et les radeliers les conduisaient sur les eaux du Buëch jusqu'à Sisteron où ils étaient ensuite dirigés vers la Durance* ».

Une autre activité originale, la fabrique de glace. Au sud du village, au lieu-dit Champ-Bertrand, un lac artificiel gelé permettait de « *produire de la glace naturelle qui découpée, puis stockée dans la sciure était ensuite expédiée par le train jusqu'à Marseille et la Côte-d'Azur* ». Cette industrie perdura jusqu'en 1925.

La chaussée emprunte désormais la vallée du Buëch, un torrent qui naît dans le vallon de la Jarjatte, et suivra ce torrent jusqu'à Sisteron.

... / ...

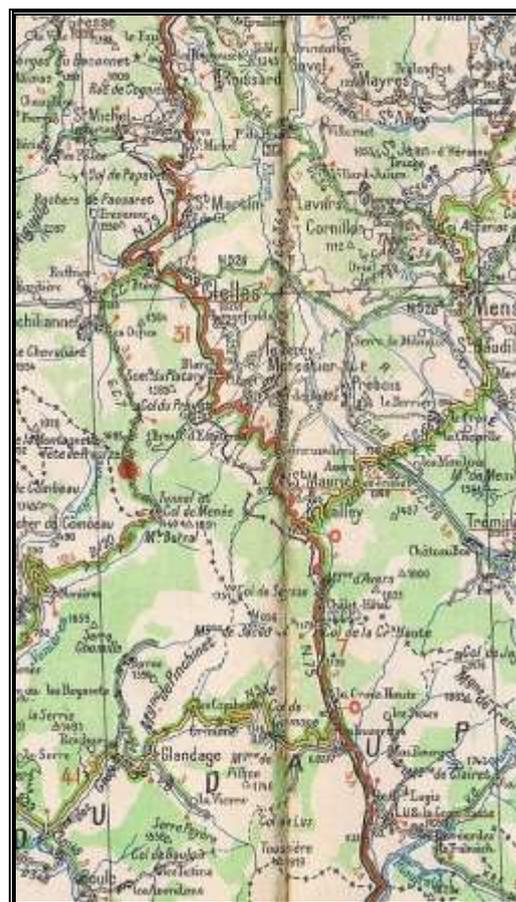
### Une carte Michelin , numéro n°77 de 1945

C'est la carte n°77 dans la collection des cartes Michelin, qui couvre un secteur un peu plus grand que les deux feuillets Cassini 120 et 151. Cette carte éditée en 1937 a été régulièrement actualisée (« 3 mises à jour par an, mars, juin, novembre » est-il indiqué sur la carte).

Cet exemplaire a été imprimé en 1945 et présente une particularité relative aux destructions liées aux combats et aux sabotages. Apparaissent aussi sur cette carte les zones minées ou en cours de déminage, essentiellement en Maurienne et près de la frontière italienne.

L'agrandissement ci-contre montre la portion de la Route Nationale 75 entre le Fau (Roissard) et Lus la Croix-Haute. Le tracé est pratiquement identique à celui de la carte de 1899. On peut supposer qu'entre 1899 et 1945, quelques aménagements ont pu être faits, mais sans doute des élargissements ou des travaux mineurs.

Il faudra attendre les gros travaux après la déviation de St Michel les Portes dans les années 50 et les rectifications de tracés des années 70 pour avoir une idée de la route actuelle. Les virages au Percy (Les Blancs) et à Monestier du Percy (Casseyre) seront « coupés » (remblai, tranchée et pont aux Blancs, gros remblai à Casseyre).



La carte est rééditée en 1976 après les travaux (série jaune même numéro).

## Transports

### Un siècle de transport dans les montagnes de Grenoble

Dès que le tourisme en montagne est apparu, même timidement, les montagnards ont deviné qu'ils pourraient en tirer une exploitation commerciale à condition de mettre en place des moyens propres à la satisfaire.

C'est ainsi que, en 1896, le syndicat d'initiative de Grenoble crée des « billets circulaires » et des « billets de zone » en concertation avec les chemins de fer. Deux ans, plus tard, il fonde les premiers cars automobiles du Lautaret avec les compagnies TRAFFORT et REPPÉLIN (qui seront suivies par la famille HUIILLER).

Cependant, jusqu'en 1908, la plupart des services sont encore assurés par des diligences à 4 ou 6 chevaux : plus de 200 chevaux à Grenoble avec, un peu partout, des relais où l'on servait la soupe aux pois. En hiver à la Grave et sur le trajet Grenoble-Briançon, REPPÉLIN père relayait la diligence avec des traîneaux.

