

Mémoire sur la coopération des communes pour la route de la Croix-Haute

Il n'est pas question ni de prouver l'importance de cette route ni de combattre les objections qu'on a pu faire contre cette entreprise. Elle est commencée, elle est avancée, des travaux importants sont exécutés, d'autres projetés, toutes les difficultés examinées ; les unes sont aplanies, les autres déjà explorées pour faire toucher au doigt et à l'oeil et les moyens et la dépense qu'elles exigeront pour être surmontées. Il faut donc à présent aller en avant et hâter par tous les moyens possibles l'accélération de la jouissance ; et un de ces moyens, ce sont les secours qu'on peut tirer des communes intéressées.

Ces communes ou du moins un certain nombre ont secondé les efforts de l'administration, mais c'était plutôt par un élan de bonne volonté que d'après un plan discuté et arrêté dans la méditation du cabinet. Ayant alors à lutter et contre une localité qui avait quelque chose d'effrayant au premier coup d'oeil, et contre cet esprit de critique qui s'attache à toute entreprise utile, il fallait brusquer ; trop de circonspection sur tout paralyse ; on a travaillé sans examiner si le voisin fournirait ou non son contingent, s'il contribuait ou non dans une juste proportion ; maintenant il est juste, il est nécessaire de régler la coopération dans une juste proportion, et pour y parvenir on va mettre sous les yeux de Monsieur le Préfet le tableau de ce dont les communes intéressées peuvent concourir dans la proportion de leurs intérêts respectifs ; en ayant égard à ce qui a déjà été fourni de prestations par plusieurs de ces communes. Pour rendre ce tableau plus intelligible, il est nécessaire de rappeler brièvement ce qui s'est passé jusqu'à ce jour.

Dans les premiers moments où l'on put respirer en France, le besoin de pouvoir communiquer facilement avec Grenoble se fit sentir aux habitants de la contrée du Trièves, et dès l'an 12, la commune de St Maurice Lalley, une des plus considérables ayant présenté une pétition à l'administrateur en chef du département, des commissaires furent nommés ; et sur leur invitation presque toutes les communes de la contrée prirent des délibérations pour offrir de concourir dans un certain nombre de journées d'hommes ou d'attelages : ces offres furent homologuées ; on verra dans le tableau joint à ce mémoire et les communes qui firent ces offres et le montant de ces offres réduites à une commune évaluation.

Pour juger du rapport de ces offres avec les moyens de ces communes ainsi que pour avoir une base dans leurs demandes qu'on aurait à faire, on a fait une autre colonne de la population et une du montant des contributions directes réunies : en observant

néanmoins de faire une colonne à part de la contribution des patentes qui peut servir à juger jusqu'à un certain point de l'industrie et du commerce de chaque commune.

D'après ces offres et dans l'espoir du concours du Conseil général de Département qui dans tous ses cahiers depuis son institution, a toujours présenté cette route comme la première entre les routes départementales, un tracé fut fait à cette époque à la Croix-Haute, et l'on avait commencé d'y travailler lorsque quelques intérêts particuliers arrêtaient le premier élan et l'on ne donna aucune suite à ce travail qui ne fut point d'ailleurs décidé par le département dont toutes les ressources étaient épuisées par une entreprise gigantesque, je veux parler de la route à Briançon par le Bourg d'Oysans laquelle est tombée avec l'homme qui se plaisait beaucoup plus aux conceptions extraordinaires qu'utiles.

Mais bientôt la dégradation absolue ayant totalement interceptée la route surtout pendant l'hiver, cette contrée entièrement négligée fit de nouvelles réclamations auprès de l'administration. Le département ayant accordé quelques petits fonds, M. de Monthuisan ingénieur ordinaire fut envoyé dans les lieux en novembre 1816, et le chemin fut tracé dans une des parties les plus difficiles entre le village de St Michel et celui de St Martin de Clelles.

Sur le demande de M. de Monthuisan alors préfet qui prit un arrêté en date du 4 novembre 1816, les communes intéressées dressèrent à compte de leurs offres de l'an 12, des rôles de prestation qui furent homologuées par l'administration. Des ateliers furent établis, les prestataires s'y rendirent en grand nombre ; mais dans ce travail de gens non salariés fait provisoirement et encore sans expérience, l'ouvrage fait ne fut pas en proportion du nombre des bras qui y furent employés. D'ailleurs on se figurait d'après l'aspect effrayant du local que la route ne serait jamais établie dans des points si difficiles ; et cette appréhension servait de motif ou de prétexte à la lacheté.

Cependant à force de persévérance, grâce à l'expérience qu'on avait acquise et à l'aide de quelques prestations acquittées en urgence et surtout de secours sur les fonds des ateliers de charité, une large trace fut ouverte depuis le col de Monestier ou du Fau jusqu'à celui de St Martin de Clelles. Bientôt des travaux d'art bien conçus, un pont en pierres bâti sur le ruisseau de St Michel auparavant inabordable, assurèrent la viabilité au moins pendant la belle saison jusqu'au col de St Martin de Clelles, changèrent les idées et convainquirent les plus incrédules.

