

*Ponts et Chaussées*

*Département de l'Isère*

*Arrondissement de Grenoble*

**Statistique de la route départementale N° 1  
de Grenoble à Marseille par la Croix-haute**

**Rapport** sur la situation de la Route Départementale N° 1 de Grenoble à Marseille par la Croix-haute.

---

Le gouvernement n'a point méconnu les avantages que doivent retirer de l'ouverture de cette route plusieurs départements du Nord, de l'Est et du Midi de la France, et l'opposition de quelques localités a dû influencer beaucoup moins que la modicité du budget des routes et chaussées sur le refus ou plutôt sur l'ajournement apporté au classement de la route de la Croix-haute parmi les routes royales.

Cette importante communication est en effet le débouché naturel de la Bresse et du Bugey sur Marseille par Grenoble ; le Pont du Sault vient ajouter encore aux facilités que présentent les pentes et les directions ; et l'activité toujours croissante d'un roulage que ne découragent ni les lacunes ni les mauvais pas est la preuve la moins équivoque de la supériorité de cette nouvelle direction sur les anciennes. On peut même affirmer que la route Royale n° 85, qui entre Grenoble et Gap présente une suite non interrompue de rampes et contre-rampes très rapides, serait totalement abandonnée si de nouvelles améliorations étaient apportées à certaines parties de la route n° 1.

La conséquence d'une libre et constante circulation sur la route de la Croix-haute sont évidentes ; Grenoble et Voiron deviendraient naturellement l'entrepôt du commerce qui s'établirait entre le midi et les départements de l'Est ; la prospérité de ces deux villes serait à jamais assurée, et de proche en proche tout le département finirait par y prendre part.

Tel est l'aperçu sommaire des considérations qui doivent appeler sur la route qui nous occupe l'intérêt du Conseil Général et déterminer tôt ou tard le gouvernement à l'admettre au rang des Routes Royales.

## **Division de cette route par cantons**

La route de la Croix-haute a sur le Département de l'Isère, une longueur de huit myriamètres\* environ, c'est-à-dire, à peu près les trois quarts de sa longueur totale jusqu'à Aspres (Hautes Alpes) point où elle s'embranché avec la route Royale n° 93, de Valence à Sisteron ; elle est divisée en quatre cantons portant les dénominations suivantes :

Canton de Grenoble N°1

Canton de Vif N°2

Canton du Monétier N°3

Canton de Clelles N°4

Quoique l'exiguïté des allocations annuelles du Département n'ait pas encore permis de faire subir à la route N°1 toutes les rectifications et tous les élargissements réclamés par son importance, elle n'a pas moins, dans la situation actuelle, été jugée susceptible d'être admise à un régime d'entretien simple ; et à compter du 1<sup>er</sup> janvier dernier, les baux triennaux basés sur le mode d'entretien des routes Royales, ont été mis à exécution pour la fourniture et l'approvisionnement des matériaux nécessaires au rechargement des chaussées en cailloutis.

\*1 myriamètre : 10 km ou 3 lieues (note de la transcriptrice)

### **Canton de Grenoble**

Ce canton qui prend naissance à l'aval de la culée gauche du pont de pierre de la ville de Grenoble et s'étend jusqu'à l'extrémité Sud de la traverse de Vif, a une longueur de 17 000 mètres, y compris 15 000 mètres environ de chaussées pavées.

A l'exception de la rampe du Pont de Claix, on parcourt sur toute cette étendue une voie en plaine, commode et praticable en toute saison bordée presque généralement de fossés de plantations assez régulièrement établies. La route est entièrement parachevée jusqu'aux abords du village de Varces, c'est-à-dire sur 12 000 mètres de longueur environ. La moitié à peu près du surplus de cette étendue quoique susceptible de redressements sous le rapport de la régularité, n'en est pas moins très viable au moyen de l'entretien qu'on y

affecte annuellement, et si des fossés étaient ouverts sur toute la longueur, elle serait en tout temps dans une situation satisfaisante.

Des plans et nivellements ont été dressés par M. Monthuisan pour la rectification de cette partie jusqu'à la rencontre de la promenade de Vif ; ce travail dont on évalue la dépense à la modique somme de 3000 francs non compris les indemnités de terrain, peut être ajourné sans inconvénient.

Après la promenade de Vif, on arrive au pont en charpente construit sur le torrent de la Gresse depuis 30 ans environ par une société d'actionnaires : cet ouvrage cédé depuis peu au domaine public, vient d'être tout récemment réparé aux frais du département ; mais le passage n'est considérée que comme provisoire ; la voie du Pont n'ayant que trois mètres mesurés intérieurement, il serait indispensable de lui donner une largeur convenable, si la route devenait Royale.

L'entretien du canton de Grenoble, y compris le salaire de deux cantonniers, coûte 3000 F annuellement.

### **Canton de Vif**

Le Canton de Vif s'étend depuis l'extrémité Sud de la traverse de ce nom jusqu'à l'entrée du bourg du Monestier de Clermont ; sa longueur en chaussée d'empierrement est de 16 350 mètres.