Dès leur naissance, les autocars apportent une extraordinaire touche de modernisme, d'abord par la rapidité et la fiabilité de leurs services, puis, plus tard par l'attrait de leurs parcours et leur confort : dès les années 1920, beaucoup de cars touristiques (Berliet, Bernard, Latil...) étaient découverts pour permettre aux passagers des vues « tous azimuts ».

Leur carrière a été et reste longue car ils n'ont été « détrônés » que lorsque l'usage de la voiture individuelle est devenue prioritaire. De toute façon, les dessertes régulières des stations et des grands parcours touristiques sont toujours l'apanage des compagnies d'autocars qui, d'ailleurs, se sont multipliées.

*Origine du document : exposition TEDCOM - Article d'un forum sur le site remonte-es-mecaniques.net*

### GRINLER, précurseur sur notre territoire

Descendant d'une lignée de forgerons d'Alsace, Lucien GRINDLER (1902-1981) obtient le certificat de mécanicien d'aéronautique à l'école de Rochefort en 1922. Il ouvre un garage à Vif en 1929 et se lance rapidement dans le transport des voyageurs avec la ligne Veynes-Grenoble par Lus-la-Croix-Haute.

M Raynaud, restaurateur à Tréminis, souhaitait monter une station de ski à Tréminis et encourage Lucien Grindler à ouvrir la ligne Tréminis-Grenoble. Dès 1932, « les autos-cars du Trièves » desservent Tréminis, Prébois, Mens, Lavars, Clelles, Saint-Martin-de-Clelles, Saint-Michel-les-Portes, Monestier-de-Clermont, Vif et Grenoble. Lucien Grindler est secondé par André FLUCHAIRE, chauffeur dans l'entreprise pendant près de quarante ans.

Quelques années avant la guerre, L. Grindler achète à M. Monin le service Clelles-Mens qui fait la correspondance avec le chemin de fer (voir p. 99). Rappelons qu'à l'issue du conflit mondial ce service sera emprunté par les prisonniers revenant d'Allemagne. Le 22 mai 1945, lorsque l'autocar après avoir dépassé le croisement avec la route de Grenoble s'apprête à entrer dans Mens, un voyageur amaigri et fatigué se lève soudain et tout pâle dit seulement : "Mon pays !" Après cinq ans de captivité M. André Blanc rentre chez lui.

Après la guerre, la Société Grindler s'efforce de reconstituer son matériel endommagé par l'occupant. En 1948 elle met en service un magnifique autocar primé à San Remo en 1949 et qui fera la joie de nombreux excursionnistes du Trièves, souvent conduits par le Père Léon Evrard de Cordéac.

Titulaire de la médaille d'argent des syndicats professionnels de transporteurs routiers (1967), du mérite social et de la médaille d'honneur des services bénévoles (1979), Lucien Grindler s'est éteint le 5 septembre 1981. L'entreprise continue grâce à Gilbert, Robert (longtemps responsable du secteur camions) et Pierre Grindler. Une vingtaine d'autocars assurent le fonctionnement des lignes régulières et le développement des voyages organisés vers les plus lointaines destinations, Scandinavie aussi bien que Maroc. Dotés de l'air conditionné, les palaces sur roues qui fréquentent les pays au climat difficile, ne doivent pourtant pas faire oublier le Citroën C4 G1 qui gravissait hardiment les pentes étroites et en hiver fortement enneigées du col de la Croix-Haute vers 1932.



Lucien GRINDLER et son premier autocar Citroën C4 G1 de 10 CV (1932)

Photo et texte extraits du livre écrit et édité en 1992 par Pierre Béthoux : « L'album de Mens et du Trièves »

## Les lignes de transport de voyageurs

Le transport par autocar s'est développé après la première guerre mondiale et plusieurs entrepreneurs ont proposé des lignes régulières vers différentes destinations autour de Grenoble, pour n'évoquer que notre secteur.

TRAFFORT, HUILLIER, GRINDLER sont des noms connus de tous les anciens ...



Autocar TRAFFORT



*Autocar HUILLIER*

Plus modeste, la ligne Veynes Grenoble via Lus était aussi en service avec de petits autocars appartenant à Monsieur BOUFFIER de Die.