Avant de s'occuper de deux passages importants qui restaient à tracer, celui de la combe de l'Orbanne entre St Martin et Clelles et celui du col de la Croix-Haute, on demanda aux communes du canton de Clelles les plus éloignées et qui n'avaient point encore travaillé de faire des rôles de journées pour aider à ouvrir les dits passages.

Les communes de St Maurice, Lalley, le Percy et le Monestier du Percy accèderont à cette demande, elles firent même tout de suite des rôles pour le montant de leurs offres de l'an 12, comme on le verra dans le tableau ci-joint, et elles ont déjà commencé à les remplir en partie.

On a tracé dans les deux campagnes dernières le chemin entre Saint Martin et Clelles qui a été pratiqué dans un terrain solide, et celui qui monte au Col de la Croix-Haute est ébauché en partie sur la pente la plus douce et de manière qu'on ne sera jamais obligé d'avoir recours à des chevaux de renfort.

Déjà l'on peut presque partout suivre cette trace à cheval, et l'on espère avec des fonds que le Conseil départemental continuera sans doute de voter cette année comme les précédentes, achever de la rendre parfaitement praticable.

Ainsi l'habitant va se convaincre par ses propres yeux, et il en est même déjà convaincu que la route n'est plus une chimère. Dans cette position, l'administration en exigeant son concours ne le condamnera pas comme il pensait dans le principe à un travail inutile. Mais il est juste comme on l'a dit plus haut, que chacun concoure à l'entreprise suivant son intérêt et ses moyens et c'est dans cette vue qu'on va soumettre à M. le Préfet un projet général des demandes à faire aux communes.

Il a paru convenable pour une répartition équitable de faire plusieurs classes des communes intéressées :

La première, de celles qui se trouvent traversées par la route et qui par leur position ou dans les nouveaux débouchés que cette route offrira aux produits de leur sol et de leur industrie et leur commerce auront le plus à gagner : savoir le Monestier de Clermont, Clelles et St Maurice Lalley.

La seconde, de celles qui sont aussi traversées par la route, mais qui ont moins de ressources ou qui en retireront moins d'avantages, on y comprend de même Chichilianne, une des communes les plus aisées de ces montagnes et pour qui la route semble être tracée exprès.

La troisième, de celles qui se trouvent sur le côté et parmi lesquelles on devra faire une distinction.

La quatrième, des communes riches et populeuses de la plaine qui jouissent déjà de communications aisées, mais qui trouveront un avantage très réel dans les nouveaux débouchés que cette route offrira aux produits de leur sol ou de leur industrie.

Enfin Grenoble même qui sera la première à retirer les plus grands avantages de cette belle entreprise et qui par là deviendra un jour ville de commerce.

Si l'on ne s'est point pressé de demander aucun secours à ces communes, c'est qu'il a

paru convenable d'attendre que cette entreprise fut jugée et même avancée, afin qu'elles comprennent mieux le degré d'intérêt qu'elles devaient y mettre.

Comme il est aussi naturel que ces communes emploie sur leur sol ou du moins à leur proximité les secours qu'elles accorderont, on pourrait encore faire tourner cette disposition au profit de la route en destinant tous les fonds du département à avancer et finir la route dans la partie montagnaise où il y a tout à faire et laissant aux communes de la plaine le soin d'entretenir et réparer la partie qui est sur leur sol : au contraire de ce qui est arrivé plusieurs fois jusqu'à présent, que les fonds destinés à être employés dans la montagne ont été dépensés dans la plaine.

Tel est l'ensemble du projet qu'on a l'honneur de présenter à Monsieur le Préfet d'où il résulte qu'en partant des offres de l'an 12, il n'y aurait qu'à maintenir pour le plus grand nombre des communes les dites offres et pour d'autres à les augmenter dans la proportion convenable et ci-dessus indiquée, ce que nous avons fait dans une des colonnes du tableau ci-joint.

Mais pour se résumer et en venir à ce qui est en de présente spéculation, il serait urgent à ce qu'il nous paraît :

1° de demander aux communes qui n'ont encore fait aucun rôle le montant de leurs offres de l'an 12 ; ces communes notées sur le tableau se sont longtemps excusées sur les mauvaises récoltes qu'elles ont eues depuis longtemps ; mais cette raison ne subsiste plus et rien ne saurait les dispenser de venir au secours de leurs voisines.

2° Avant tout, de faire solder et apurer les rôles déjà faits et mis en recouvrement et de donner à cet effet les ordres nécessaires aux percepteurs. D'après les relevés faits jusqu'à ce jour, il résulte que des premiers rôles faits dans le canton de Clelles il ne reste plus dû qu'un très petit nombre de journées et encore par des gens aisés et qui ont été avertis nombre de fois.

Pour le canton de Monestier il en reste davantage à exécuter, mais aussi il y a eu moins de travaux et d'ateliers établis dans cette partie.

