

**(1816) Rapport de l'ingénieur ordinaire des Ponts, Monthuisan, sur la route départementale de la Croix-Haute, section du Col de Monestier au Col de la Croix-Haute**

Extrait du Rapport sur la route départementale de la Croix-Haute (1815)

---

**Exposition générale**

La route de la Croix-Haute considérée dans son ensemble établit la communication la plus directe entre Grenoble et Marseille.

Considérée par rapport au département de l'Isère, elle traverse un pays très important couverts de bourgs, de villages et de hameaux qui ne peuvent se suffire à eux-mêmes et qui ont besoin de cette route pour leurs échanges commerciaux. Leurs exportations consistent en grains, bois de construction, planches, charbons, laines et bestiaux de toutes espèces; et leurs importations en vins, sels, fers, objets et vêtements et généralement en tout ce qui est nécessaire à la vie.

**Cette route dans le département de l'Isère peut être considérée comme partagée en deux parties ou sections principales séparées par le Col du Fau ou du Monestier de Clermont.**

La 1ère section depuis Grenoble jusqu'au dit col sur 36 000 mètres est ouverte sur le plus grande partie de sa longueur, et offre sur les autres points de grands chemins qui achèvent d'en rendre la viabilité continue sur toute son étendue.

La 2ème section sur 25 000 mètres de longueur comprend tout l'espace à traverser entre le col de Monestier et celui de la Croix-Haute. La route n'y est point tracée ni ouverte, il n'existe même pas un chemin vicinal praticable aux bestiaux ; et ce n'est qu'en s'exposant à de grands dangers qu'on peut accéder d'une commune à l'autre.

L'espoir que le gouvernement y ferait la route est sans doute la cause de l'état de souffrance et d'isolement total dans lequel est restée toute cette partie du département.

Il est temps de la désabuser et de prendre des mesures pour, du col du Monestier à celui de la Croix-Haute, ouvrir un chemin vicinal de quatre mètres de largeur afin de livrer passages aux piétons et aux bestiaux. Les communes pourraient faire les ouvrages en terrasse et le département fournir les fonds nécessaires aux tracés, aux indemnités de terrains et aux ouvrages d'art, tout objet qu'on ferait économiquement et qui seront de beaucoup moins d'importance qu'on ne

pense. Par la suite on pourrait élargir cette première trace, la porter à six mètres et même à huit qui est la largeur de la partie de route exécutée sur la première section entre Vif et le Monestier, et celle qu'il conviendrait en général de lui donner.

---

## **Exposition particulière et tracé de la route**

---

### 1ère section

Depuis Grenoble jusqu'à Varcès, elle est ouverte en plaine, très belle, en bon état et d'un facile entretien.

Depuis Varcès jusqu'au hameau de Genevray, on suit un ancien grand chemin.

A partir de Genevray on s'élève sur la plaine de Faverolle par des rampes en zig-zags sur environ 1000 mètres de longueur. Le terrain y est en mouvance, rempli de sources : les rampes sont dégradées, généralement affaissées, détruites sur plusieurs parties et seront toujours d'un entretien et d'une viabilité difficiles. Lorsqu'on achèvera la route, on pourra les éviter en se soutenant sur le coteau pour arriver de Vif à la plaine de Faverolle.

La route continue ensuite à être exécutée jusqu'au Col du Monestier, elle est sur un terrain solide, et n'offre que des rampes et contre-rampes assez douces.

### 2ème section

Sur cette partie la route est entièrement à faire, et on ne peut se dispenser d'y ouvrir provisoirement un chemin vicinal de quatre mètres de largeur.

### Détails du tracé

A partir du col du Monestier de Clermont, autrement Col du Fau, on se soutiendra à zéro au dessus du chemin actuel de manière à arriver par une seule rampe assez douce au village du Fau. De ce village on se développera aussi à zéro sur une seule pente insensible jusqu'au sommet de la rampe qui devra passer au levant de St Michel et en traverser le torrent. En examinant les difficultés que présente ce passage par le peu de solidité du terrain, son irrégularité, ses éboulis, ses déchirures, le chaos qu'il offre et les sources qui y bouillonnent, on est effrayé et tenté de chercher une autre traversée.

C'est ce que nous avons fait en vain.

