

La route départementale 93



L'histoire des routes départementales est étroitement liée à l'histoire des départements.
Création des routes départementales (1813)

C'est le décret du 16 décembre 1811 qui institue véritablement ce que l'on a coutume d'appeler la grande voirie, placée sous l'autorité du ministère des Travaux publics. L'article 1^{er} de ce décret indique que toutes les routes de l'Empire sont divisées en routes impériales et routes départementales.

Les routes impériales sont de trois classes :

- La première classe : ce sont celles qui, partant de Paris, aboutissent à une des extrémités de l'Empire ;
- La deuxième classe : Ce sont celles qui, sans passer par la capitale, sont pourtant considérées comme étant d'une utilité générale ;
- La troisième classe regroupe celles qui sont plus particulièrement utiles aux localités qu'elles traversent.

Les routes départementales sont toutes les grandes routes relevant antérieurement de la dénomination de routes de troisième classe.

Les routes nationales, dont l'ouverture n'est possible qu'après une enquête administrative et la promulgation d'une loi, ont leur entretien entièrement à la charge de l'État alors que celui des routes départementales demeure à la charge des départements et des collectivités territoriales. Leur construction nécessite seulement, après une enquête administrative, une délibération du conseil général et un décret. Les routes nationales comme les routes départementales reçoivent un numéro.

À la suite du décret du 16 décembre 1811 qui prévoit la création et un nouveau classement pour les routes départementales paraît, par décret du 7 janvier 1813, le tableau officiel des premières routes départementales.



Sous la Restauration est établi un état-statistique des routes royales de France en 1824 sous la direction de Louis Becquey (1760-1849), directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines. Cet état nous renseigne de façon détaillée sur l'état des routes.

Routes ouvertes – 1824

Statut des routes départementales	Longueur (km)	dont pavées
à l'état d'entretien	14 289 km	20 %
à réparer	14 349 km	7 %
à terminer	3 439 km	5 %
Total	32 077 km	
Routes non ouvertes	1 458 km	
Total	33 535 km	



Création de la voirie vicinale (1836)

La loi du 21 mai 1836, dite de Thiers-Montalivet, crée la voirie vicinale décomposée en deux catégories :

- la voirie communale non classée (chemins ruraux, voirie communale) dont la construction et l'entretien restent entièrement à la charge des communes.
- les chemins vicinaux classés (chemins de grande communication ou "CGC", chemins d'intérêt commun ou "C.I.C". et chemins vicinaux ordinaires) gérés grâce aux subventions du Conseil général mais placés sous le contrôle du préfet.

Cette loi impose également l'entretien obligatoire des chemins par des prestations ou des centimes spéciaux. Elle distingue les chemins de grande communication qui pouvaient être subventionnés sur les fonds départementaux et crée les agents voyers.

L'effort continua sous Napoléon III, qui écrivait en 1861 : « Les communes rurales, si longtemps négligées, doivent avoir une large part dans les subsides de l'État ; car l'amélioration des campagnes est encore plus utile que la transformation des villes. Il faut surtout poursuivre avec vigueur l'achèvement des chemins vicinaux ; c'est le plus grand service à rendre à l'agriculture ». D'où la loi du 11 juillet 1868 relative à cet achèvement, avec subventions et possibilité d'emprunts, et finalement la loi du 12 mars 1880, votant de nouvelles ressources en étendant un peu le réseau. Si



bien qu'avant la fin du XIX^e siècle, ce réseau comportait 135 000 km de chemins de grande communication, 75 000 km de chemins d'intérêt commun et 254 000 km de chemins vicinaux ordinaires. Avec les routes nationales et départementales, on avait bien obtenu ainsi l'objectif longtemps rêvé d'un kilomètre de voie par kilomètre carré de territoire, qui faisait du réseau français le plus dense, sinon le premier, du monde.



La RD 93 ex RN 93

À l'origine, la route nationale 93 suivait à l'origine la vallée de la Drôme, itinéraire de passage très ancien. Elle commençait à Fiancey (hameau de Livron-sur-Drôme sur la RN 7) et traversait la vallée de la Drôme et cet itinéraire est censé être celui qu'avaient suivi les troupes d'Hannibal, c'est pourquoi la RN 93 portait le surnom de *Route Hannibal*. Les vestiges romains de Die nous rappellent la présence d'une voie romaine en cet endroit. Cette route se terminait alors à Sisteron en suivant le tracé de la RN 93b de Saint-Pierre-d'Argençon à Aspremont puis celui de la RN 75 après Aspremont.

A sa création, en 1824, elle était décrite comme étant la route de Valence à Sisteron. Elle s'embranchait en avant de Livron sur la route n°7, de Paris à Antibes. La partie depuis un point au delà des Aspres jusqu'à Serres appartient à la route n°94, du Pont-Saint-Esprit à Briançon. Elle succède alors à la Route impériale 112.

Dans les années 1950, le tracé de la RN 93 a été modifié, celle-ci se terminant à Aspres-sur-Buëch sur la RN 75.

La réforme de 1972 a entraîné le déclassement de cette route et le transfert de la gestion aux conseils généraux (RD 93 dans la Drôme et RD 993 dans les Hautes-Alpes).