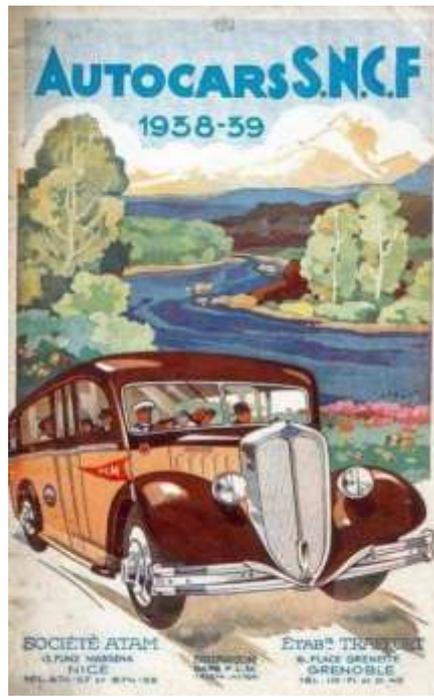
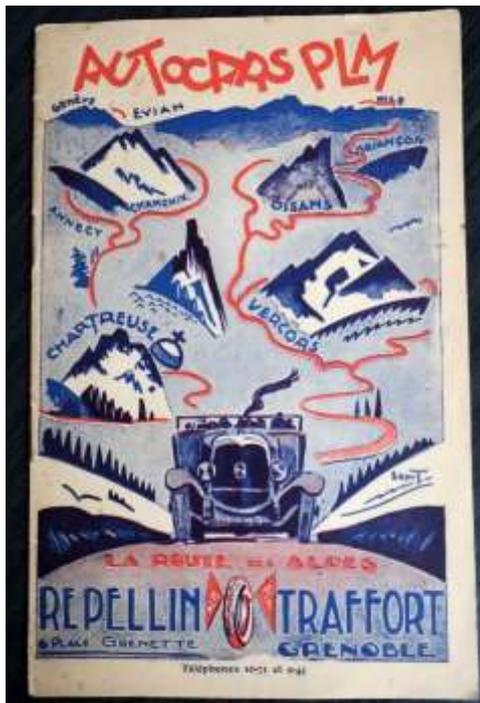


*Vers 1940, Veynes - Grenoble via Lus  
Collection Madeleine Borne Gras*

*Vers 1925, le service Lus-la-Croix-Haute / Châtillon assuré par Louis Laurens  
Collection Madeleine Borne Gras*

Veynes Grenoble via Lus (vers 1940) et Lus-Chatillon – vers 1925  
photos collection M Borne Gras – in *Notre vie à Lus-la-Croix-Haute (Mémoire de la Drôme)*

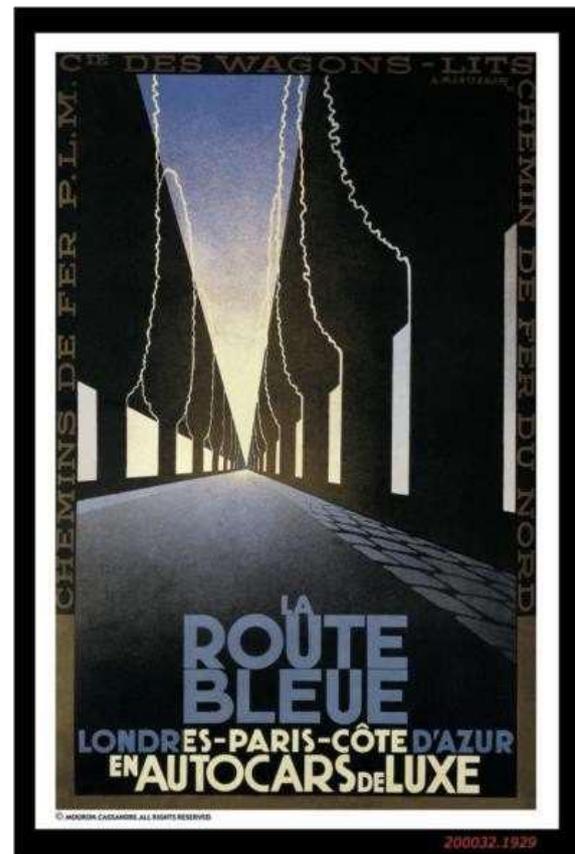
Quelques belles affiches de différentes époques retracent cette épopée du transport en commun, où la compagnie ferroviaire PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) s'est associée avec des entreprises locales pour desservir les massifs alpins. On peut voir ainsi le sigle PLM sur des autocars Traffort par exemple.