Nos recherches en aval nous ont offert des difficultés de plus en plus grandes et que le simple coup d'oeil démontre. En amont nous avons reconnu qu'il y aurait possibilité de franchir le torrent au hameau des Loubas commune des Portes. La rampe sur la rive serait il est vrai sur un terrain moins mouvant, mais si coupé de

ravins et de déchirures qu'il faudrait un nombre considérable de cassis et murs de soutènement, ce qui à cause de la longueur de plus de moitié en sus de la rampe de St Michel augmenterait considérablement la dépense.

La rampe sur la rive droite sur plus de 3000 mètres de longueur serait établie à travers des ravins et des déchirures d'une hauteur prodigieuse sur un sol mouvant, coulant, en présentant toutes les difficultés imaginables. Le seul parti à prendre au premier coup d'oeil serait dans ce cas de se développer par un très grand nombre de zig-zags à travers les maisons du village de Thorane : mais comme ces lacets seraient les uns au-dessus des autres, très rapprochés, et que le terrain ne paraît pas très solide, il serait à craindre la destruction de la route et peut être même du village.

Ce parti aurait en outre le désavantage d'allonger la route de plus d'une demi-heure et d'obliger à monter d'environ 300 pieds plus haut que dans le 1er cas pour descendre ensuite au même point au-dessus de St Martin : ainsi ce projet doit être rejeté sous tous les rapports.

On ne peut pas suivre non plus le tracé actuel des rampes de St Michel parce qu'elles sont toutes les unes au-dessus des autres, sur un terrain mouvant, rempli de sources, qu'elles sont mal développées, qu'elles ont des tournants trop brusques et parce que le point où elles aboutissent pour passer le torrent présente de grandes difficultés et l'impossibilité de se développer ensuite sur la rive droite.

Entre tous les partis à prendre, le moins mauvais, le plus économique, le plus facile à exécuter, celui qui donnerait à la route le moins de longueur, le plus beau développement sur les deux rives et qui la rendra d'un plus facile entretien nous a paru être de prolonger la 1ère rampe passant au-dessous de la maison de Pierre Terrier, jusqu'à la rencontre du torrent et de se développer ensuite sur l'autre rive par une seule rampe jusqu'au col de St Martin. On donnerait à ces deux rampes quatre pouces de pente par toise.

La 1ère rampe aurait environ 1500m de longueur et la 2ème près de la moitié. Le ruisseau serait provisoirement guéé : il y aurait une planche pour les piétons, en attendant que le pont fut exécuté. Ce pont serait en bois avec culée en maçonnerie brute : il aurait quatre mètres de largeur en dehors des poutres de rives et 7 à 8 mètres d'ouverture. A partir du dernier point il faudrait traverser la combe de St Martin de Clelles dans laquelle coule le torrent de l'Orbanne, passage qui présente des difficultés peut-être encore plus grandes que celui de St Michel. Sur ce torrent est un superbe pont de 40 pieds d'ouverture en pierres de taille ayant coûté près de 100 000F et qu'au 1er aspect on juge fort mal placé. L'opinion commune est même qu'il faudrait l'abandonner pour aller passer au hameau du Chaffaut à 2000 mètres en amont du pont.

Pour ne prendre parti qu'avec connaissance de cause nous avons parcouru très en détails les deux rives du torrent en son lit même depuis la sortie des montagnes jusqu'à 2000 mètres en aval du pont ; et nous avons reconnu qu'il avait été placé non seulement sur le point le plus avantageux mais même dans le seul endroit possible sans se jeter dans des dépenses, des difficultés et des développements incalculables.

Ce pont doit donc être regardé comme un point de sujétion.

Cela posé, pour y descendre depuis le col de St Martin, le moyen le plus naturel selon les règles de l'art serait de se porter en aval sur le revers du coteau pour revenir ensuite sur le pont par une seule rampe : mais le terrain y est si mouvant, si bouillonnant de sources qu'il serait impossible d'y fixer la route, attendu que la masse entière se meurt à vue d'oeil.

Il faudra donc se développer autour du village et le plus possible en amont par deux ou trois retours en zigzag habilement combinés.

Arrivé sur le pont, on se développera sur la rive droite sur deux ou trois cents mètres de longueur en suivant à peu près l'ancien tracé pour arriver sur une plaine en pente douce qui n'offre aucune difficulté.