Notes sur les origines de la départementale 93 et sur quelques grands axes drômois

Article de Christian Rey paru dans Revue Drômoise N°512-513 Juin-Septembre 2004

Quatre documents conservés dans les collections du musée d'histoire et d'archéologie de Die illustrent la problématique des routes dans la Drôme à la fin du XVIII^e siècle, et principalement le projet de la création de l'axe du Rhône aux Alpes.

Ces documents sont particulièrement intéressants puisqu'ils fournissent, outre de nombreuses indications sur l'économie de la région, des informations sur les reliefs et les problèmes d'érosion ; ils permettent également d'approcher les mentalités des hommes de l'époque, principalement des responsables politiques, qui, profitant d'une liberté toute nouvelle, déploient une grande énergie pour tenter de favoriser le développement de leur district. Ce sont les actions conduites à cette époque qui ont abouti à la route que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de « départementale n° 93 ».



Le premier document

Intitulé « *Reconnaissance militaire sur la meilleure direction à donner à une route qui passant par de pont du Saut du Rhône et traversant le Dauphiné, fournisse une communication du nord de la France à son midi* », le premier document se présente sous la forme d'un cahier manuscrit de 16 pages. Il a été rédigé en 1777 sous la direction de M. de la Pérouse, ingénieur du roi.

Dans le préambule, les auteurs rappellent que leurs propositions sont basées sur deux grandes considérations : « *la première consiste à rendre plus court le passage d'un lieu à un autre. La seconde à ménager sans partialité les terres cultivées et les bras des cultivateurs* », qui font l'objet d'un court développement. Ainsi au niveau militaire, s'il convient de favoriser les déplacements rapides des troupes, il faut concilier cet impératif avec la nécessité de prévoir les logements, les étapes et les hôpitaux. Concernant le deuxième point, il est précisé que la protection des terres labourables ne doit toutefois pas faire obstacle à la nécessité de « *fournir à un pays isolé, les communications nécessaires à la circulation des denrées et au progrès du commerce* ».

Ces déclarations de bonne intention sont tempérées par une dernière remarque qui rappelle aux lecteurs les difficultés de la tâche : « *mais telle est aussi la nature et la variété du pays que les directions qui réunissent les premiers avantages sont dépourvues des seconds et rendent très*



difficile le moyen d'établir cette route en militaire et en citoyenne tout à la fois. Néanmoins parmi ces différentes ramifications il s'en trouve deux auxquelles il paraît convenable de s'arrêter... ». S'ensuit le projet descriptif de la route royale de Romans à Gap en passant par Die.

L'étude est très détaillée. Les ingénieurs décrivent la solution qui leur paraît la meilleure, expliquent les variantes possibles, précisent les travaux de génie civil à exécuter et vont jusqu'à se préoccuper de la proximité des différents matériaux pour justifier les propositions techniques. Le texte nous apporte ainsi un grand nombre de précisions sur l'état des routes à la fin du XVIII^e, les noms de lieux et de domaines, les problèmes d'érosion... Il constitue même un témoignage géologique de première importance sur la voie romaine dont « *on trouve plusieurs parties bien conservées près du bourg de Saillans d'où l'on peut juger que les chaussées étaient formées par deux murs parallèles remplies de pierres* ».

La route devra partir de Romans en direction d'Alixan, de Montélier et de Chabeuil. S'agissant d'une zone de plaine, on préconise de réaliser la route « *d'un seul alignement* ». Les ingénieurs indiquent que, de Romans à Alixan, il est possible de suivre l'ancien chemin, précisant toutefois que « *sa sinuosité allongera la route* » et que, « *très encaissé, il aura besoin d'être rechargé* » sans oublier qu'il faudra recréer les « *fossés dont on aperçoit à peine les vestiges* ». A Alixan, nous apprenons que le village est contourné par l'ancienne route. Le rapport préconise donc de réaliser une ouverture dans le mur qui entoure le bourg et de faire passer la route sur le tracé de la rue principale.

Pour le tracé d'Alixan à Montélier, la création, une nouvelle fois, d'un axe neuf, est justifiée par le fait que les « *journées [de corvées] nécessaires à la remise en état de l'ancien chemin coûteraient plus que la valeur du sol qu'occupera la nouvelle route* ».

Développant l'argument économique, les rédacteurs fournissent des explications complémentaires qui permettent de mieux cerner l'esprit de leur démarche, tout en nous apportant là encore d'intéressantes précisions sur la valeur relative des biens [ici celles des différents arbres] et le degré de développement de l'agriculture, dans ce cas la présence d'un réseau d'irrigation : « *il n'est pas hors de propos d'observer ici relativement aux aménagements prescrits par le gouvernement que la nouvelle route devant avoir au moins vingt-quatre pieds de largeur, si l'on profite de l'ancienne, il faudra nécessairement l'élargir, et cet ancien chemin est garni de mûriers et de chênes plus précieux que la différence du terrain que l'on prend à celui que l'on quitte. Ainsi sans nuire considérablement aux propriétaires, on peut tracer en ligne droite la nouvelle route d'Alixan à Montélier, il n'y aura qu'un pont de deux toises [la valeur de la toise était de 1,949 m] d'ouverture d'arche à construire sur la rivière de Guiman et deux aqueducs sur les canaux d'arrosage* ».