Grenoble-Nice



Publicité parue dans l'ILLUSTRATION en 1925



Affiche de 1929

*Grande Lignes Touristiques*  
AUTOCARS DE TOURISME

- 1 GRENOBLE NICE
- 2 GRENOBLE NICE
- 3 GRENOBLE CHAMBERY
- 4 GRENOBLE CHAMBERY
- 5 GRENOBLE CHAMBERY
- 6 GRENOBLE CHAMBERY
- 7 GRENOBLE CHAMBERY
- 8 GRENOBLE CHAMBERY
- 9 GRENOBLE CHAMBERY
- 10 GRENOBLE CHAMBERY
- 11 GRENOBLE CHAMBERY
- 12 GRENOBLE CHAMBERY

SOCIÉTÉ DES CARS ALPES LITTORAL - L. Louis-Lafayette - S.A.P.

### GRENOBLE - MARSEILLE

Quotidien toute l'année

13.30 D	GRENOBLE, 4, place Grenette, TEL. 43.34	A 14.30
13.35	Fest-de-Ciel	14.35
13.40	Maison-de-Claude, Hôtel Bellevue, TEL. 25	14.40
13.45	Col de la Croix Noire	14.45
13.50	St-Julien-Bourdon, Hôtel Saffier, TEL. 1	14.50
13.55	Lareque, Hôtel du Globe, TEL. 31	14.55
14.00 D		A 15.00
15.00	Sisteron, Bar François, TEL. 08	16.00
15.05	Château-Arnoux	16.05
15.10	St-Auban, Café du Centre, TEL. 38	16.10
15.15	La Brillanne, Café-Bar, TEL. 2	16.15
15.20	Manosque, Café Malet, TEL. 11	16.20
15.25	Mirabeau	16.25
15.30	Mansquais	16.30
15.35	Aix-en-Provence, Bar Saffier, TEL. 321	16.35
15.40 A	MARSEILLE, 10, pl. des Mercantouri, T. 25.72.21	16.40

**LES AUTOCARS S.A.T.A.D.**  
6, Place Grenette, 6 - GRENOBLE - TEL. 36-29

Services réguliers pour  
Grenoble - Chambéry - Aix les Bains - Annecy  
Grenoble-Norancy-Vauvey et Grenoble-Festarel-Voreppe

Tous les jours, en autocars Pullman

Départs pour  
**NICE  
MARSEILLE  
PARIS  
PHOcéENS-CARS**  
3, Avenue Albaco-Lorrain - TEL. 36-36

**Etablissements TRAFFORT**  
AUTOCARS S.N.C.F.  
6, Place Grenette - GRENOBLE - TEL. 33-33, 33-26 et 33-27

SERVICES REGULIERS  
GRENOBLE-NICE - GRENOBLE-CHAMBERY - GRENOBLE-TURN  
GRENOBLE-PINET D'URAGE - GRENOBLE-ERMIYE  
GRENOBLE-LE SAPPY - GRENOBLE-CHAMBERY  
EXCURSION

**CARS GRINDLER**  
à VIF - Tignes 11 - à GRENOBLE 2, Savoie Félix-Vaucher

Services réguliers entre GRENOBLE  
VIF - LES SAUVAINTS - PRELHÉRY - MONTETIER-DE-CLEMONT  
GREM - CLELIS et MENS - Car avec relations

Horaires de la SCAL \*

SCAL : Société des Cars Alpes Littoral – liaison quotidienne Grenoble-Marseille via Sisteron, Manosque et Aix-en-Provence

Plus tard, dans les années 1950-1960, une ligne de bus « Europabus » permettait de faire toute l'année, chaque jour, Genève-Nice dans les deux sens, entre autres services d'autocars.





*Ligne PARIS-RIVIERA – Ets TRAFFORT*

De nos jours, la SCAL existe toujours, et la ligne Grenoble Nice est quotidienne, avec 3 arrêts dans notre secteur : Clelles gare, St-Maurice la Commanderie, Lus-la-Croix-Haute gare D1075 - autocar ZOU ligne 31 de la *Région Sud*.



Et citons bien sûr les lignes TRANS-ISERE pour la liaison Grenoble-Mens et les cars TER entre Grenoble et Gap, en complément ou remplacement du train.

## Le transport routier

Les entreprises de transports ont été nombreuses et restent encore bien implantées. Le secteur et la région s'y prêtent avec des échanges commerciaux importants entre la région grenobloise et les Alpes du sud.

Coup d'œil sur ces professionnels usagers de cette grande route au quotidien ...