Depuis Vif jusqu'au village de Genevray sur 3000 mètres de longueur environ, la route n'est point ouverte ; on suit en attendant mieux un chemin vicinal situé en plaine à la vérité mais si étroit, si encaissé que les fortes voitures ont beaucoup de peine à s'en sortir. L'Ingénieur Monthuisan avait jugé convenable d'y interdire toute réparation afin qu'une impossibilité absolue de circuler contraignît à un changement de direction.

Arrivé au Genevray, on suit une partie d'ancienne route assez large il est vrai, mais établie sur un coteau dont on est forcé de gravir la sommité au moyen de rampes qui, quoique tracées en lacets présentent néanmoins une pente au-dessus de 0m08 par mètre sur 1500 mètres environ de développement.

M. Monthuisan avait trouvé ce moyen d'éviter ces obstacles, en traçant sur le coteau et le flanc gauche de la voie actuelle une nouvelle direction de 6000 mètres de longueur, commençant à quelques à quelque distance au-delà de Vif et se prolongeant par une pente presque insensible jusqu'à la plaine de

Faverolle. On évalue approximativement à 90 000 francs la dépense de cette rectification, sans contredit la plus importante que l'on puisse entreprendre. Il serait bien à désirer que le département s'imposât les frais de son exécution.

Sur le plateau de Faverolle et jusqu'au Monétier, la route est belle, large et très bien établie ; la rampe du Collet sur 1500 mètres environ de longueur jusqu'à la petite plaine du Monétier, aurait seule besoin d'un faible élargissement, n'ayant maintenant que cinq mètres de voie ; une somme de 3000 francs suffirait pour cet objet.

L'entretien des chaussées d'empierrement du Canton de Vif y compris le salaire de deux cantonniers, ne coûte annuellement que 3200 francs. On aurait pu réduire encore cette dépense si comme l'avait prescrit M. Monthuisan on eût persisté à laisser totalement se détériorer la partie comprise entre Vif et le Genevray ; mais il importait de maintenir la viabilité de ce passage, et c'est donc dans cet unique but qu'il figure depuis le 1<sup>er</sup> janvier dans les baux d'entretiens pour une modique somme annuelle de 397 francs 50 centimes.

### **Canton du Monétier de Clermont**

La longueur de ce canton qui a son origine à la sortie de la traverse du Monétier et se prolonge jusqu'au torrent de l'Orbanne est de 13 500 mètres.

Sur toute cette étendue la route est ouverte à neuf sur une largeur de 7 à 8 mètres ; quoique tracée en écharpe dans des gorges ou sur des collines, elle est d'un accès facile étant établie presque de niveau et assise sur un sol généralement graveleux. Depuis plusieurs années cette partie est mise à l'état d'entretien simple à l'aide duquel les convois et transports de toute nature peuvent commodément circuler depuis le Monétier jusqu'aux travers de St Michel, c'est-à-dire sur 7000 mètres environ de longueur ; mais à partir de ce point jusqu'au pont en pierre du torrent de St Michel, sur une longueur de 1100 mètres la route est tracée sur un sol fangeux, sans consistance et d'où surgissent des sources qui le rendent excessivement mobile ; aussi des sommes considérables ont-elles été dépensées tant en ouvrages d'art qu'en terrassements, pour la confection de ce passage qui chaque année exige encore un entretien coûteux à cause des affaissements de sol, éboulements et autres accidents qui surviennent pendant la mauvaise saison. Néanmoins cette partie a été sensiblement améliorée, l'assiette de la voie se consolide de plus en plus et l'on a lieu d'espérer qu'avec les rechargements en gravier

proportionnés à ses besoins et des fossés bien entretenus, elle offrira bientôt une satisfaisante viabilité.

A la suite du pont de St Michel où l'on remonte une gorge par un retour d'équerre, la voie sur 600 mètres de longueur environ se trouve établie sur un terrain sablonneux et mouvant, et traversée par deux ravines, causes puissantes de dégradations si des ouvrages d'art entrepris par M. Monthuisan et fortifiés depuis peu par M. Pétrucy, n'eussent mis ce passage à l'abri des événements. Tels sont les plus mauvais pas que l'on rencontre en parcourant ce canton. Sur le reste de son étendue jusqu'au torrent de l'Orbanne, la route ne réclame que quelques élargissements sur le territoire de St Martin de Clelles. Ils seront peu dispendieux, le sol ne consistant qu'en roche morte, terre végétale et graveleuse ; au moyen de ces travaux cette dernière partie atteindra son entière confection.

On affecte annuellement à l'entretien de ce canton une somme de 3160 francs y compris le salaire de trois cantonniers, mais sauf la réparation des avaries.

Estimation approximative des ouvrages à faire sur ce canton.