La ligne droite est également préconisée pour la portion d'Alixan à Chabeuil. Un aqueduc et un pont sur la Vioure sont prévus. Pour cette rivière « *un très grand développement n'est considérable en cette partie que pendant l'hiver et en temps d'orage. On pense qu'il faut resserrer son lit par des digues dont le mur d'enceinte de ce bourg [Chabeuil] fera partie et construire un pont de deux arches surbaissées à cinq toises d'ouverture* ».





S'ensuit une présentation de l'itinéraire a priori le plus rationnel entre Chabeuil et Crest qui passerait par le château de Villeplat, le hameau des Dinars, le domaine des Roibeau et celui des religieuses de Sainte-Marie de Crest. Les experts soulignent que la route traverserait un très grands nombre de torrents et de ravins dont les lits « indéterminés » obligerait à la construction de « ponts et de ponceaux d'une dépense considérable ». Aussi un autre itinéraire est-il proposé plus à l'ouest en « dessous des principaux confluent de toutes ces eaux , sans que la route en soit considérablement allongée ». Il faudra néanmoins prévoir la construction de deux pont de trois toises, d'un cassis et d'un pont de pierre. Cette information laisse supposer que les autres ponts préconisés étaient de construction mixte: seules les piles étaient de pierre, la chaussée de bois reposant sur un système de poutres.



Depuis Crest vers Die, « la route peu être mise à peu de frais en état de fournir un passage aux voitures mais elle est en quelques points si près de la Drôme qu'elle éprouve souvent des dégradations occasionnées par la vitesse des eaux et par l'augmentation de leurs volumes ».

La route sera dirigée d'un seul alignement en direction d'Aouste . Un pont sera construit sur la Gervanne, à proximité du village de Blacons. Quatre ponceaux et quelques murs de soutènement sont prévus dans la plaine de Boudras, sur des « ravins qui deviendraient considérables si les eaux continuaient à les creuser ».



Après le village de Saillans, notre RD 93 franchit le lieu-dit « le Déroit » qui correspond au franchissement d'une cluse par la rivière Drôme. On pourrait penser que cette zone rocheuse allait constituer un obstacle important pour les ingénieurs du XVIII^e. Il n'en est rien. Nous apprenons même que « *le passage de cette route au travers des rochers de l'Escarène a été réparé nouvellement mais quoique praticable il n'est encore pas aussi commode qu'il peut et qu'il doit l'être* ». Jusqu'à Vercheny, aucun problème particulier n'est rencontré. Le tracé existant paraît rationnel. Seule la construction d'un pont de deux toises est envisagée sur le ravin des Tours à Espenel.

Nous arrivons ensuite à Pontaix où la route doit traverser la Drôme. « *On y trouve un ancien pont de pierre qui est en bon état, mais son arche est si surmontée que les profils et le sol du pont sont établis en pente trop rapide pour le passage des voitures* ». Les ingénieurs préconisent de réparer cet inconvénient par un important apport de terre qui permettra de limiter le pourcentage des rampes d'accès.

De Pontaix à Luc, la route suivra l'ancien itinéraire qui devra toutefois faire l'objet de quelques aménagements pour lui donner une largeur convenable. Le remplacement du pont de bois de Pont-de-Quart par un ouvrage de pierre est conseillé, de même que la création d'un autre sur la Drôme à l'entrée de Luc. S'agissant de réalisations importantes, les techniciens précisent que « *l'estimation du plus cher de ces ponts a été portée à douze mille livres qui paraissent être sa juste valeur* ».

Après Luc, on arrive dans une zone de montagne qui va poser de nombreux problèmes. « *C'est de Luc à la Beaume que se rencontrent les grandes difficultés pour l'établissement de cette route, néanmoins elles ne sont pas invincibles et il est très possible d'y établir d'une manière solide un chemin à roues praticable à l'artillerie et à toutes sortes de voitures* ». Les experts détaillent ensuite



l'itinéraire qui leur paraît le plus adapté, obligeant à la création d'une rampe depuis la côte Saint-Jean en direction du col des Oberoux dont la partie supérieure devra être écrêtée afin de descendre par une deuxième rampe vers la plaine. La route devra continuer dans cette « *plaine en forme d'un large bassin pour le passage des eaux s'y rassemblant* » avant que de poursuivre vers Beaurières en longeant les bords du « *lac du Luc* ». La principale difficulté est constituée par les eaux qui, descendant de Lesches, « *forment un marais sur lequel il faut nécessairement passer, mais qui est peu considérable en étendue et en profondeur* ». Après ce passage la route se dirigera vers « *l'ancien signal appelé les Tours, puis vers le vallon des Boulignons* ». Un pont de pierre sera construit sur le Marvel. Après Beaurières, il faudra créer un nouvel itinéraire sur « *le penchant de la montagne qui se trouve à la rive gauche du ruisseau du col de Cabre. Cette montagne est de*



terre et il est très aisé d'y développer un chemin sur une pente arbitraire que l'on croit devoir fixer à trois pour un de pente par toise ».