- des entreprises locales : Travaux Publics, Minoterie, Agricoles, Matériaux, Alimentaires, Céréales, Fourrages, Grumiers, Equipements.
- d'autres entreprises de transport pour des liaisons avec les Hautes-Alpes et les Basses-Alpes (ainsi nommées avant de devenir Alpes-de-Haute-Provence), l'Italie et autres destinations.
- plus récemment, des transports de proximité effectués par de petits camions de différents pays d'Europe.

Avant les années 1980, des camions-citernes circulaient régulièrement pour la liaison entre Pont-de-Claix et le sud (Lavéra et Fos-sur-Mer). Ces transports ont été interrompus par la création du pipeline (voir « les parallèles se croisent parfois »).

N'oublions pas les Relais Routiers, étapes indispensables pour se restaurer et prendre un peu de repos.

Un guide existait à l'usage des travailleurs de la route, et plus largement de tous les voyageurs, guide régulièrement actualisé. Voici l'édition de 1998, avec ces deux articles sur les relais de St-Martin-de-Clelles et de Lus-la-Croix-Haute, cités et illustrés par ailleurs dans le chapitre « au bord de la route ».



### ■ SAINT MARTIN DE CLELLES (38930 Isère)

- ☒ «MON REGAL» (N° RR FEV 27533) (Mme Monique Flandin) Route Nationale 75 ☎ 04.76.34.42.84.  
**Restaurant:** Cuisine familiale. Menu à 65 Frs. Menu enfants, à la carte. Diner jusqu'à 21h. Fermé tous les soirs du mois de novembre au mois d'avril. Terrasse-Jardin. ☎ autos et camions. Station service à proximité.

## ■ LUS LA CROIX HAUTE (26620 Drôme)

☎ ☎ ☎ «TOURING HOTEL» (N° RR JUN 28928) (Mme Monique Broutier) Route Nationale 75  
**Direction:** Grenoble/Gap/Sisteron. ☎ 04.92.58.50.01 ☎ 04.92.58.55.21 ☎ Parle anglais.  
**Restaurant:** Cuisine régionale et familiale. Menu de 65 à 160 Frs. Repas à toute heure. Menu enfants, à la carte. Ouvert de 6h à 1h. ☎ acceptées. Décoration ancienne, 2 salles 80 places.  
**Hôtel:** ☎ 28 de 120 à 195 Frs avec douches, salle de bain. Ouvert de 6h à 24h. Salle de repos. Terrasse-Jardin. ☎ ☎ autos et camions 2500 m2. Station-service à 50m, ouverte 24h/24.

Rappelons le relais « le chalet du Trièves » à St-Michel-les-Portes, disparu aujourd'hui, et ceux du Sineipy à Roissard et de la Commanderie à St-Maurice-en-Trièves, toujours fréquentés aujourd'hui.



A Saint-Maurice-en-Trièves

### Un témoignage de Séraphin DINI

chauffeur poids lourds dans les années 60.

*D'abord j'ai eu un Berliet GDM 35 chevaux avec un plateau. Je montais le col en première. Un jour, j'étais en train de chaîner dans le col à l'embranchement qui va sur Lalley. Pierrot Barbe arrive, il était garagiste à Clelles. Il était allé chercher une voiture qui avait sauté en dessous. « Tu crois que tu vas y arriver avec ton 4 tonnes 5 ? » Il accroche le cable, il fallait que le cable se tende, qu'on démarre ensemble. On est parti, parti, le camion s'est dressé après quand on est bien parti, je patinais pas et on a continué jusqu'au col.*

*Un autre jour, il m'arrête, il me dit « Tu m'attends au virage là-haut, près de la petite madonne ». Y avait pas de muret à l'époque, « alors les gonzes y ont sauté avec la voiture. Je t'attends la haut comme ça tu t'arrêtes quand t'arrives à ma hauteur » Il m'attendait là-haut, avec son 2 tonnes 5, il était arrêté. J'ai tiré le cable, j'étais en sabot dans la neige, je perds un sabot. J'ai amarré la bagnole et lui il était là-haut. Avec son treuil, il a tiré la bagnole. Moi j'ai repris mon camion et je suis parti.*



Séraphin conduisait un camion Berliet de ce type dans les années 60.

