

120

Paris au 19

mai

1823

# M É M O I R E

*SUR la route de Paris à Antibes, et de Genève à Marseille, par Grenoble, le Monestier-de-Clermont et la Croix-Haute.*

LES avantages d'une route de Marseille à Genève et en Suisse, par Grenoble et les montagnes du ci-devant Dauphiné, sont assez généralement reconnus. Il n'y a qu'à jeter les yeux sur la carte, pour voir que la route de Marseille par Sisteron et les montagnes, autrement dite *la petite route de Provence*, est la communication la plus directe de Marseille avec Genève.

En effet, cette route offre un raccourci de plus de trente lieues sur celle qui passe par Avignon, Montelimar et Valence, et delà se rend à Genève, soit par Lyon et Nantua, soit par Saint-Marcellin, Moirans et le Pont-de-Beauvoisin.

Mais c'est encore mieux comme communication avec l'Italie, que cette route doit être prise en sérieuse considération. Elle est la plus directe de Paris à Antibes : aujourd'hui que les barrières, qui séparaient la France de l'Italie, n'existent plus, les communications dans cette partie deviennent d'un tout autre intérêt. De toutes parts les passages sont ouverts, la route de Lyon et de Paris aux Alpes maritimes ne sera point oubliée dans le système général des rapports de l'Italie avec la République française.

Or, pour parvenir de Sisteron à Grenoble, qui sont les deux points donnés, où il faut passer nécessairement, il existe deux routes, celle qui passe par Gap et qui est praticable aux voitures, celle de la Croix-Haute, qui est plus courte et qui n'est faite qu'en partie.

Cette dernière doit-elle être regardée aujourd'hui comme superflue, et n'ayant d'utilité que pour la contrée qu'elle doit traverser ? ou bien est-elle d'un intérêt général pour la République, et doit-elle être maintenue sur l'état des grandes routes, ainsi qu'il avait été arrêté par tous les précédens administrateurs ?

C'est le problème qu'il s'agit de résoudre ; et pour y parvenir, on va examiner rapidement l'utilité, la possibilité et les moyens d'exécution de cette entreprise.

Et d'abord nous observerons que cette route fut entreprise par le comte de Lesdiguières, bien qu'il possédât presque toute la contrée que traverse la route de Grenoble à Gap.



Que dans l'ordonnance de la voirie de 1683, elle fut portée sur l'état des grandes routes du royaume.

Qu'elle a été nommément demandée par les États de Provence et même par le parlement d'Aix.

Enfin, que le projet a été repris et exécuté, en partie, par les derniers intendans, qui avaient reconnu les avantages de cette communication pour une grande partie de la province, et sur-tout pour Grenoble.

Mais ce n'est pas assez de ces présomptions en faveur de la route de la Croix-Haute; faisons connaître les avantages particuliers à cette route, sous les rapports militaires et commerciaux, qui doivent faire décider son achèvement, et lui assurer l'avantage sur celle de Gap.

La route de Grenoble à Sisteron, par la Croix-Haute, a été jugée nécessaire par tous les généraux et les officiers du génie qui ont fait la guerre sur la frontière du Piémont. En effet, si la guerre se faisait dans cette partie ou sur les frontières de la Ligurie, on sent combien cette route deviendrait nécessaire pour le transport des troupes et de l'artillerie, et pour les convois de toute espèce; et ce ne sont pas ici des conjectures faites à plaisir, on a pour soi l'expérience. En 1746, lors de l'irruption des Impériaux en Provence, malgré la difficulté des transports sur cette route, on y fit passer les troupes et les munitions qu'il fallut envoyer de Lyon et de Grenoble. Ces circonstances sont loin de se reproduire sans doute; mais une administration éclairée prévoit tout, embrasse tout dans le système général dont elle aura co-ordonné toutes les parties. D'ailleurs ne faut-il pas se donner la facilité de faire marcher en même tems deux colonnes, soit vers les Hautes-Alpes et le Piémont, soit vers les Alpes maritimes et la Ligurie?

Soldats des  
empereurs  
germaniques  
aussi nommés des  
XV<sup>e</sup> siècles au 1806

Il est encore un avantage inappréciable que présente la route de la Croix-Haute, c'est qu'elle ne pourra jamais être interceptée: en effet, cette route se trouvant établie en-deçà de la seconde chaîne des Alpes, jamais l'ennemi ne se hasarderait de pousser des partis à travers les montagnes affreuses qui se trouvent entre la route de Gap et celle de la Croix-Haute. Au lieu que si les passages des Alpes sont forcés, la route de Gap se trouve coupée; et c'est ce qui arriva en 1692, lors de l'irruption du duc de Savoie en Dauphiné. Tout le monde sait que s'il ne pénétra pas dans le cœur de cette province, c'est qu'il fut arrêté à Gap par la petite-vérole.