Depuis le col de Cabre jusqu'à la Beaume-des-Arnauds, les ingénieurs préconisent les mêmes travaux, précisant qu'ils ont « vainement cherché un débouché par la vallée de Valdrôme mais ils ne s'en trouve aucun de proposable ». La démarche peut paraître surprenante, il convient donc de rappeler que Valdrôme était à l'époque bien plus peuplé que Beaurières et fut même choisi comme chef-lieu de canton à la création des départements, aussi paraissait-il naturel aux ingénieurs de faire passer le nouveau chemin au plus près.

Les experts précisent également qu'il faudra entre Luc et la Beaume miner plusieurs blocs de rochers et, comme pour justifier les travaux, indiquent, que « pour donner une preuve moderne et sensible de l'utilité de cette communication il suffit de rappeler la dernière guerre d'Italie et l'époque où les ennemis après avoir passé le Var vinrent jusqu'à Castellanne en 1745 ; on connut alors la nécessité urgente d'approvisionner Gap. On embarqua sur le Rhône du Bugey et du Lyonnais des munitions de guerre et de bouche ? Ces munitions arrivées à Livron d'où l'on les faisait passer à force de [illisible] et de bêtes de trait jusqu'au Luc, mais de Luc à la Beaume on était réduit à les apporter à bras d'homme ou par des mulets, et il est de notoriété publique dans le pays que les boulets seuls coûtèrent cinquante mille écus pour être portés à deux lieues ».

Les ingénieurs poursuivent leurs explications : la route passera ensuite par Saint-Pierre-d'Argençon, Aspremont, Veynes avant de rejoindre Gap, complétant ainsi le maillage des routes royales qui peu à peu couvrent le territoire.

Le rapport se conclut par une observation au travers de laquelle il est possible de deviner l'évolution des mentalités dans cette période qui précède de peu la tourmente révolutionnaire : « Cet objet est le dernier de ceux que l'on a été chargés de détailler, mais en annonçant les moyens de se procurer cette communication, on doit avertir de l'impossibilité de la construction de cette route si l'on y emploie que la voie ordinaire des corvées.

Depuis Luc jusqu'à la Beaume, les habitants de ce malheureux pays sont si peu nombreux et si pauvres qu'il répugnerait à l'administration de les employer sans salaire à un travail dispendieux et forcé ; il serait dangereux de leur faire interrompre la culture de cette terre déjà assez ingrate pour faire naître à plusieurs le désir d'une émigration. Le moyen qui semble le plus naturel est d'envoyer pendant la belle saison deux bataillons des garnisons du Dauphiné et un détachement de mineurs armés en travailleurs en cantonnement à Luc et à Beaurières et à la Beaume avec trois officiers du Corps royal du génie, chargés de lever et de niveler la route projetée. Si l'on emploie à sa confection les troupes ci-dessus en même temps que les communautés qui peuvent y être occupées par intervalles sans négliger la culture de leurs fonds on peut être sur de faire en deux campagnes une communication du nord de la France vers son midi. On en excepte les ouvrages d'art si toutefois les fonds n'en sont pas prêts. On est entré dans aucun détail de leur estimation pour ne



pas faire mention d'un objet qui na pas été demandé. Ils sont d'ailleurs de même nature que ceux que l'on a fait et adressé à la cour pour la petite route de Grenoble à Briançon ».



En annexe , un tableau récapitulatif précise les avantages et inconvénients que présentent les différentes villes étapes depuis Romans jusqu'à Gap, en indiquant pour chacune les distances et le temps de parcours nécessaire par régiment de deux bataillons. Une lieue est donnée pour 2600 toises et, sur la base de 1,949 m par toise , correspond à 5,067 km.

Observations	Itinéraire	Distance totale en lieue et toises (L et t)	Durée
Romans est propre au logement des troupes, à leurs étapes et à leurs hôpitaux	6° journée de Romans à Chabeuil	7500t = 3L-300t	3 heures
Chabeuil suffit au logement des troupes et à leurs étapes	7° journée de Chabeuil à Crest	7700t = 3L-100t	3 heures
Crest est propre au logement des troupes, à leurs étapes et à leurs hôpitaux	8° Journée de Crest à Saillans	8900t = 3L+300t	4 heures
Saillans est propre au logement et aux étapes	9° journée de Saillans à Die	12000t = 5L+200t	5 heures
Die est propre au logement des troupes, à leurs étapes et à leurs hôpitaux	10° journée de Die à Beaurières	10500t = 4L +100t	5 heures
Beaurières est insuffisant au logement	11° journée de Beaurières à Veynes	10400t = 4L	4 heures



de bataillons , il faut en placer à la Beaume			
Veynes est propre au logement des troupes et à leurs étapes	12° journée de Veynes à Gap	9600t = 3L-150t	4 heures
Gap est propre au logement des troupes, à leurs étapes et à leurs hôpitaux			

Le deuxième document

Le deuxième document que nous proposons est une délibération manuscrite ce 16 pages, non datée, du conseil d'administration du district de Die, dont on peut penser qu'elle est de 1790 puisqu'il y est fait référence dans le quatrième document.