*Vers Le Percy, dans le virage sous le viaduc du train, on croisait pas.  
Il n'y avait pas de direction assistée, et pas chauffage, sauf quand on roulait.*

*J'étais chez Chancel, à Varcès. Je faisais le carbure. Séchilienne, Les Clavaux, Rioupéroux, Livet-et-Gavet, j'allais livrer à Saint-Auban, après Sisteron. Des fois, j'allais chercher le carbure à Modane. Je le transportais, ça a commencé en futs. Les ouvriers remplissaient les futs, les mettaient sur des palettes. Après je mettais la bâche, par dessus les barres. Quand j'arrivais, ils m'aidaient à les charger. Je transportais 25 tonnes. A St-Auban, on déstockait et je chargeais des sacs d'HCH, il fallait débâcher, rebâcher. Je ramenaient les sacs à Pont-de-Claix. Une fois, j'ai perdu les fûts dans un virage.*

*Je partais à 3 heures du matin, pour aller à Modane, il me fallait 2 heures et demie. On travaillait tous les jours de la semaine, même le dimanche. On avait l'autorisation. Si un gendarme nouveau t'arrêtait, tu montrais les papiers. A l'époque, on ne regardait pas les heures.*

*Après j'avais un Mack, avec une remorque. C'était une cabine unique, avec le moteur dedans.*

*J'ai fini avec une citerne, un Berliet. J'allais chercher du HCH à St-Auban que je l'amenais à Pont-de-Claix. Je repartais à vide. Un jour, j'ai eu un accident au grand virage après le col, vers Saint-Maurice. Il y avait de la neige, la citerne a balayé, elle est sortie du vérin. Je me suis arrêté, je suis resté au volant. La cuve touchait par terre, ça aurait pu être plus grave.*

*Tu t'embarquais pas à descendre le col de Lus ... tu descendais en deuxième, et tout doucement. Il n'y avait pas de Telma, ni de frein moteur : t'avais que le frein à pied, et si t'appuies, t'appuies ... moi je faisais gaffe. Des fois c'était rouge, je pouvais faire cuire un œuf au plat. Quand tu crevais, t'appelais au secours !*

*Fallait trouver un téléphone et appeler le patron en PCV, ou tu dormais sur place...*

\*\*\*\*\*

*Nota bene :*

*L'**HCH** est un polluant organique persistant (POP). Il en existe plusieurs formes. Il est produit chimiquement et n'est pas présent à l'état naturel dans l'environnement. Une forme d'HCH appelée **lindane** a été utilisée comme pesticide pour traiter les récoltes, mais cette utilisation a été supprimée au Canada dès 2004. Il est actuellement interdit dans plus de 50 pays (dont la France). Il a aussi été utilisé comme médicament pour le traitement de la gale et l'élimination des poux..*

*Le **carbure** fait partie des matériaux composites. Il s'agit d'alliages de matière dure métallique (carbure) et de liants. Les matières dures sont fabriquées, la plupart du temps, à partir de carbure de tungstène et de cobalt. Le carbure peut être utilisé pour des applications très diverses et apporte de nombreux avantages, parmi lesquels une grande résistance à l'usure. Il supporte les contraintes physiques, les chocs, la déformation, les températures et pressions élevées, ainsi que la corrosion et est utilisé pour le traitement des matériaux les plus résistants.*

***Téléphoner en PCV** : abréviation de « paiement contre vérification » ; communication téléphonique acquittée par le destinataire avec son accord, à laquelle s'appuie une taxe particulière.*