Il serait essentiel d'avoir au plus tôt à sa disposition les moyens que peuvent présenter les communes pour les employer de suite aux réparations commencées depuis le Génévray jusqu'au Monestier de Clermont et de ce point jusqu'à St Martin de Clelles : parties qui ont un besoin urgent d'être terminées et qui sont les plus à portée des dites communes et ou par conséquence elles pourraient être employées plus avantageusement.

Il ne serait pas moins important qu'il y eut toujours quelques fonds de disponibles pour avoir constamment pendant qu'on fait travailler les prestataires, un petit noyau d'ouvriers payés ; car l'expérience a démontré que sans cela les prestataires qu'on ne commande pas comme des soldats, souvent ne trouvant personne à l'atelier se dégoûtent et tout languit. Il est d'ailleurs des travaux plus pénibles qu'il faut faire exécuter par des gens soldés.

En résumé, on conviendra que c'est ce qu'il y a de plus pénible que de tirer partie de ces prestations et par conséquent qu'il faut les faciliter le plus possible. Néanmoins avec de la patience, on est parvenu à en tirer parti, et l'on pourrait en montrer le résultat dans plusieurs parties de la route où elles ont été employées avec succès.

Mais comme on se tromperait si l'on croyait que ces rôles de prestations ne sont bons qu'à figurer sur le papier et dans les rapports ; on tomberait également dans l'erreur, si l'on croyait que le pays peut faire à lui tout seul tous les ouvrages de terrassement et mouvements de terre. Il peut bien ébaucher la route et l'ouvrir même dans les parties aisées ; mais il est des endroits où il faut s'enfoncer beaucoup dans le terrain, où il y a beaucoup de travail et où il faut par conséquent qu'on vienne au secours du pays. Nous n'entrerons pas dans le détail qui nous mènerait trop loin.

C'est surtout le printemps que l'on peut tirer le meilleur parti des prestations ; c'est par conséquent une raison pour hâter la confection des rôles des communes qui n'en ont encore point fait. On ajoutera que la plupart des communes s'attendent à faire de nouveaux rôles et qu'on les a toujours entretenues dans l'idée qu'elles ne pourraient se dispenser de compléter le montant de leurs offres de l'an 12. Il est même facile et naturel de faire valoir auprès d'elles les sacrifices que fait le département pour en obtenir de nouveau de leur part ; surtout en leur faisant entrevoir qu'on pourrait bien se lasser de venir à leur secours, si elles ne faisaient de leur côté tout ce qui dépendrait d'elles et tout ce qu'on est même en droit d'attendre de leur position et de leurs propres offres.

Il faudrait commencer par les chefs-lieux de canton comme les plus intéressés et les plus influents : mais une fois le mouvement donné, qu'on ne le laisse pas ralentir et qu'on fasse délibérer de suite et pour ainsi dire simultanément toutes les communes intéressées. Pour ces effets, il serait à propos d'y envoyer quelqu'un d'étranger revêtu d'un caractère spécial qui ne craignit pas de prendre sur lui et qui arrivât là avec un plan tout dressé et un projet qu'il n'y eut plus qu'à faire approuver. L'autorité supérieure peut seule obtenir ce concours simultané et prompt et concilier tous les intérêts particuliers avec l'intérêt général.

On n'a compris dans le tableau ci-joint que les communes depuis Grenoble jusqu'au col de la Croix-Haute sur une longueur d'une douzaine de lieues formant les cantons

de Vif, Le Monestier-de-Clermont et Clelles. Il est cependant un autre canton, celui de Mens, qui a un intérêt direct et positif à l'ouverture avec la Provence du col de la Croix-Haute par lequel il se fait, et deviendrait plus considérable encore, un commerce assez étendu de toiles fabriquées à Mens et dans les environs.

Mais on a prévu la réponse que ces communes feraient à la demande de concourir à cette entreprise : qu'elles réservaient leurs travaux et leurs sacrifices pour ouvrir l'embranchement qui traverse ce canton et qui aboutit de La Mure à la Croix-Haute en passant par Mens, embranchement qui est déjà praticable quoique avec difficulté depuis la Mure jusqu'à Mens et où l'on vient de reconstruire un pont dit de la Cleyta* situé entre ces deux bourgs.

Sans contester la justesse de cette réponse on représentera cependant que si ces communes commencent à retirer des avantages de cette percée, il serait juste aussi qu'elles commencent à contribuer dans une proportion moindre à la vérité que les autres et sans renvoyer à une époque qui n'arrivera peut-être pas de sitôt encore.

Et dans tous les cas l'on dira que rien ne saurait dispenser la commune de Tréminis limitrophe de la Croix-Haute, de contribuer autant qu'aucune autre à une entreprise dont elle retirera le plus grand avantage, soit pour le transport par la Croix-Haute de ses bois de marine qu'on fait flotter sur le Buech à peu de distance de la limite du département de l'Isère, soit pour l'exportation des produits de la manufacture de verrerie établie dans cette commune et qui tire de la commune de Lutz le sable qu'elle emploie dans sa fabrication : manufacture importante dont les entrepreneurs paraissent disposés à faire des sacrifices pour une percée dont ils sentent tout le prix.