Il s'agit pour le district de présenter au conseil du département de la Drôme l'état des routes qui traversent son territoire.

L'objectif est d'obtenir rapidement l'aménagement de l'axe Crest-Gap dont la « *nécessité a été reconnue de tut temps soit pour le service militaire soit pour l'avantage de l'agriculture et du commerce* ». On précise que de nombreux rapports antérieurs, réalisés à la demande des différents gouvernements, ont conclu à la faisabilité du projet « *sans de grands frais* ».

Le rédacteur poursuit en citant : « *parmi les rapports, il s'en trouve un fait en 1777 par M. de la Peyrouze ingénieur du roi pour lequel le seul nom de son auteur doit inspirer la plus grande confiance. Ce rapport rédigé avec autant de précision que de clarté offre un tableau exact de la route qui doit communiquer du nord de la France à son midi en traversant le Dauphiné par le département de la Drôme et notamment par le District de Die* ». Il s'agit bien sûr du document n° 1. Ne se contentant pas de faire référence à cette étude, le conseil d'administration du district cherche de nouveaux arguments.

Sur l'aspect militaire, il insiste sur la récente installation à Valence d'un régiment d'artillerie puis, au niveau technique, propose des variantes à l'itinéraire préconisé par le précédent rapport. Au passage nous apprenons que le précédent tracé envisagé par M. de la Peyrouze dans le grand lac « *serait d'autant plus facile et commode que ce lac est déjà en grande partie desséché et le sera sans doute ultérieurement par les soins que prendra la nouvelle administration pour la prospérité de l'agriculture* ». Il est vrai que les chartreux de Durbon, propriétaires du grand lac avaient engagé dès 1752 une procédure en vue de son assèchement définitif et qu'en 1755, une crue exceptionnelle ouvrit une brèche et fit chuter le niveau du lac de plus de deux mètres.

A la suite, les élus vont mettre en avant d'autres arguments qui présentent un caractère plus économique.

Ils rappellent d'abord que la grande majorité des communautés qui forment le district sont, depuis Espenel jusqu'au col de Cabre, situées soit dans des vallons soit sur des montagnes élevées ; que leurs principales productions sont des pâturages , du bois, du vin, des laines et pour les villages situés dans la vallée de la Drôme, un peu de soie. Au niveau de la production des grains [entendons sous ce terme les céréales], la production est très insuffisante. Ainsi la ville de Die produit-elle à peine le tiers de ses besoins ; en revanche le vin, qui permet le troc avec des villages de la haute vallée de la Drôme en échange de céréales manquantes est abondant. Le rapporteur note cependant que les échanges ne peuvent se faire qu'à dos de mulets, ce qui constitue un obstacle majeur au commerce. L'ouverture d'une route serait donc bénéfique à toutes les communautés puisque



favorisant le libre-échange. Pour argumenter, le rapporteur prend comme exemple le vin dont « *le débit peut procurer aux communautés qui en produisent les moyens de subsister et d'acquitter leurs charges ce qui forme par conséquent un objet trop précieux pour que l'on ne doive pas tout mettre en œuvre pour faciliter et étendre cette ressource* ».

Le rédacteur rappelle également que « *la majeure partie des communautés du district de Die élèvent de nombreux troupeaux dont les laines servent à alimenter les fabriques de draperies de la ville de Die, fabriques qui néanmoins végètent, les fabricants éprouvant de grande difficultés pour le transport de la laine brute ou celui des étoffes* ».

Si la route était ouverte jusqu'à Veynes, les laines du Haut Dauphiné et de la Haute Provence pourraient être plus facilement importées dans le Diois, ce qui donnerait du travail l'hiver aux habitants des montagnes « *que l'oisiveté et la misère forcent à s'expatrier dans la saison rigoureuse pour aller mendier* », le commerce seul pourrait « *vivifier toute cette contrée et la tirer de l'extrême misère où elle est réduite, prendrait une énergie que rien ne peut lui procurer tant que la difficulté des communications subsistera* ».

La suite du texte nous apprend que les laines des Hautes-Alpes sont portées en Provence puis sur le marché de Beaucaire où elles sont achetées par les négociants de Crest et Die avec un surcoût très important lié au transport. Le conseil d'administration du district rappelle également que le Gapençais et les environs de Sisteron produisent beaucoup de céréales qui trouveraient des débouchés faciles dans le Diois et dans la région de Crest. Le Diois pourrait, quant à lui, exporter plus facilement ses vins vers le Briançonnais, tant pour les populations civiles que pour les garnisons militaires. Et nos élus d'envisager la plantation de vignes sur des « *terrains considérables qui sont en friche depuis de nombreux siècles n'étant propres à aucune autre production* ».

Revenant aux problèmes plus techniques posés par la construction de la route, le rédacteur assure que son coût sera modéré, les ouvrages d'art y étant peu nombreux et les matériaux nécessaires à leur réalisation se trouvant sur place de façon abondante, qu'il s'agisse des pierres ou des graviers.