Sur ces 300 premiers mètres, le terrain est mouvant, mais comme il a peu de hauteur il est facile de le fixer ou de réparer le mal, le gravier et les pierres sont d'ailleurs sur place. Cette rampe sera constituée sur la même pente jusqu'à la vallée Duvillard à partir de laquelle on changera la pente pour la rendre plus douce afin d'arriver uniformément en passant près de Clelles et probablement au-dessus sur la crête entre les ruisseaux du Mollard et de Teyssonières, à un point à peu près au même niveau que le col de la grange de Montagne en deça du ruisseau du Percy dit de l'hermitage.

Le passage de la combe du Percy n'offre point de difficulté. Il n'en existe pas non plus pour tous les autres ruisseaux à traverser pour arriver à St Maurice : et de là pour monter au col de la Croix -Haute où on arrivera par une pente insensible et sans rencontrer aucun obstacle. Il y aura seulement quelques rochers à escarper mais de peu d'importance.

Au total la trace à ouvrir depuis le col de Monestier jusqu'à celui de la Croix-Haute peut généralement s'exécuter à zéro et être provisoirement livrée au public, sans la construction d'un ouvrage dispendieux. Les matériaux pour son entretien sont généralement sur place : le terrain est solide et de peu de valeur, en sorte que tout concourt à encourager à mettre la main à l'oeuvre.

Les deux points difficiles sont les deux passages des combes de St Michel et de St

Martin ; mais comme leur traversée n'est pas très longue, que les ouvrages d'art à y faire ne consisteront qu'en quelques murs de soutènement qu'on pourra construire à peu de frais les matériaux étant sur place ; que le pont de St Martin est fait, que celui de St Michel se fera indispensablement la campagne prochaine, rien ne doit décourager et mettre obstacle à ouvrir au moins une trace pour la circulation des piétons ou des bestiaux entre les communes principales du Monestier de Clermont, de St Michel Les Portes, St Martin, Clelles, le Percy, St Maurice, Lalley, Chichilienne et autres avoisinantes.

---

### **Devis estimatif des ouvrages urgents à faire - en 1816 et 1817-**

1ère section de Grenoble à Vif : Rien d'urgent. Les totaux sur la 1ère section jusqu'au Col du Fau ; 263 journées de voitures à 2 chevaux

2ème section Dépenses à la charge du département 3500F ... 2750 journées de manœuvre.

Totaux sur la 2ème section jusqu'à Clelles : 105 journées de voitures de 2 chevaux 5990 journées de manœuvre.

Dépenses à la charge du département 7632 F / 11 132 F

La trace étant ouverte sur 4 mètres de largeur depuis le Monestier jusqu'à Clelles il y aura possibilité de faire circuler des tombereaux et de consolider et de gravèler le chemin.

Quant à la partie de Clelles jusqu'à Lalley et la Croix-Haute, comme elle est viable quoique très mauvaise, on ne s'en occupera pas pour le présent.

### **Résumé**

La route de La Croix-Haute est presque entièrement ouverte depuis Grenoble jusqu'au Monestier. Elle est en mauvais état et pour la réparer 263 journées de voitures à 2 chevaux, 2829 journées à bras ( manœuvre) et 3500 F sur les fonds du département .

Du col du Monestier de Clermont jusqu'au col de la Croix-Haute, elle n'est point exécutée, il n'existe pas même un chemin vicinal continu praticable aux piétons et aux bestiaux ; en sorte qu'il deviendra indispensable de l'ouvrir sur au moins une largeur de 4 mètres.

On devra commencer par le passage impraticable de la combe de St Michel qu'il faudra ouvrir de suite avant l'arrivée des neiges. L'année prochaine on pourra s'occuper du passage de la combe de St Martin jusqu'à Clelles, et de la lacune depuis le col du Monestier jusqu'à St Michel.

Le passage de la Combe St Michel y compris les fondations du pont devrait être exécuté en 1816.

Le total des travaux à faire exigera 105 journées de voitures à 2 chevaux, 6000 journées à bras, 4932 F des fonds du département.

Les années suivantes on pourra perfectionner la trace ouverte et la continuer vers le col de la Croix-Haute.

Les ouvrages indiqués pour 1816 et 1817 pourront être faits en entier sur des fonds faits par le département ou partie sur ces fonds en partie par prestations en nature, ainsi qu'il est détaillé ci-dessus.

Dans ce cas les maires des communes intéressées devront être convoqués sur chaque section pour répartir proportionnellement les journées de voitures et de manœuvre qui leur seront demandées.

Fait à Grenoble le 1er octobre 1816.

Signé Monthuisan Ing. Ordinaire