## **Chapitre 8**

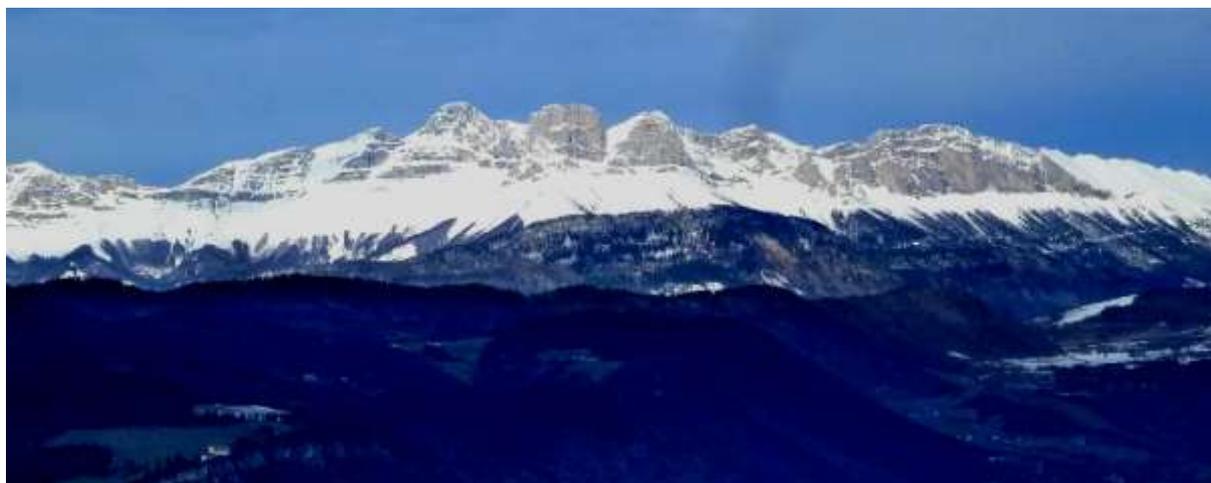
# **Sites remarquables et paysages**



### **Du Taillefer au Dévoluy**

*Panorama vu de Saint-Michel-les-Portes – Photo OBYOM – Guillaume RAVERDY*

**Avant Monestier-de-Clermont, la route monte régulièrement vers le col du Fau, sur la rive gauche de la vallée de la Gresse et permet d’admirer le balcon est du Vercors.**



**Après le col du Fau, vue panoramique sur les chaînes de montagne entourant le Tièves : Vercors, Dévoluy, et au loin les Ecrins.**



La route traverse ce qui parait être à première vue un plateau, mais qui s'avère être un territoire sillonné par les torrents et rivières qui alimentent le Drac : le Riffol, l'Orbanne, la Vanne, l'Ebron, pour ne citer que les plus importants.

Entre les deux cols, quelques villages du Trièves sont visibles de la route : Roissard, Lavars, St-Martin-de-Clelles, Clelles, Le Percy, Monestier-du-Percy, Prébois, Saint-Maurice-en-Trièves, Lalley, tous situés côté gauche.

Seul Saint-Michel-les-Portes, village « site classé », s'accroche aux flancs de la montagne, côté droit.



*Le village de St-Michel-les-Portes et le Mont-Aiguille - Photo Daniel ODDOZ*

Le Mont-Aiguille se laisse entrevoir, dans le sens nord-sud, mais prend toute sa splendeur dans le paysage quand on le découvre en venant du sud, dès la descente du col de la Croix-Haute.

Parmi les milliers de clichés existants, en voici deux qui ont un caractère historique.



*Photo de 1910, prise de la route 75 à Clelles*



*Photo de 1901 – collection RTM ONF*

**Quelques édifices et monuments sont visibles de la route :**



Les chapelles de Thoranne (commune de St-Michel-les-Portes) et de Bon Secours (commune de Lalley)



A gauche, le clocher de Monestier-du-Percy ... à droite celui du Percy.



La chapelle de Bon Secours vue de la route, et le village de Lalley avec son ancien clocher en dome, remplacé en 1983 par une flèche.

## Contributions et sources

**Groupe de travail pour les recherches, rencontres, interviews, transcriptions :**  
**G rad BESSON - Chantal BOUCLIER - Françoise GROSS - Jean-Paul Lainé**  
**Marcel Perrichon - Gérard PERRIN - Bernard YCART**  
**Conception et réalisation du livret : Marcel Perrichon**

**Remerciements aux différents contributeurs pour le prêt de documents, écrits ou photographies :**

- pour l'histoire de « la route avant la route » : Bernard Ycart de Cornillon et les travaux de Marino Carnevale-Mauzan, des archives transmises par Jacques BAGNERES et Josette MICAND
- pour les publicités murales, tableaux de Richard TASSAN et J-F FRANCK, gravures de Jean-Pierre ANGELIER
- pour la partie « entretien de la route du col » : Christian DAVID (ancien chef du service des routes pour ce secteur à la DDE) et Gilbert PELLEGRIN de Lalley
- pour les plaques de cocher : Jean-Pierre et Danielle SERRE (la forge de Lalley) et Lionel RIONDET   Monestier-de-Clermont
- pour les témoignages ( crits et photographies) : Patricia et Gérard PIOT, Agnès LEQUIN, Monsieur DAVIN, Mr CHASSEVENT, Mme DESSERTAINE, Véronique CAPRIO et Simone MENEGHIN, Pierre MILLE, Raymond AILLOUD-PERRAUD, René CHAIX, Daniel ODDOZ, Robert CUCHET, Capucine MORIN, Séraphin et Rolande DINI, Jean-François CLAUDE, Renaud BOURGIN, Guillaume RAVERDY ...
- ... et aussi tous les oubliés qui se reconnaissent ici ...