Déblais en terre ordinaire et rocs schisteux pour élargissements estimés y compris fossés .....20,000.F

---

20 000.F

Encaissement du ravin de Riffol sur la commune de Roissard, y compris ravin et enrochement.....5000.F

Renforcement des enrochements au pied des murs existant ... 5000.F

Total..... 30 000.F

### **Canton de Clelles**

Ce canton s'étend depuis le torrent de l'Orbanne jusqu'à la Croix-Haute, limite du département : sa longueur est d'environ 22 000 m. La route sur toute cette étendue est tracée à neuf sur des coteaux et rochers, et présente des développements assez arrondis quoiqu'assujettis aux sinuosités des lieux ; l'accès en est facile et la pente inaperçue ; le sol est généralement graveleux ; mais on rencontre plusieurs mauvais pas, soit au passage des torrents et ravins

sur la plupart desquels il n'a été établi que des passerelles provisoires qui maintenant sont presque hors de services soit à la traversée de l'Orbanne, torrent difficile à guérer en toutes saisons et où les voitures courent fréquemment des dangers à cause de son impétuosité et des blocs énormes qu'il entraîne dans sa course ; soit enfin sur les parties où le sol est argileux et mouvant, notamment au passage des Blancs, sur une longueur de 1500 mètres.

Les ouvrages en élargissement sont presque terminés sur les deux cinquièmes à peu près de l'étendue de ce canton, mais les fossés ne sont pas ouverts ; le reste du chemin depuis St Maurice de Lalley jusqu'à l'entrée de la gorge de la Croix-haute, n'est pas encore ébauché n'ayant que trois à quatre mètres de largeur ; cette partie est presque généralement établie sur le rocher, ainsi que celle de la gorge de la Croix-haute dont le passage pourrait être rendu commodément viable à l'aide de quelques écrêtements et aplanissements ; 1800 francs y ont été dépensés l'an dernier, en extractions de rocs, et avec une somme double on pourrait peut-être y terminer les escarpements.

Après le col de la Croix-haute où se termine le tracé de l'ingénieur Monthuisan, on arrive sur un plateau assez fertile que l'on suit jusqu'à la limite du département sur une longueur d'environ 1500 mètres. Ce dernier point est naturellement d'un facile accès ; on en a ajourné le tracé jusqu'à l'époque où il sera entrepris sur la Drôme afin de laisser aux ingénieurs des deux départements les moyens de s'entendre et de se raccorder dans les directions à adopter.

L'entretien annuel de ce canton ne coute que 293 F 60 c y compris le salaire de quatre cantonniers, attendu que le sol étant graveleux et les matériaux extraits des talus de la route muletière à peu près de l'étendue, ces ouvriers sont chargés d'une partie de l'empierrement.

Les travaux à exécuter pour le parachèvement de la route sur toute l'étendue de ce canton, consistent

### **savoir**

1° En un pont en charpente en bois de chêne, d'une seule travée avec culées et murs en maçonnerie à construire sur le torrent de l'Orbanne, estimé y compris chaussées aux abords et autres travaux en terrassement ..... 6 000

2° Un pont en pierre d'une assez grande largeur à établir sur le ruisseau de St Maurice, évalué avec culées, murs, chaussées ..... 40 000

3° Rétablissement à neuf des passerelles existantes et autres non encore exécutées ..... 20 000

4° Construction de divers cassis, aqueducs et murs de soutènement...36 000

5° Exploitation de rochers pour porter la route à une largeur de 7 à 8 mètres entre Lalley et l'extrémité du col de la Croix-haute..... 24 000

6° Elargissement et ouvertures de fossés sur les parties en terrassement à mettre sur une largeur de 8 mètres..... 24 000

Total de l'estimation approximative des ouvrages à faire pour le parachèvement de la route sur toute l'étendue du canton de Clelles 150 000 F

#### Récapitulation de la dépense générale

	Grenoble.....	3 000 F
	de Vif.....	93 000 F
Cantons	du Monétier de Clermont.....	30 000 F
	De Clelles.....	150 000 F
	Total.....	276 000 F

Sommes à valoir pour indemnités de terrain, construction d'un nouveau pont sur la Gresse à Vif et imprévus.....64 000 F

**Total général..... 340 000 F**

Quoique l'évaluation approximative des ouvrages à faire pour le parachèvement de cette route sur le département de l'Isère s'élève à 340 000 F on est loin de conclure que cette somme soit indispensable pour assurer ce qu'on appelle la viabilité. Une grande partie de la dépense ne portant en effet que sur des changements de direction ou sur des ouvrages neufs dont l'ajournement peut encore être maintenu, les travaux les plus urgents se réduisent à ceux qu'on a indiqués pour le canton de Clelles.

Ainsi avec une somme de 150 000 F non compris les allocations annuelles affectées aux autres cantons, on donnerait à la route de la Croix-haute un degré d'importance suffisant pour fixer l'attention du gouvernement.

Ce qui resterait à faire au-delà du département de l'Isère, ne présente aucune difficulté et ne saurait être le motif d'objections sérieuses. Mais c'est un devoir

de déclarer en terminant ce rapport, si l'hypothèse d'un classement parmi les Routes Royales était chimérique, la plupart des moyens termes proposés n'auraient d'autre objet que de perpétuer indéfiniment un entretien toujours ruineux quand il est appliqué à des travaux imparfaits. En pareille circonstance abandonner ou terminer complètement, sont les seules parties qu'il soit sage de conseiller.

Grenoble, le 30 Mai 1827

L'Ingénieur en chef au département  
de l'Isère.

Vicat