D'autres arguments, plus politiques, sont ensuite développés. Les élus profitent de l'opportunité qui leur est donnée pour faire de façon indirecte l'éloge du nouveau régime tout en exprimant une certaine rancœur vis-à-vis de l'ancien : « *les administrateurs du district de Die sont d'autant plus fondés à espérer que le département aura égard à leur représentation et que cette route sera ouverte, que les malheureux habitants des communautés qui forment ce district écrasés depuis longtemps sous le poids des impôts, quoique démunis de facultés et de ressources, ont constamment contribué par de fortes sommes aux impositions destinées à la confection et à l'entretien des chemins sans que l'ancien gouvernement les ait jamais fait profiter à ses bienfaits* ». Ces arguments sont complétés par des allusions très précises sur la situation internationale, évoquant un possible conflit avec le Piémont ou l'Italie et la nécessité qu'il y aurait alors à engager l'artillerie cantonnée à Valence. En conclusion, est repris l'argument du coût du transport des munitions entre Luc et les Hautes-Alpes, déjà mentionné dans le premier document.

En bons gestionnaires, les responsables diois évoquent l'hypothèse dans laquelle la route ne pourrait être réalisée rapidement faute de crédits, et demandent que dans ce cas, son tracé au moins soit arrêté et matérialisé, de façon que les riverains du projet puissent continuer à planter et construire sans être freinés dans leurs projets par l'inquiétude d'éventuelles expulsions.



Édit. H. Galland

4. Beaurières (Drôme) — Refuge du Col de Cabres
Altitude 1.190 mètres





Le troisième document

C'est un imprimé de 55 pages intitulé : « *Rapport des commissaires et ingénieurs du département de la Drôme sur les routes qu'il convient d'y ouvrir ou réparer* ». Daté du 9 juillet 1791, il est rédigé par Quincieu, Melleret, Montluisant et Le Sage, et répond à une commande du conseil d'administration du département datant de décembre 1790.

Les deux premières pages rappellent les objectifs de la mission : « *vérifier l'état des routes et chemins du département, et donner des projets sur les réparations les plus urgentes à faire aux routes existantes et sur les nouvelles à ouvrir* » et précisent les conditions de réalisations. Les quatre délégués ne se sont pas contentés d'un travail sur carte, ils se sont rendus sur le terrain pour vérifier in situ, leurs informations avant de rédiger le rapport définitif.

D'emblée est apparue évidente la nécessité de procéder à une classification des routes, existantes ou à réaliser . Le résultat de cette expertise est présenté dans les pages suivantes, sous forme d'articles.

L'article premier s'intitule « routes faites et à l'entretien ».

On y trouve successivement des informations sur la route de Lyon à Marseille, puis sur la route de Valence en Bugey. Les précisions sont nombreuses sur l'état des ponts et des digues et des problèmes d'inondations. Les rédacteurs s'interrogeaient aussi sur les problèmes de financement « *cette route est, sans doute, très utile au département, mais elle l'est infiniment plus aux villes de Marseille, Lyon, Paris et autres, qui ont des relations de commerce avec Marseille et la foire de Beaucaire . Serait-il juste que les pays qu'elle traverse fassent seuls les frais de son achèvement et de sa construction* ».

L'article deux est consacré aux routes à ouvrir. Il débute par la route de première classe, c'est-à-dire par la route de Montélimar à Nyons, puis Nyons à Buis, et enfin de Buis à la limite des Basses-Alpes.

Sont ensuite abordées les routes transversales dites de seconde classe. Dans l'ordre, nous trouvons les projets suivants : route de Buis à Malaucène ; route du Pont-Saint-Esprit à Serres en passant par Nyons ; route de Taulignan à Grignan ; route de Dieulefit à la grande route de Lyon à Marseille par la vallée du Jabron ; route du Rhône aux Hautes Alpes par Crest, Die, Luc et le col de Cabre ;



route de Romans au Sault du Rhône ; route de Romans à Tain ; route de Romans à Saint-Jean ; enfin route de Moras.

Pour comprendre la façon de procéder des commissaires, examinons en détail le projet de la route du Rhône aux Hautes Alpes par Crest et Die. Les rédacteurs commencent par une présentation succincte mais néanmoins précise des activités économiques de Crest (draperie et filature), ils rappellent ensuite l'intérêt militaire de cette route en cas de conflit avec l'Italie puis exposent que du Rhône à Crest « *quatre projets étayés de fortes raisons par les intéressés méritent chacun une discussion particulière* ». Il serait trop long de détailler les arguments présentés par chacune des communautés concernées par les différents projets, nous nous limiterons donc à les rappeler pour mémoire :

- le premier projet partirait du Rhône , à Ancône à Crest en passant par Autichamp
- le second concerne la création d'une route de Livron à Crest
- le troisième du port de Chez à Crest par Montoisson et Étoile
- le quatrième étant la route de Valence à Crest par Montmeyran

A partir de Crest et jusqu'à Die, la vallée se resserre considérablement et les options sont fort limitées par rapport à la plaine. On retrouve donc les mêmes propositions que celles faites en 1777 parla Pérouze, à une variante près, puisque les ingénieurs révolutionnaires proposent à partir de Saint-Auban de traverser la route sur la rive droite de la Drôme, par Ponet.

