

Document 3 – transcription d'un manuscrit sans date précise

(avant 1815) Brèves observations sur la route de la Croix-Haute, à présenter au Conseil Général des Ponts et Chaussées du département

avant 1815

Au moment où le Conseil général du département et celui de l'arrondissement tiennent leur session annuelle, il est essentiel d'appeler leur attention sur un projet d'utilité générale pour l'Empire et dont le département de l'Isère et Grenoble en particulier retireraient de grands avantages.

C'est la route de Grenoble à Sisteron par la Croix-Haute autrement dite la petite route de Provence.

Cette route traverserait le département depuis son extrémité méridionale jusqu'à Grenoble ; de là par le moyen des routes existantes qui descendent de Grenoble à Lyon, Genève et au pont du Sault, elle deviendrait la communication la plus directe de Paris à Antibes et Nice, de Marseille avec Genève et la Suisse, les départements de l'Ain, du Jura et de l'Alsace.

La réunion de Genève et de son territoire à l'empire donne un nouveau degré d'importance de cette route.

Nous ne nous arrêterons point sur les avantages de cette communication, ils sont généralement sentis sous les rapports militaires et surtout ceux du commerce ; et ils ont été assez développés dans une foule de mémoires donnés à diverses époques.

Les cartons des bureaux de la Préfecture et des Ponts et Chaussées en sont remplis.

L'année dernière encore il en fut présenté un assez détaillé qu'on joint à celui-ci. On s'y rapporte entièrement ; on se bornera à ajouter quelques observations nouvelles qui naissent des circonstances.

Dans ce dernier mémoire, sans qu'on eut l'intention d'anticiper sur le jugement que doivent porter M.M. Du génie des ponts et chaussées, on avait hasardé quelques vues sur la localité et la possibilité physique du projet.

Aujourd'hui on peut donner quelque chose de plus positif sur ce sujet ; ce ne sont plus de simples probabilités. M. l'ingénieur en chef du département a examiné et fait examiner avec la plus grande attention le local dans toute son étendue, et nous avons tout lieu de croire que le rapport qu'il voudra bien rendre, hâtera l'exécution du projet. Cette autorité irrécusable rendrait plus que superflu tous les détails où l'on pourrait entrevoir à cet égard.

Déjà les plans, les nivellements et autres travaux préliminaires sont achevés : la route est au point de pouvoir être tracée et d'y employer la prestation en journées à bras et en attelages dont le pays a fait l'offre.

Ces offres s'élèvent à une somme de quarante mille francs en évaluant les journées au prix le plus modéré. Quoique les communes aient offert tout ce qu'elles pouvaient fournir et au delà, cette entreprise qui exigera des ouvrages d'art, est absolument au-dessus de leurs moyens. Si on les abandonne à elles-mêmes, tandis qu'elle sera peu considérable si elle est partagée par le département et le gouvernement.

Ces contrées n'ont cessé de réclamer son secours. Cette route portée autrefois sur l'état des routes royales a été continuellement demandée par les habitants. Elle a été poussée et l'on s'en sert journellement jusqu'au delà du Monestier de Clermont ; et les ouvrages qu'on y a fait attestent qu'on ne l'a jamais perdue de vue.

Les habitants des communes situées sur cette route espèrent que le temps où elle sera enfin terminée est arrivé ; et qu'une partie de cette activité incroyable qui du génie créateur d'un seul se répand comme de son centre sur toutes les parties de ce vaste empire et porte partout la vie et le mouvement, viendra aussi faire sentir ses salutaires effets jusque sur nos montagnes et y ranimer l'industrie éteinte. C'est donc sur nous principalement que pèse la nouvelle augmentation sur le sel. Mais la loi qui vient d'établir cet impôt, en a spécialement affecté le produit aux routes. Il est par conséquent aisé de sentir que nous contribuons aux chemins dans une proportion bien au-dessus de celle de notre valeur territoriale et c'est ce que le conseil général ne manquera pas sans doute de faire valoir afin qu'on reverse sur notre sol une partie de cette contribution à laquelle il fournit infiniment davantage que tout autre.