**Sources :** Les Archives départementales de l'Isère / les Archives des Hautes Alpes / le site « Mémoire de la Drôme » / le site « la guerre vue du ciel » / Géoportail site IGN / la revue des Amis de la Vallée de la Gresse » / le livre de Pierre BETHOUX « l'album de Mens et du Trièves » / le site de Jean-Claude MICHEL / Cartes postales anciennes de différentes provenances / le journal LA STAMPA / notre collection de presse ancienne « Le Dauphiné ».

**Sans mention particulière, les photographies illustrant les articles sont fournies par les membres de Culture et Montagne (Gérard Besson, Françoise Gross, Jean-Paul Lainé, Gérard Perrin, Marcel Perrichon)**

**Edition : Association CULTURE et MONTAGNE « Antoine de Ville »**  
**adresse : place de la mairie – 38930 CLELLES en TRIEVES**  
**contact : [culture.et.montagne@gmail.com](mailto:culture.et.montagne@gmail.com)**  
**<https://www.culture-et-montagne-trieves.org/accueil>**

La version papier a été impression par Europrim - Grenoble

Avec le soutien de la Caisse locale du Crédit Agricole Sud  
Rhône Alpes de Mens

Dépot légal : septembre 2024



ISBN pour la version papier

Ce livret est la seconde partie de l'étude : le premier livret sur la période 1608-1828 est édité et imprimé, disponible à l'Association.

Tome 1 disponible → → →

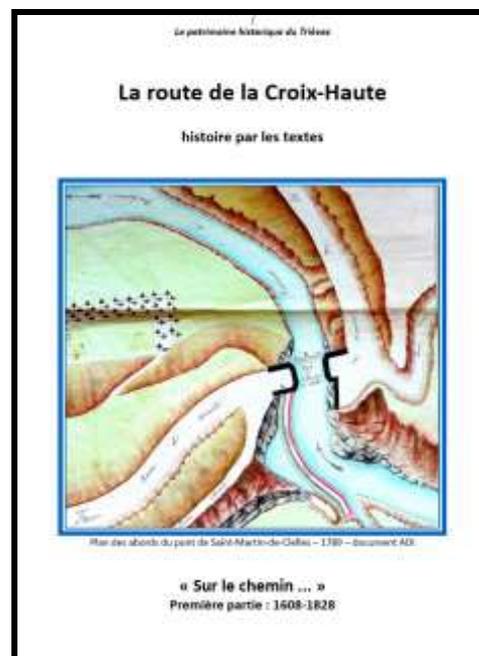
## La route de la Croix-Haute

Histoire par les textes

De 1608 à 1828



Dépôt légal mai 2024



## La route 75 ...

**Entre Dauphiné et Provence, c'est la route des vacances pour beaucoup de voyageurs qui empruntent cet itinéraire vers le sud.**

Itinéraire de grande traversée des Alpes, il a suscité au fil du temps la création d'hôtels, de restaurants, de pensions, de pompes à essence, de garages de réparation automobile ... de quoi ravitailler hommes et machines.

Départementale aujourd'hui, elle était connue sous le nom de RN75, mais auparavant, avant que l'on parle de route nationale, elle a été royale puis impériale. C'étaient alors les voyageurs en diligence et les équipages qu'il fallait accueillir et restaurer tout au long d'itinéraires quelquefois hasardeux.

Route des vacances, mais pas seulement ... n'oublions pas tous les professionnels qui l'ont pratiquée au quotidien.

La RN 75 allait de Chalon-sur-Saône à Sisteron, mais nous vous proposons de faire plus ample connaissance avec cette route, dans sa partie trièvoise et drômoise, de Saint-Martin-de-la-Cluze à Lus-la-Croix-Haute.

Découvrez au fil des pages tous les aspects visibles et moins visibles de la vie d'une route au cours des temps ... de ses balbutiements à ses dernières réalisations ... de ceux qui l'ont faite et de ceux qui en ont vécu.

Cette publication couvre la période de la « création de la route 75 » du début du XIXe siècle à nos jours et est accompagnée d'une première partie publiée séparément sous le titre « **La route de la Croix Haute – histoire par les textes** » qui couvre la période de 1608 à 1828.

---

Edité par



Imprimé par

*Imprimé par*  
*Europrim*  
**GRENOBLE**  
[www.imprimeur-europrim.com/](http://www.imprimeur-europrim.com/)

Avec le soutien de



Dépôt légal septembre 2024

Prix public TTC : 15 €