A partir de Luc, et jusqu'aux Hautes-Alpes, plusieurs options sont examinées et détaillées : un des projets consiste à créer une route de Luc à Beaurières en passant par Lesches, un autre préconise le passage par le Claps et la plaine du Luc.

La conclusion des auteurs du rapport va dans le sens des revendications locales puisqu'ils écrivent : « *Nous estimons que quelque dispendieuse que puisse être la route du Rhône au col de Cabre, elle est tellement utile au Département en particulier et au Royaume en général , qu'il y a lieu d'en ordonner les projets et de suite l'exécution en l'arrêtant définitivement pas Crest, Saillans, Die, Luc, le Claps et Beaurières, et qu'il convient de l'ouvrir aux frais du département sauf à solliciter de la justice de l'assemblée nationale* ».

Un autre projet présenté dans les routes de troisième classe peut aujourd'hui paraître surprenant : celui de Die à Grenoble par la vallée de la Meyrosse, c'est-à-dire par Romeyer, puis la plaine de la Queyrie vers l'Isère. Cet itinéraire a longtemps été employé ; Jean Xavier Chirossel dans son livre « *Glandasse* » en a dressé l'histoire. Il nous rapporte qu'en 1664 « *l'évêque et ses gens* », en 1746 « *l'évêque à dos de mule* » ou encore en 1790 « *l'évêque en chaise à porteur* » l'utilisait régulièrement pour se rendre dans ses possessions du Trièves . La toponymie actuelle en garde le souvenir au travers du lieu-dit « *Fontaine des endettés* ». Cette source est située à une centaine de mètres de la cabane de Pré Peyret qui apparaît elle-même jusqu'en 1889 sous le nom de « *cabaret de Pré Peyret* » On peut donc supposer que les voyageurs désargentés ou endettés qui ne pouvaient s'offrir l'auberge venaient s'y désaltérer. Les commissaires toutefois sont conscients du peu d'intérêt que présenterait l'ouverture d'une telle route à laquelle ils préfèrent, pour favoriser les communications avec l'Isère , l'itinéraire par Chatillon et le col de Menée, solution d'autant plus logique que cet axe est déjà très utilisé sous le nom de « *chemin des Baronnie à Grenoble par Châtillon* » ; aussi émettent-ils un avis tranché : « *cette route est la plus courte , mais ne peut servir que dans les beaux temps, il ne faut la réparer que pour le passage des mulets* ».

L'article quatre concerne les routes de troisième classe ; Les projets suivants y sont détaillés :



Buis à Orpierre	Romans au Grand-Serre
Curnier à la Motte	Grand-Serre à Saint-Vallier
Suze à Donzère	Donzère au port du Robinet
Dieulefit à Valréas	Pierrelatte à Bourg-Saint-Andéol
Crest au port du Chaix	Donzère à Grignan
Crest à Valence 1	Montélimar à Ancône
Crest à Valence 2	Crest à Montémimar
Crest à Bourdeaux	Crest à Loriol
Die à Grenoble par la vallée de la Peyrosse	Crest à Beaufort
Die à Grenoble par Châtillon	Romans à Crest
Des Baronnies à Grenoble par Châtillon	Route de Romans en Valloire

Pour chacune de ces voies, des variantes ou des bretelles sont envisagées pour permettre le désenclavement de certains bourgs ainsi, pour la route de Romans en Valloire, deux options sont présentées, l'une passant par Hauterives, l'autre par Saint -Donat.

En fin de document est ajouté un appendice de cinq pages ; Il s'agit d'un rapport de Melleret et Quincieu relatif aux digues contre les rivières et torrents, établi en 1791 sur demande du conseil du département de la Drôme datée du 2 décembre 1790. Ce document nous renseigne sur les différentes réalisations en cours sur des crédits d'État , mais nous intéresse surtout car il met en lumière différents problèmes , notamment en matière de régularité des adjudications. La conclusion est particulièrement sévère, mais reflète bien l'état d'esprit des responsables révolutionnaires : « *Enfin messieurs, vos commissaires se sont aperçus dans leur vérification, que l'argent employé par le gouvernement aux digues contre les rivières et torrents , n'a été distribué que pour garantir les possessions de riches propriétaires ; que les communes ni les pauvres n'en ont presque jamais profité , les unes par défaut d'accord entre elles, et les autres à défaut de moyens pour les entreprendre, ils pensent donc que des fonds destinés anciennement comme ils le sont jusqu'à ce jour à cet usage, pourraient être employés plus utilement d'une autre manière , soit en ateliers de charité, parce que les travailleurs en profiteraient , soit en réparations et ouvertures des routes utiles à la généralité des citoyens, sauf une réserve pour les cas imprévus* ».