Nous prions aussi MM du Conseil de vouloir bien avoir égard à ce que notre pays fut écrasé par la route de la Mure sur l'atelier de laquelle il s'est porté pendant dix ans à cinq ou six lieues de ses foyers.

Que depuis l'abolition des corvées, nous avons contribué pour les autres routes ; et que depuis cette même époque, on n'a peut-être pas appliqué à notre route une somme de mille écus.

L'année dernière MM les membres du Conseil de département ont reconnu l'utilité de cette route et ont émis un vœu en notre faveur. Aujourd'hui nous espérons qu'ils voudront nous aider plus efficacement par des secours pécuniaires ; et qu'ils voudront bien aussi solliciter pour nous auprès du Conseiller d'état chargé des ponts et chaussées des secours que nous implorons à de si justes titres.

Le Magistrat éclairé qui préside à l'administration de ce département voudra bien s'intéresser à notre position ; et en procurant une route à l'empire français, au département de l'Isère et à la ville de Grenoble, venir au secours d'une contrée trop

longtemps oubliée et qui sollicite avec instance qu'on seconde ses efforts et qu'on l'aide à se relever de son état de misère.

Nous venons d'exposer les nouvelles considérations qui ajoutent aux titres que nous avons déjà aux bienfaits du gouvernement et à l'assistance de nos citoyens.

De toutes part des routes sont percées, des canaux sont ouverts, des difficultés réputées insurmontables cèdent à l'art et au génie. Serions-nous les seuls oubliés dans la distribution des bienfaits de cette glorieuse époque ? Demeurerions-nous encore privés des avantages que nous offre le local, tandis qu'il ne faut que quelques secours pour nous en faire jouir ?

Qu'il nous soit permis en ce moment de faire valoir nos titres auprès du Conseil éclairé qui s'occupe des intérêts de toutes les parties de ce département. Messieurs les membres du Conseil de département et d'arrondissement n'ignorent pas que jusqu'à la confection des routes de Valence et de Gap, ces montagnes étaient la communication la plus fréquentée entre la Provence et le Nord-Est de la France, alors elles étaient peuplées et vivifiées par diverses fabriques. Depuis que la route a été abandonnée, les manufactures sont tombées, le pays s'est dépeuplé et languit dans la misère. Et cependant les importations sont restées dans la même proportion que lorsqu'il prospérait ; et par conséquent sont dans une disproportion excessive avec nos forces actuelles. Les pauvres manquant de subsistance ont été obligés de défricher les montagnes jusqu'à leurs sommets ; ce qui expose le pays à des dégradations continuelles.

La fréquence des incendies dans nos villages couverts en chaume ont achevé de ruiner le pays. Tous les villages de la contrée ont éprouvé ce désastre. La meilleure manière d'y remédier serait de couvrir en tuiles, mais cette couverture n'est pas à la portée de tous les habitants à cause de la cherté des transports ; ils ne peuvent être faits à dos de mulet.

Qu'on rende à notre pays les ressources dont il était autrefois pourvu et il se ranimera et il aura les moyens d'acquitter ses charges dont il est maintenant écrasé.

Il ne lui reste que ses blés et ses laines ; et pour le premier article la difficulté des chemins nuit encore à leur exportation.

Quant aux laines, les troupeaux qui la fournissent sont nécessaires pour réparer par leur engrais notre sol épuisé et aride où personne n'ignore que le sel est d'une nécessité indispensable pour le mouton. La consommation de cette denrée est très considérable. Celui qui exploite une ferme de mille francs dans ce pays dépense cinq à six fois plus de sel qu'une ferme de même valeur dans la plaine. C'est un fait qu'on ne peut contester.