Cette route est tellement nécessaire, que toute imparfaite qu'elle est, on s'en est servi ces années dernières pour le passage des troupes. Elle est plus courte, elle aura une ou même deux étapes de moins, et c'est déjà une économie considérable pour le transport des troupes en tems de paix comme en tems de guerre. On laisse aux gens du métier à traiter plus à fond l'avantage de cette route sous les rapports militaires.

Considérons-la sous le point de vue de la facilité du commerce et des débouchés qu'elle procure.



La partie sur le département de la Drôme, est d'environ une lieue et demie dans une vallée fertile et populeuse, la vallée de Luz. Les habitans se sont expliqués qu'ils se chargeraient seuls de la confection de la route sur leur territoire.

De l'extrémité de la commune de Luz, et même un peu avant, le chemin est établi jusqu'au pont *Madame*, sur une longueur d'environ deux lieues, dans un vallon où le Buech n'est point contenu, excepté dans quelque partie. Mais les digues qu'on fera avec les matériaux qui se trouvent sous la main, procureront le double avantage de couvrir la chaussée et de rendre à la culture un terrain considérable qui sera à l'arrosage. Déjà toute la partie des *Fauries* est défendue, et les terrains conquis sur la rivière font des prairies excellentes.

Les habitans industrieux des villages riverains travaillent d'eux-mêmes à regagner le terrain que la rivière leur a enlevé; pour peu que le Gouvernement vienne à leur secours, et plus d'un motif doit l'y déterminer, ces digues seront élevées, et la route établie.

Du pont *Madame* au pont *la Barque*, près de Serres, il n'y a que des fossés à ouvrir, et la chaussée à construire sur le meilleur sol.

De Serres, pour se rendre au terme qui est Sisteron, il y a six lieues. L'intérêt général exige l'achèvement de cette partie; c'est une suite et un appendix, si l'on peut s'exprimer ainsi, de la route du St.-Esprit vers les Alpes; puisqu'il faut bien aussi pouvoir se porter vers les Alpes maritimes et le département du Var. Le chemin a été fait à plus des trois quarts, et il est journellement pratiqué par des voitures, moins chargées à la vérité, à cause des dégradations que cette partie a souffertes par défaut d'entretien. Il suffira d'y appliquer des fonds très-peu considérables; la sage économie qui préside aujourd'hui à cette partie importante de l'administration, nous répond qu'on ne voudra pas que les travaux considérables qu'on a faits deviennent inutiles, et qu'on n'abandonnera pas une partie de route dont le rétablissement qu'exigerait l'intérêt général, occasionnerait dans la suite des dépenses considérables.

L'utilité et la possibilité du projet sont donc incontestables.

Passons aux moyens d'exécution.

Pour pouvoir offrir, à cet égard, des calculs positifs, il faudrait que MM. les ingénieurs eussent donné un rapport et un devis estimatif des ouvrages qui restent à faire; mais comme on n'a pas encore, de leur part, ces données exactes, on ne peut présenter ici qu'un aperçu, mais il sera satisfaisant.

Et d'abord nous mettons notre confiance dans cette autorité tutélaire qui s'applique infatigablement à vivifier toutes les parties de ce superbe empire. Semblables aux rayons de l'astre qui anime toute la nature, les regards du Gouvernement se dirigeront vers nos montagnes délaissées, et ils les féconderont. Oui sans doute, nous avons droit d'espérer qu'il nous tendra une main secourable.

Eh ! nos intérêts pourraient-ils être en de meilleures mains ? Le magistrat auquel ils sont confiés, s'est acquis des droits à la confiance de l'administration suprême, comme à la reconnaissance de ses administrés.

Le département aussi ne refusera pas son concours efficace : en procurant des avantages solides et importans à son territoire, il jouira du bien qu'il fera à une contrée trop long-tems oubliée, et si digne de l'attention de ses administrateurs.

Elle a travaillé pour ses voisins, elle y a consumé le plus pur de sa subsistance ; elle est loin de regretter ses peines et ses sacrifices. Aujourd'hui elle demande à améliorer son sort en travaillant sur son sol, et en concourant à un grand objet d'utilité publique. Elle oublie sa misère, elle offre tout ce qui lui reste, ses bras et ses attelages.

Les souscriptions des communes de la montagne s'élèvent déjà à plus de quarante mille francs en argent ou en prestation de travaux. Celles de la plaine, la ville de Grenoble sur-tout, qui doit en retirer de si grands avantages, ne refuseront pas de prendre part à une entreprise maintenant démontrée utile, possible, et d'une facile exécution.