Le quatrième et dernier document

C'est un procès-verbal de la session de l'assemblée administrative du district de Die daté du 19 octobre 1791. c'est un manuscrit de 8 pages qui nous apprend qu 'après avoir entendu lecture du rapport La Pérouze de 1777, de celui de 1790 rédigé par le conseil d'administration du district, et enfin du dernier rapport des commissaires et ingénieurs du département que nous avons présenté ci-dessus, l'assemblée administrative a délibéré pour exiger la réalisation rapide de la route de la vallée du Rhône aux Hautes-Alpes passant par Die. Les arguments développés sont similaires à ceux des précédents rapports. On y met bien sûr en avant les avantages espérés dans le domaine du commerce et de l'économie en général, rappelant au passage que « pour le district de Die dont la population s'élève à 35 000 âmes, cette route peut seule vivifier leurs communautés », mais c'est surtout l'argument militaire qui va être développé. Pour ce faire on va comparer les différents itinéraires existants en mettant bien sûr l'accent sur les difficultés et le peu d'intérêt qu'ils présentent.

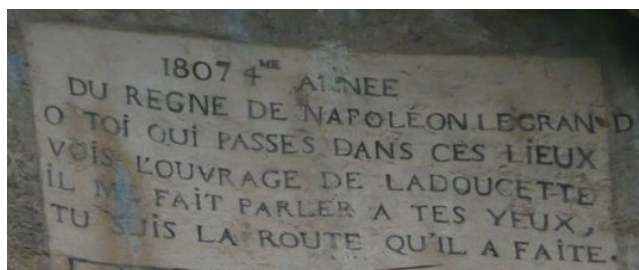
Ainsi, pour l'itinéraire de Grenoble à Gap, le procès-verbal insiste sur les problèmes de ravinement,



de mouvements de terrain, d'enneigement, qui le rendent peu sûr. Pour la route du sud, par Nyons et Serre, l'assemblée met en avant le peu de localités propices aux étapes pour la troupe. Pour résumer, ce dernier document cherche à mettre en évidence tout l'intérêt du projet passant par Die, tant pour notre département que pour celui des Hautes-alpes.

La tourmente révolutionnaire et la Terreur mettent un terme aux espoirs de réalisation rapide du projet, il faudra en effet attendre 1803 pour que la nouvelle administration des ponts et chaussées penche à nouveau sur le problème. Dès 1804, quelques travaux permettent tant bien que mal de faire parvenir une voiture au sommet du col de Cabre. L'annuaire de la Drôme pour l'an 15 relate l'événement : « *la première de toutes les voitures qui aient atteint le col de Cabre y fut conduite le 9 brumaire an 13. C'était une charrette de vin que Monsieur le Sous Préfet de die fit distribuer aux travailleurs dans une espèce de fête qui eu lieu sur la limite des deux départements au sommet du col* ».

Notons que le département des hautes-alpes avait depuis longtemps engagé des travaux sous l'impulsion du préfet Ladoucette. Il est vrai que les difficultés à franchir étaient moindres que dans la Drôme. Dans son ouvrage « *le Grand Chemin, Beaurières et la route au cœur des siècles* », Alain Bony relate en détail les différentes étapes de cette construction et souligne, non sans humour, les excès de zèle des préfets des deux départements qui voulaient chacun tirer avantage de cette réalisation, le plus bel exemple étant la colonne commémorative qui se dresse encore de nos jours au sommet du col et qui glorifie en latin l'effort des communes des Hautes-Alpes « *Napoléon premier étant empereur et Ladoucette préfet* ».



L'ouverture du col ne doit pas faire oublier que le passage du Claps représentait toujours un obstacle majeur. Aussi à partir de 1804, on s'emploie à percer un chemin carrossable dans l'éboulis qui, partant approximativement de l'actuelle base de loisirs, doit rejoindre le saut de la Drôme. Les travaux sont presque achevés en 1805 et le préfet de la Drôme, Marie Descorches peut procéder à l'inauguration officielle, prenant ainsi une sorte de revanche sur son homologue des Hautes-Alpes. C'est au cours de cette cérémonie que fut capturé, selon une légende locale reprise par l'annuaire du département pour l'an 14, un magnifique aigle royal qui fut baptisé pour la circonstance « *aigle impérial* » et qui termina sa vie dans une cage dorée ornant l'entrée de la préfecture. Triste fin pour un si bel oiseau qui servit pourtant d'emblème à l'Empire.

Ce tout nouveau tronçon ne donne pourtant pas satisfaction. La pente est rude, la chaussée étroite et même dangereuse. Il faudra toutefois attendre 1833 pour que débute la construction de la route que nous connaissons actuellement entre le Claps et le Saut de la Drôme. Ces travaux ne seront achevés qu'en 1836. La route jusqu'à Beaurières demandera encore de longues années d'efforts et ce n'est qu'en 1845 que le tracé en est achevé jusqu'au col de Cabre où un refuge sera construit en 1851. Terminée en 68 ans de gestation et de tergiversations administratives, cette nouvelle route prendra l'appellation de n° 122, avant de devenir l'actuelle départementale 93 que nous connaissons aujourd'hui.



Sources

- Les photos des plaques de cocher sont extraites du site d'Alexandre Constantini:
www.plaques.de.cochers.pagesperso-orange.fr/
- *Revue Drômoise N°512-513 Juin-Septembre 2004*

